

**ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«АЗЕРБАЙДЖАН ХАВА ЙОЛЛАРЫ»
НАЦИОНАЛЬНАЯ АКАДЕМИЯ АВИАЦИИ**

На правах рукописи

ЗАФИГ ЗАКИР ОГЛЫ ХАЛИЛОВ

**«ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И ПРАКТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ
"СВОБОД ВОЗДУХА" В МЕЖДУНАРОДНОМ ВОЗДУШНОМ ПРАВЕ»**

Специальность: 5603.01 – Международное право; права человека

АВТОРЕФЕРАТ

**Диссертации на соискание
ученой степени доктора философии по праву**

Баку - 2014

Работа выполнена, обсуждена и рекомендована к защите на кафедре
«Юриспруденция» Национальной Авиационной Академии

Научный руководитель: **Ибрагим Орудж оглы Кулиев**
доктор юридических наук, профессор

Официальные оппоненты: **Октай Фирудин оглы Эфендиев**
доктор юридических наук

Джамшид Юрис оглы Кулиев
кандидат юридических наук

Ведущая организация: **Институт права и прав человека**
Национальной Академии Наук Азербайджана

Защита состоится «25» октября 2014 г. в ___ часов ___ минут на заседании диссертационного совета ФД 06.011 при Национальной Авиационной Академии. по адресу: АЗ-1045, г. Баку, Бина, 25-й км.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Национальной Академии Авиации.

Автореферат разослан «___» _____ 2014 г.

ФД 06.011
Ученый секретарь Диссертационного совета
к.ю.н., доцент

Ф.Т.Нагиев

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Гражданская авиация, которая имеет историю равную целому веку, была создана из-за желания людей овладеть небесами и в настоящее время она превратилась в быстро развивающую отрасль. Надо отметить, что промышленность воздушного транспорта, несмотря на то, что является самой молодой среди других транспортных промышленностей, может в настоящее время считаться самым популярным и самым удобным средством международного путешествия. Авиация, которая превратилась в самую важную отрасль в организации связи воздушного транспорта со всеми точками мира, постоянно находится в центре внимания государств и международных организаций, потому что именно гражданская авиация считается самым эффективным средством в установлении и развитии межгосударственных экономических и социальных связей. Сегодня международная гражданская авиация, являясь самым надежным и самым быстрым видом транспорта во всемирной транспортной системе, оказывает значительное влияние на процесс международного экономического развития и воспринимается как одна из важных частей мировой инфраструктуры.

Следует отметить, что в 2012 г. число пассажиров, путешествующих на воздушном транспорте, по всему миру достигло примерно 2 млрд., и международными авиаперевозчиками было перевезено свыше 60 млн. грузов.¹ Согласно официальным данным Международной Ассоциации Воздушного Транспорта (ИАТА) в 2013 году по сравнению с 2012 годом спрос на международные авиаперевозки возрос на 6%, а на внутренние перевозки на 4%.² Для сравнения надо отметить, что и в Азербайджане в течение первых 6 месяцев 2013 года по отношению к аналогичному периоду 2012 года отмечен рост в объеме перевозок пассажиров и груза воздушным транспортом. В связи с этим, согласно информации из Госкомстата в течение указанного отчетного периода воздушным транспортом перевезено более 590.1 тыс. или 10.1% пассажиров.³ Огромную роль в том, что международные воздушные перевозки пассажиров и грузов между 194 государствами мира осуществляются регулярно и бесперебойно, играет международное воздушное право, оказывающее огромное регулирующее воздействие на экономику мирового воздушного транспорта.

Сегодняшний прогресс авиации, ее перспективы будущего развития регулярно выдвигают на передний план вопросы совершенствования правового регулирования этой отрасли. Международное воздушное право играет важную роль в современной правовой системе с точки зрения отношений, регулируемых им. За последние годы как в зарубежной, так и в национальной юридической литературе исследование как теоретических, так и практических проблем является одним из вопросов, который больше всего

¹ Егоров С. А. Международное право: Учебник / 5-е изд., перераб. и доп. – М.: Статут, 2014, с. 521.

² IATA (ИАТА) : В этом году в воздушном транспорте ожидается рост пассажироперевозок и грузоперевозок. Официальная интернет страница Агентство АПА - <http://az.apa.az/news/289758>

³ В Азербайджане в воздушном транспорте возросло число как пассажироперевозок, так и грузоперевозок. Официальная интернет страница Агентство АПА - <http://az.apa.az/news/304342>

привлекает внимание ученых-правоведов. В целом, с момента развития гражданской авиации государства старались всеми методами сохранить в центре внимания правовое регулирование и контроль коммерческой деятельности авиакомпаний на своих территориях. Каждый эксплуатант-авиакомпания пользуется определенными коммерческими правами, позволяющими ей осуществлять коммерческую деятельность при воздушных перевозках между определенными пунктами, перевозя пассажиров, груз и почту. В международной правовой литературе другое название этих коммерческих прав характеризуют как «свободы воздуха». Термин «свободы воздуха», определенный в международных правовых актах в области воздушного транспорта, сам по себе олицетворяет виды правового регулирования коммерческой деятельности международных воздушных сообщений. Данный термин, проще говоря, обозначает право осуществления полетов. Эти права имеют решающее значение в организации международных воздушных перевозок. Нужно отметить, что коммерческое свойство вышеуказанных прав вытекает из того, что данные права подразумевают вознаграждение. Термин «свобода воздуха», названное в международном праве, для осуществления коммерческой деятельности дает авиакомпаниям общее право. Другими словами, права перевозки создают совокупность коммерческих прав. С этой точки зрения, права, комментированные выше, составляют основную линию регулирования в соответствующем порядке международных воздушных сообщений. В современной международной правовой литературе вопрос коммерческих прав в правовом регулировании воздушных сообщений воспринимается как один из основных проблем. В общем, в международном воздушном праве коммерческие права рассматриваются как комплексные права, позволяющие авиакомпаниям осуществлять перевозку пассажиров, багажа, груза и почты. При осуществлении международных воздушных перевозок коммерческие права авиакомпаний-перевозчиков всегда выводятся на передний план. Формирование в более целесообразной форме теоретических вопросов, связанных со «свободами воздуха», проведение их анализа в сравнительной форме, продолжительное совершенствование международного и национального законодательств, связанных с этими правами, решение важных проблем, имеющих в практике правовых аспектов в рамках международных стандартов, считаются одним из важных и необходимых направлений современного международного воздушного права.

В зависимости от того, сколько соглашений заключается в мире по воздушному сообщению, столько же появляется перспектив совершенствованию проблем, связанных с коммерческими правами, регулируемых этими соглашениями и вопросами их реализации.

Многочисленные вопросы, связанные с правовым регулированием «свобод воздуха» в международной правовой литературе все еще не нашли своего решения, и по этой причине эта тема всегда отличается своей актуальностью. В результате данной отрасли появилась серьезная необходимость в исследованиях комплексного. Ссылаясь на вышеуказанное,

тема исследования имеет как теоретическое, так и практическое значение, современна, актуальна и выбрана своевременно.

Таким образом, исследования как теоретических, так и практических проблем «свобод воздуха» в рамках международного воздушного права и их устранение считается одной из актуальных вопросов тем сегодняшнего дня.

Степень разработанности темы в правовой литературе. В азербайджанской юридической литературе начали исследовать международное воздушное право с 80-ых годов прошлого века. Надо отметить, что ученые юристы Л.Г.Гусейнов, Р.Ф.Мамедов и др. авторы в области международного права комментировали международное воздушное право в общих чертах. Эти ученые вкратце проанализировали одну из основных областей международного воздушного права – «свобод воздуха» (коммерческие права). В тоже время Э.А.Алиев при рассмотрении вопросов, связанных с правовым регулированием международных воздушных перевозок в своих работах “Международное транспортное право”, “Правое регулирование международных перевозок” более подробно прокомментировал “свобода воздуха” и дал определенные разъяснения по вопросам его регулирования. Определение основных свойств, связанных со “свободой воздуха” можно встретить и в некоторых статьях ученого правоведа И.О.Гулиева. В свою очередь, научно-исследовательские работы ученых правоведов Ф.И.Гурбановой “Нормы международного воздушного права и законодательство Азербайджана (вопросы взаимных связей)”, Г.З.Башировой “Проблемы правового регулирования международных воздушных сообщений в Азербайджанской Республике”, С.Х.Муршудовой “Конституционно-правовые обеспечения безопасности гражданской авиации Азербайджанской Республики”, А.А.Мамедова “Проблемы применения международно-правовых норм в деятельности гражданской авиации Азербайджанской Республики” считаются важными научными работами, посвященными определенным вопросам международного воздушного права. Из вышеизложенного можно сделать вывод, что международное воздушное право недостаточно исследовано у нас в стране и относится к малоисследованным правовым сферам. Среди вышеуказанных научно-исследовательских диссертационных работах только в работах А.А.Мамедова и Г.З.Башировой имеется указание на общие вопросы, связанные со “свободами воздуха”.

Однако в соседней России имеется достаточно научно-исследовательских работ и монографий на эту тему еще со времен 60-х гг. СССР. Из русских ученых-правоведов, определивших многие важные направления, связанные с вопросами «международного воздушного права» и «воздушного права» и давших огромный толчок изучению этой сферы права можно отметить А.Н.Верещагина, В.С.Грязнова, В.Н. Дежкина, А.А. Баталова, М.Кейта, И.Д.Бордунова, Ю.Н. Малеева, А.П.Мовчана, А.И. Котова, Ю.М.Колосова, И.А.Круглову, А.Н.Брылова, А.И. Травникова, М.Н. Копылова, Ф.И. Сапрыкина, С.С.Юрьева, Б.П.Елисеева, В.А.Свиркина и др. Из числа указанных ученых-правоведов можно особо указать научные работы В.С.Грязнова, Кейта Мохамеда, А.А. Баталова, Ф.И.Сапрыкина,

которые частично охватывают изучение проблем. Из них можно отметить диссертацию Кейта Мохамеда, защищенную автором в 1990 году на тему “Правовое регулирование коммерческой деятельности в международных воздушных сообщениях”, диссертационную работу Ф.И.Сапрыкина, успешно защищенную в 1996 году на тему “Международно-правовые проблемы использования воздушного пространства государств-участников СНГ”, статью В.С.Грязнова “Некоторые тенденции международно-правового регулирования воздушного транспорта”, опубликованной в 1996 году в журнале Москвы «Международное право» и др. Диссертационная работа А.А. Баталова, защищенная в 2003 году в Москве на тему “Проблемы современного международно-правового регулирования воздушных сообщений” расценивается как полное и современное монографическое исследование, написанное за последние годы. Вопросы правового регулирования “свободы воздуха в международном воздушном праве” были освещены в специфической форме не только в исследованиях русских ученых правоведов, но и в тоже время, многих международных ученых-правоведов.⁴

В период после Второй мировой войны монография американского правоведа В. Вагнера «Свободы воздуха» выводится на передний план как одна из важных работ, написанных в этой области.⁵ В целом, в XX веке многие ученые написали важные работы, связанные с правовым регулированием воздушных сообщений и анализа «свобод воздуха» в международном воздушном праве: П. Фошиль (Франция), А.Амброзини (Италия), Д. Гарднер (США), Ф. Козентини (Италия), Д. Кроэль (Франция), М. Лемуан (Франция), Х. Политис (Греция), Ч. Хайд (США), Г. Гудхойс (Голландия), Н.М. Матт (Румыния), М. Милде (Чехия), П. Хаанаппел, Г.А.Вассенберг (Голландия) и др.⁶ Из ученых, изучающих в последние годы тему “свобод воздуха” надо особо отметить Димитрия Андриотиса (Dimitri Andriotis). Он в 1993 году защитил диссертационную работу на тему “Коммерческие права в международном воздушном транспорте и их регулирующем режиме накануне двадцать первого столетия: дьявольская проблема?” в Институте Воздушного и Космического Права Университета

⁴ Баталов А.А. “Современное международно-правовое регулирование воздушных сообщений: Теория и практика” Москва – 2008, с. 27-52;

⁵ Университет Индиана, Школа Права Маурер, Факультетские Публикации, Венцеслас Джозеф Вагнер <http://law.indiana.edu/lawlibrary/services/bibliography/WenceslasJosephWagner.shtml>

Правовой статус воздушного пространства на современном этапе тема диссертации и автореферата по ВАК 12.00.10, кандидат юридических наук Круглова, Инна Александровна <http://www.dissercat.com/content/pravovoi-status-vozdushnogo-prostranstva-na-sovremennom-etape>

⁶ Правовой статус воздушного пространства на современном этапе тема диссертации и автореферата по ВАК 12.00.10, кандидат юридических наук Круглова, Инна Александровна <http://www.dissercat.com/content/pravovoi-status-vozdushnogo-prostranstva-na-sovremennom-etape>

Международно-правовые проблемы разработки и принятия универсальной (всеобщей) конвенции по воздушному праву тема диссертации и автореферата по ВАК 12.00.10, кандидат юридических наук Самородова, Екатерина Александровна <http://www.dissercat.com/content/mezhdunarodno-pravovye-problemy-razrabotki-i-prinyatiya-universalnoi-vseobshchei-konventsii>

МакГиль Канады и постарался осветить некоторые правовые вопросы в исследовательской работе, связанные со «свободами воздуха».⁷

И в настоящее время можно отметить имена некоторых международных научно-исследовательских институтов, проводящих основательные исследования на эту тему и определяющие современные правовые тенденции регулирования коммерческих прав авиакомпаний, которыми руководят известные ученые в области воздушного и космического права. Например, Профессор Пол Стефан Демпси, Директор Института Воздушного и Космического права Университета МакГиль, расположенного в г. Монреаль (Канада)⁸, профессор Брайн Хавель, декан по международным связям Правового Колледжа Университета Де Поль, расположенный в г. Чикаго (США) и Директор Международного института авиационного права⁹, профессор Пабло Мендес Де Леон, президент Ассоциации Воздушного Право Европы, директор Института Международного Воздушного и Космического Право Университета Лейден (Голландия)¹⁰, профессор Стефан Хобе, директор Института Воздушного и Космического Право Кельнского Университета (Германия)¹¹, Лотте Викари, директор Института Воздушного и Космического Право Университета Лапландия¹², профессор Джоанна Ирен Габринович, директор Национального центра дистанционного зондирования, воздушного и космического права Университета Миссисипи (США)¹³ и др.

Надо отметить, что и в турецкой правовой литературе многие ученые-правоведы (Мехмет Джемиль Билсел, Тахир Чага, Недим Гокнил, Инджи Канер, Месут Онен, Булент Созер, Назлы Джан, Мелтем Дениз Гюнел-Озбек, Йашар Озтюрк¹⁴, Тунай Коксал¹⁵, Решат Волкан Гюнел, Айхан Соргучу¹⁶ и др.) отметили в своих научных работах о некоторых вопросах связанных с общими направлениями правового регулирования “свобод воздуха”. Среди

⁷ Димитри Андриотис, диссертация: “Коммерческие права в Международном Воздушном Транспорте и их режим регулирования на пороге двадцать первого века: диaboлический вопрос?” Институт Воздушного и Космического Права, Университет Мак Гиль, Монреаль, август 1993;

⁸ Институт Воздушного и Космического Права, Университет МакГиль, Канада; Пол Стефан Демпси, профессор и директор, Институт Воздушного и Космического Права, <https://www.mcgill.ca/law/about/profs/dempsey-paul>

⁹ США, Чикаго, Колледж Права Университета ДеПол, Руководство Факультета, Брайан Ф. Хавель, Декан по Международным Дела, Директор, Международный Институт Авиационного Права, Заслуженный профессор права, исследователь http://www.law.depaul.edu/faculty_staff/faculty_information.asp?id=38

¹⁰ Университет Лейдена в Нидерландах, Международный Институт Воздушного и Космического Права, Директор, профессор доктор Пабло Мендес де Леон, <http://law.leiden.edu/organisation/publiclaw/iiasl/staff/p-mendes-de-leon.html>

¹¹ Университет Кельна, Германия / Директор Института Воздушного и Космического Права, Стефан Хобе, <http://ilwr.de/index.php?lang=en&pg=direktor>

¹² Университет Лапландии, Финляндия, Институт Воздушного и Космического Права, Директор доктор Лотта Викари <http://www.ulpland.fi/InEnglish/Units/Faculty-of-Law/Institutes/Institute-of-Air-and-Space-Law/Director>

¹³ Официальный интернет сайт Национального центра дистанционного зондирования, воздушного и космического права Школы Права Университета Миссисипи: <http://www.spacelaw.olemiss.edu/about/>

¹⁴ Воздушное право– I, Йашар Озтюрк. Самсун – 2010, с. 425-431;

¹⁵ Тунай Коксал, “Международное гражданское авиационное право” – Анкара 2011;

¹⁶ Айхан Соргучу, “Воздушное и Космическое право” (Air & Space Law) Адалет Издательский центр – Анкара 2012, с. 15;

указанных ученых можно особенно отметить Решат Волкан Гюнеля. В диссертационной работе Р.В.Гюнеля «Изменение авиационного регулирования в течение соглашения об «Открытом небе» с точки зрения международного права и в монографии, опубликованном позже “Международное авиационное право” подробно анализируется современное положение регулирования коммерческих прав авиакомпаний (“свобод воздуха”), необходимость процесса либерализации норм международного воздушного права и влияние на экономическое состояние.¹⁷

Можно отметить известного ученого Китайской Народной Республики, автора монографии «Право международного воздушного транспорта» Б. Ченг¹⁸, автора диссертации “Формирование и развитие международно-правовой системы регулирования международных полетов гражданских воздушных судов” Лю Синь и др.¹⁹

Сделаны многочисленные ссылки связанные с вопросами диссертаций, монографий и статей вышеуказанных ученых. Имеются некоторые диссертационные работы, которые считаются теоретически близкими к теме, но, ни в национальной, ни в международной правовой литературе не встречаются специальное исследование темы в этой форме. В настоящее время можно сказать, что практически отсутствует научная работа, берущая за основу изучение теоретических и практических проблем «свобод воздуха» в рамках международного воздушного права на основе комплексного подхода в азербайджанской и международной правовой литературе. Рассматриваемая научно-исследовательская работа не была предметом широкого изучения ни в стране, ни на международном уровне. Надо отметить, что диссертационная работа может быть принята как первая исследовательская работа, исследуемая на эту тему, как в стране, так и в общем, в международных рамках. В тоже время, научная работа, подтверждая теоретические и практические проблемы «свобод воздуха», являясь основой регулирования коммерческой деятельности авиакомпаний, может быть принята как первая диссертационная работа, объединяющая мысли ученых правоведов разных стран мира на эту тему и определяющая новые подходы, направления.

Цели и задачи диссертации. Целью диссертационной работы является определение самостоятельности международного воздушного права в рамках международного права на основе комплексного научного подхода, исследовать современные теоретические и практические проблемы, связанные с понятием, классификацией “свобод воздуха”, с утверждением их в международных и национальных правовых актах, разработать в этом направлении предложения, связанные с совершенствованием международного и национального законодательств.

Для достижения указанной цели в исследовательской работе были поставлены следующие задачи:

¹⁷ Р.В.Гюнел “Международное авиационное право” (International Aviation Law) Бета - Стамбул 2010, с. 129-137;

¹⁸ Бин Ченг, Право Международного Воздушного транспорта, Sweet & Maxwell, 1977, р 17;

¹⁹ Международные полеты гражданских воздушных судов. Безопасность. Право. Лю Синь ; науч. ред. Л. Б. Архипова ; отв. ред. В. Д. Бордунов. – Москва.: Издательство НИМП: Омега-Л, 2013. с. 7-8.

- определение факторов, обуславливающих международное воздушное право как самостоятельную отрасль международного права;
- связь между воздушным и космическим правом и выяснение вопросов применения опыта существующих международных институтов в этой области;
- прояснение вопросов, связанных с использованием терминов «воздушное право» и «авиационное право» в теории международного права;
- комментарии теоретических вопросов воздушных сообщений и определение значимости «свобод воздуха», которые играют основную направляющую роль в этих сообщениях;
- определение этапов исторического развития системы “свобод воздуха”;
- обобщение мыслей, связанных с утверждением понятия «свобод воздуха» в международной правовой системе и формулировка авторского понятия “свобод воздуха”;
- обобщение позиций, связанных с количеством «свобод воздуха»;
- формулировка новой правовой классификации “свобод воздуха”;
- выяснение проблем применения в современном механизме правового регулирования первичных, вспомогательных и вторичных “свобод воздуха”;
- обоснование необходимости межгосударственной модели электронного соглашения, утверждаемой на международном уровне вспомогательных и первичных «свободы воздуха»;
- определение правовой сущности каботажных прав, являющихся особой группой “свобод воздуха”, совершенствование национального законодательства, связанного с этими свободами;

Объектом исследования являются правовые отношения, возникающие в сфере правового регулирования коммерческой деятельности авиакомпаний на международном уровне.

Предмет исследования составляют международные правовые акты, соответствующие законодательные акты государств в сфере авиации, межправительственных соглашениях о воздушных сообщениях и материалы по изучению проблем, существующих в теории международного воздушного права и соответствующего международного опыта.

Теоретические и методологические основы исследования. Теоретическая основа исследования – это исследования ученых-правоведов Азербайджанской Республики, Турецкой Республики, Соединенных Штатов Америки, Российской Федерации, Китайской Народной Республики, Канады, Франции, Италии, Германии, Голландии и др. стран в области международного воздушного права, а также международные правовые документы и национальное законодательство о гражданской авиации.

При работе над исследовательской работой были использованы общеправовые методы – системный анализ, обобщение нормативных, научных и практических материалов, исторический подход; особые научные методы – сравнительное исследование, логичность и другие методы. Вместе с тем в диссертационной работе были сделаны ссылки на теорию государства

и права, концептуальные положения международного права и международного воздушного права.

Научная новизна исследования определяется тем, что в современное время это первое научное изучение монографического характера, посвященное комплексному исследованию теоретических и практических проблем «свобод воздуха» в международном воздушном праве.

Основные предложения и выводы, выносимые на защиту:

1. В диссертации внесена ясность в имеющую дискуссию между учеными-правоведами, связанной с принадлежностью международного воздушного права международному транспортному праву (или другой отрасли права) и согласно условиям, установленные в теории, было дано следующее определение, содержащее в себе воздушное право как самостоятельная отрасль международного права: «Международное воздушное право, как совокупность норм, регулирующих межгосударственные отношения, связанные с использованием воздушного пространства, является самостоятельной отраслью международного права.»

2. Впервые обращается внимание на отсутствие в азербайджанской правовой литературе какой-либо конвенции, соглашения и международного правового акта, связанные с определением границы между воздушным и космическим пространством. В связи с этим не ясны ответы государств на анкетные вопросы, которые ООН отправила государствам. Учитывая вышеуказанные, в исследовании указывается связь, отношения и сходство между воздушным и космическим правом, и предлагается совместное исследование этих областей в стране, как в международной практике. Из международной практики можно указать на следующие научно-исследовательские предприятия: Национальный Центр дистанционного зондирования, воздушного и космического права Университета Миссисипи, США, Научно-исследовательское учреждение «Национальный институт воздушного и космического права», расположенный в г. Буэнос-Айрес (Аргентина), Институт Воздушного и Космического права Университета МакГиль, расположенного в г. Монреаль Канады, Институт Воздушного и Космического Право Университета Лапландия (Финляндия), Институт Воздушного и Космического Право Кельнского Университета (Германия), Институт Международного Воздушного и Космического Право Университета Лейден (Голландия), Департамент общего и воздушного транспорта, логистики и воздушного и космического права Авиационного и Управленческого Колледжа Корейского Аэрокосмического Университета, расположенный в г. Коян (Юж. Корея) и др. С учетом обеспечения развития научно-образовательного центра, подготавливающего национальные кадры в области авиации и космоса в Азербайджане и принимая во внимание международный опыт, было бы целесообразным создание Института воздушного и космического права именно в рамках Национальной Авиационной Академии в соответствии с направлением образования в этом вузе. В то же время автор считает, что, опираясь на имеющийся опыт многих государств мира в этой области создание в Национальной Авиационной

Академии магистратуры и докторантуры по специальности «Воздушного и космического права» дало бы свои положительные результаты.

3. Автор отмечает, что на практике было бы целесообразным обозначить коммерческие права «свобод воздуха», как механизм регулирования в рамках двусторонних договоров. Комментируя компоненты понятия, определенной в этой связи, формулировка нижеследующего более подробного понятия с точки зрения автора считается целесообразной: “Свобода воздуха” – это согласие соответствующих авиакомпаний на ведение коммерческой деятельности, определив при этом право осуществления перевозки пассажиров, багажа и груза на основе межправительственных соглашений о воздушном сообщении между государствами”.

4. В исследовании впервые в национальной правовой литературе история развития “свобод воздуха” прокомментированы в систематической, всеобъемлющей форме. Здесь анализируются различные мысли, связанные с историческими аспектами “свобод воздуха”, определена историческая система указанных свобод, ссылаясь на имеющиеся 3 этапа исторического развития международного воздушного права и на основе этого в рамках общетеоретических положений рассмотрены вопросы, связанные со становлением 4-ого этапа. Автор считает более целесообразным деление исторической системы «свобод воздуха» на нижеуказанные 4 этапа:

- Первый этап – начало XX века – формирование теории “Свобод воздуха”

- Второй этап - 1920-1939 гг. XX века – Возникновение и развитие “Свобод воздуха”;

- Третий этап – период после принятия Чикагской Конвенции (1944 г.);

- Четвертый этап – период после 90-ых годов XX века (Соглашение об «Открытом небе» от 1992 года).

5. Изучены вопросы определения количества «свобод воздуха», которые играют основную направляющую роль в международном воздушном сообщении и согласно этому их группирование и, беря за основу мысли ученых-правоведов, общетеоретические положения и современный опыт, дана формулировка новой правовой классификации. В исследовательской работе показаны вопросы классификации в иностранной правовой литературе “свобод воздуха” и рассмотрено существование других видов «свобод воздуха» с практической точки зрения и дано предложение включения IV группы - “каботажных свобод” в эту классификацию.

6. В исследовательской работе правовая природа «свобод воздуха» (коммерческих прав) подробно проанализирована и предложено употребление в межправительственных соглашениях о воздушном сообщении Азербайджанской Республики термина не «свобода средств», а «свобода воздуха».

7. В связи с регулированием международных воздушных сообщений, предусматривающих использование основных “свобод воздуха”, а также реализацию активного обмена, автор считает, что надо ссылаться на образцы договоров между авиакомпаниями и принципы, широко применимые по

линии Международной Ассоциации Воздушного Транспорта (IATA). В связи с этим ссылаясь на практику МИТА (МИТА - Multilateral Interline Traffic Agreements) дается предложение о приемлемости подготовки электронного соглашения о воздушном сообщении, объединяющей соответствующие стандартные условия, включив вспомогательные «свободы воздуха» и первичные «свободы воздуха» в предлагаемом соглашении. Для недопущения задержки в связи с осуществлением авиаперевозок и долгих обсуждений утверждение во взаимной форме первичного электронного соглашения может обеспечить оперативность на максимальном уровне. С этой точки зрения мы предлагаем модель электронного соглашения, охватывающую бесспорные и стандартные условия, с авиационным содержанием, способным играть направляющую роль. На дальнейшем этапе будет проводиться взаимное обсуждение других отмеченных нами приоритетных вопросов и может быть заключено основное соглашение. Автор считает, что в рамках ИКАО (ИКАО) может быть принята модель электронного соглашения для государств с решением рекомендательного характера. Учитывать приоритетные вопросы, связанные с реализацией воздушных перевозок в первичном электронном соглашении, которые найдут свое отражение в основном соглашении нецелесообразно. Автор также предлагает на основе указанной идеи подписать первичное электронное соглашение с делегацией Сербской Республики, Ямайки, Южноафриканской Республики, Канады, Йемена и Бангладеша, с которыми Государственная Администрация Гражданской Авиации Азербайджана ведет переговоры над текстом соглашения о воздушном сообщении, не проводя долгосрочные обсуждения и реализовать воздушные перевозки.

8. В научной работе впервые в рамках новой правовой классификации «свобод воздуха» вторичные «свободы воздуха» широко прокомментированы как с теоретической, так и практической точки зрения (на национальном и международном уровне), указаны их место и роль этих свобод в международном воздушном сообщении. Здесь согласно классификации автором более ясно защищается мысль об охватывании цели по обеспечению воздушных перевозок на договорной основе, объединяющее вторичных «свобод воздуха» (V, VI, VII «свободы воздуха»), входящих в III группу – перевозка из государство–партнера в третью страну.

9. Ввиду необходимости выразить свое отношение к особой статье в Международной Конвенции о Гражданской авиации, подписанной 7 декабря 1944 года в Чикаго, где особое место уделено регулированию каботажных авиаперевозок и которую большинство государств мира ратифицировало в своих соответствующих законодательных актах, дав или отказав в разрешении иностранным авиакомпаниям в конкретной форме осуществлять каботажные авиаперевозки, и в Законе Азербайджанской Республики «Об авиации» должно быть выражено отношение к этим вопросам согласно государственной политике в области гражданской авиации.

10. Три варианта могут быть взяты за основу в связи с выражением государства своего отношения к каботажным авиаперевозкам: согласно первому варианту, запрещение Азербайджаном каботажных авиаперевозок,

как и во многих государствах (США, Россия, Турция, Иордания, Королевство Саудовская Аравия, Китайская Народная Республика и др.) может быть отражено в соответствующих законодательных актах (Закон Азербайджанской Республики «Об Авиации»). Во втором варианте, как и во многих государствах (страны Евросоюза, Соединённое Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Беларусь, Австралия, Республика Сингапур, Чили, Новая Зеландия и др.) в соответствующих законодательных актах может быть определено конкретное положение в связи с выдачей разрешения на внутригосударственные авиаперевозки. Считаем, что в связи с комментируемым вопросом надо дать предпочтение третьему, более целесообразному варианту и сделать следующее добавление к Закону Азербайджанской Республики «Об авиации»: «Азербайджанское государство может подписать Соглашение о каботажных авиаперевозках с каким-либо государством с учетом своих экономических и политических интересов на основе взаимности». С точки зрения продвижения Турецкой Республики к членству в Евросоюз и будущее прочное сотрудничество Азербайджана в области воздушных сообщений (например, применение режима «Открытого неба», существующего в Западной Европе, в будущем и в Тюркском Союзе и т.д.) с Турцией, в законе «О гражданской авиации Турции» может быть взято за основу дополнение, предложенное к Закону Азербайджанской Республики «Об авиации», соответственно изменив статьи 6 и 31, связанные с каботажом.

Практическая значимость результатов исследования состоит в применении предположений и предложений, выдвинутых автором в процессе обучения в Национальной Авиационной Академии и других учебных заведений, а также в научно-исследовательской работе. Научные заключения диссертации могут быть широко использованы в совершенствовании правового регулирования коммерческой деятельности авиакомпаний, в изучении проблем, связанных со «свободами воздуха», в определении новых подходов в теории международного воздушного права, в регулировании соглашений о межгосударственных воздушных сообщениях, в выдвижении предложений к национальному законодательному акту в области гражданской авиации и другим нормативно-правовым актам, и, в основном, в нормотворческой деятельности Государственной Администрации Гражданской Авиации Азербайджанской Республики.

Вместе с этим, заключения диссертационной работы могут быть использованы в подготовке учебника, учебного пособия и монографии, объединяющие в себе вопросы «международное право», «международное воздушное право», «международное транспортное право», «воздушное и космическое право», «воздушное право Азербайджанской Республики» и др. вопросы и при научно-практических исследованиях, которые будут реализованы в этой отрасли.

Апробация результатов исследования. Диссертация выполнена и обсуждена на кафедре «Правоведение» Национальной Авиационной Академии.

Основные положения диссертации были прокомментированы в материалах VII Республиканской Студенческой Научно-практической

Конференции, посвященной 10-летию Бакинского Славянского Университета на тему “Азербайджан и Европа: Проблемы взаимоотношений и перспективы”, международной научно-практической конференции, посвященный 10 декабря – Международному Дню прав человека, проводимой Бакинским Государственным Университетом на тему “Права человека и национальные правовые системы в период глобализации», XVII и XVIII Республиканской научных конференций докторантов и молодых исследователей, проводимых Министерством Образования Азербайджанской Республики, международного симпозиума на тему «Проблемы в международной гражданской и военной авиации», организованной Университетом Озйегин, расположенный в г. Стамбул Турецкой Республики²⁰, I Международной научной конференции молодых ученых, посвященный 90-летию Национального лидера Азербайджана Гейдара Алиева, организованной в Университете Кавказ²¹, международной научной конференции, на тему «Актуальные теоретические вопросы современного международного права», проводимой в связи с 110-летием Федора Ивановича Кожевникова, главного редактора журнала «Советское государство и право», судьи Международного Суда ООН, члена правовой комиссии ООН и 65-летию кафедры международного права Московского Государственного Института Международных Отношений (МГИМО).

Вместе с тем, основное содержание диссертационной работы, вопросы, исследуемые в отдельных главах, нашли свое отражение в статьях докторанта, опубликованных в различных сборниках.

Структура исследования обуславливается целями, задачами и методологией исследования. Диссертация состоит из Введения, трех глав, объединяющих пять параграфов, заключения и списка использованной литературы.

²⁰ Официальный сайт Стамбульского университета Озйегин : Юридический факультет Университета Озйегин "Проблемы в международном гражданском и военно-авиационном праве" симпозиум.
<http://ozyegin.edu.tr/Events/2012-Events/Askeri-ve-Sivil-Havacilik>

²¹ Университет Кавказ, I Международная научная конференция молодых ученых, посвященный 90-летию Национального лидера Азербайджана Гейдара Алиева, 26-27 апреля 2013 года,
<http://www.qu.edu.az/en/pages/Abstracts-accepted-by-the-Scientific-Staff-of-the-Conference-Section-I-901832.html>

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Введение	3
ГЛАВА I. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ «СВОБОД ВОЗДУХА» В МЕЖДУНАРОДНОМ ВОЗДУШНОМ ПРАВЕ.....	21
1.1. Международное воздушное право как отрасль международного права.....	21
1.2. Понятие, теоретические и правовые основы «свобод воздуха» в международном воздушном праве.....	44
ГЛАВА II. ПРАВОВАЯ КЛАССИФИКАЦИЯ «СВОБОД ВОЗДУХА».....	85
2.1. Вспомогательные «свободы воздуха» (первая и вторая «свободы воздуха»).....	85
2.2. Первичные «свободы воздуха» (третья и четвертая «свободы воздуха») ..	102
2.3. Вторичные «свободы воздуха» (пятая, шестая и седьмая «свободы воздуха»).....	121
ГЛАВА III. ПРАВОВАЯ ПРИРОДА «КАБОТАЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК» (восьмая и девятая «свободы воздуха») И ВОПРОСЫ ПРИМЕНЕНИЯ.....	138
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	162
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ.....	166

Во Введении обосновывается актуальность избранной темы, освещается степень её обработки с научной стороны, определяются цели и задачи исследования, формируются основные положения, предоставленные для защиты, и раскрывается практическая значимость работы.

В Первой главе диссертации **«Теоретические и правовые основы «свобод воздуха» в международном воздушном праве»** изучаются следующие параграфы: «Международное воздушное право как отрасль международного права», «Понятие, теоретические и правовые основы «свобод воздуха» в международном воздушном праве».

В первом параграфе **«Международное воздушное право как отрасль международного права»** внесена ясность в дискуссию между учеными-правоведами о самостоятельности международного воздушного права внутри международного права или соотношении международного воздушного права международному транспортному праву (или другой отрасли права) и согласно условиям, определенным в теории, было дано четкое и совершенное определение международному воздушному праву как самостоятельной отрасли международного права. В то же время здесь внесена ясность в вопрос не обозначения «международного воздушного права» как «авиационного права», и в рамках научно-исследовательского института выяснена и изучена связь воздушного и космического права в международной практике.

Еще древнеримском праве воздух считался необходимым средством для жизни и естественного окружения, которое служило общим богатством для всех (*res communis*). Но после того, как появилась возможность использовать воздушное пространство для коммерческих и военных целей государства стали включать его в состав своих территорий и единогласно объявили о суверенном праве над своим воздушным пространством. Это

положение нашло свое отражение в первом многостороннем соглашении от 1919 года – в Парижской Конвенции.²²

Автор выражает свое отношение к мыслям ученых–правоведов из Азербайджана, Турции, России, Европы, которые перечислены в этом параграфе и старается обобщить эти мысли. Соискатель считает наиболее целесообразными мысли некоторых русских ученых-правоведов относительно транспортного права, которые вполне законно считают транспортное право как комплексной отраслью законодательства, объединившей в себе нормы нескольких правовых отраслей и регулирующих различного рода общественные отношения.

Соискатель в связи с этим отмечает, что ввиду того, что определить предмет транспортного права и метод правового регулирования было невозможным, то нельзя причислить эту отрасль к независимой правовой отрасли. И с этой точки зрения автор приходит к такому заключению, что воздушное право не может быть рассмотрено как подотрасль или институт транспортного права. Он также схематически делит на 4 группы мысли, сформированные среди ученых-правоведов. В первом варианте международное воздушное право, являясь институтом международного транспортного права, рассматривается как составная часть экономического права. Во втором варианте международное воздушное право указывается как подотрасль международного транспортного права. А в третьем варианте международное воздушное право отражается как независимая отрасль международного транспортного права. И, наконец, в четвертом варианте воздушное право утверждается как правовой институт в составе международного права. В связи с этим обобщая свою мысль, автор подчеркивает, что с точки зрения международного воздушного права общая черта, объединяющая все три варианта, предусмотренных в схеме указывает на то, что правовая отрасль в любом случае возникла из международного права и непосредственно связана с ним.

Соискатель считает, что широта охвата и специфичность отношений, регулируемый международным воздушным правом привели к самостоятельности данной правовой отрасли в рамках международного права. Международное воздушное право по своим основным элементам, важным правовым принципам, специфичностью регулируемых отношений, теоретическим основам, историческому этапу развития (многочисленные конвенции, принятые в XX веке в этой области, широкая направленность деятельности, осуществляемой Международной Организацией Гражданской Авиации (ИКАО)) и др. особенностям не относится к международному транспортному праву, а считается самостоятельной отраслью международного права. В итоге автор приходит к выводу, что из вариантов, указанных в схеме, составленной им именно третий вариант точно отвечает требованиям современной правовой теории.

В большинстве определений, данных учеными-правоведами в области международного воздушного права, на первый план выходят отношения, связанные с использованием воздушного пространства. Именно эти

²² Лукашук И. И. Международное право: Особенная часть: Учебник: Изд. М.: Волтерс Клувер, 2008, с. 162.

отношения выявляют основное направление международного воздушного транспорта. С этой точки зрения соискатель считает, что свойство, которое будет отмечено в кратком и полном определении международного воздушного права, должно быть особенно подчеркнуто. В тоже время в определении обязательно должно быть учтено межгосударственные отношения этих отношений с точки зрения международного значения. В этой связи в определении должно быть дано особое значение независимости международного воздушного права в рамках международного права. Автор считает более целесообразным, если определение этой правовой отрасли будет дано в следующей форме:

Международное воздушное право является самостоятельной отраслью международного права как совокупность норм, регулирующих межгосударственные отношения, связанные с использованием воздушного пространства.

С учетом обеспечения развития научно-образовательного центра, подготавливающего национальные кадры в области авиации в Азербайджане именно в рамках Национальной Авиационной Академии создание Института воздушного и космического права в соответствии с направлением образования в этом ВУЗе более целесообразно. Вместе с этим автор считает, что опираясь на имеющийся опыт многих государств в этой области создание в Национальной Авиационной Академии магистратуры и докторантуры по специальности «Воздушного и космического права» дало бы свои положительные результаты.

На сегодняшний день в мире начиная с 40-ых и 50-ых гг. XX века функционируют многочисленные институты воздушного и космического права.

На практике образовательной деятельности по специальности «юриспруденция» в Национальной Авиационной Академии международное воздушное право предусмотрено только в одном семестре. Основываясь на имеющийся опыт вышеуказанных стран, считаем, что создание в Национальной Авиационной Академии магистратуры и докторантуры по специальности «воздушное и космическое право» дало бы свои положительные результаты. Особенно целесообразно реализация одной такой учебной деятельности для Национальной Авиационной Академии со специфическим образовательным уклоном.

Обратив внимание на существующую организационную структуру Национальной Авиационной Академии, мы видим, что в рамках Академии действует Научно-Исследовательский Институт Транспорта и авиакосмических проблем. Этот институт состоит из двух отделений (Конструкторское Бюро и Экспериментально-испытательного производственного участка) и дополнительно объединяет в себе 5 отделов: Отдел Авиационной электроники; Отдел обработки новой техники и технологии; Отдел авиационных микроэлектронных датчиков; Отдел аэрокосмической информации; Отдел применения научно-технической информации и новой техники. Автор считает правильным, если Институт воздушного и космического права, который будет создан в будущем, был

включен не в структуру действующего Научно-Исследовательского Института транспорта и авиакосмических проблем, а подчинялся непосредственно Национальной Авиационной Академии как независимый институт. Таким образом, создание и функционирование института, вполне соответствовало бы опыту международных институтов воздушного и космического права. Создание в Азербайджане такого института, как воздушное и космическое право, в сфере перечисленных прав сыграет важную роль в процессе формирования новых моделей и тенденций развития для Кавказского, Балканского регионов, Турецкой Республики, стран СНГ и Азии в целом, и, становясь единым центром для перечисленных стран, создаст условия для привлечения многочисленной молодежи. К тому же создаваемый институт, объединив направления деятельности международных институтов в этой области сможет сыграть важную роль в предоставлении новых правовых предложений и проектов, согласованных с руководством Национальной Авиационной Академии в области воздушного и космического права в законодательных органах Азербайджанской Республики.

Следующий вопрос, исследуемый в этом параграфе – это вопрос определения термина, отвечающего более точным и общетеоретическим требованиям между “авиационным правом” и “воздушным правом”. С точки зрения автора “авиационное право” может быть использовано, как псевдо-заменитель термина «воздушное право», не имеющего правовой основы. С другой стороны автор отмечает, что в случае употребления термина “авиационное право”, большой круг регулируемых отношений останется в стороне. Естественно, говоря о правовом режиме воздушного пространства и об отношениях в связи с использованием воздушного пространства, предпочтение обобщенности ведет к неизбежности. Для сравнения отметим, что с этой точки зрения следует настойчиво защищать правовую четкость и ясность термина «воздушное право», который более общий и обоснованный. В этом смысле Международная Организация Гражданской Авиации (ИКАО), которая постоянно ведет работу и дает свои важные рекомендации в области обогащения и совершенствования терминологии воздушного права показывает особый пример. Обобщая вышеуказанные как с логической точки зрения, так и теории воздушного права и истории, а также беря за основу терминологию, определенную Международной Организацией Гражданской Авиации (ИКАО), употребление термина «воздушное право» более приемлемо и целесообразно.

В следующем параграфе **«Понятие, теоретические и правовые основы «свобод воздуха» в международном воздушном праве»** анализируются различные мысли, связанные с понятием «свобод воздуха» в международном воздушном праве и дается более полное понятие, определяется количество “свобод воздуха” и, сгруппировав согласно этому мысли ученых-правоведов, беря за основу общетеоретические положения и современный опыт, рассматриваются вопросы новой правовой классификации.

Соискатель приняв «свободы воздуха» и коммерческие права как юридические термины, близкие по смыслу друг к другу, отмечает регулирование вопросов, близких в соответствующей области. Ссылаясь на понятия по юридическим словарям и ученых правоведов можно прийти к такому выводу, что коммерческие права охватывают более широкое понятие. Многие ученые правоведы принимают коммерческие права и «свободы воздуха» как синонимы. Считаю, что «свободы воздуха» должны быть учтены, как основа правового регулирования коммерческой деятельности, более связанные с международными воздушными сообщениями. Из всех понятий, предусмотренных в диссертации сущность «свобод воздуха» подразумевает непосредственно коммерческий характер. И по этой причине было бы более целесообразным принять «свободы воздуха» как механизм реализации коммерческих прав в практике в рамках двусторонних договоров. Автор, комментирующий компоненты определения, считает более приемлемым формулировку более подробного определения : «Свободой воздуха» считается согласие на занятие коммерческой деятельностью авиакомпаниям, определив право на осуществление перевозок пассажиров, багажа и грузов, закрепленное на основе межправительственных соглашениях о воздушных сообщениях между государствами.

По мнению автора, ученые, отмечающие количество «свобод воздуха» как 7 или 8, берут за основу мысль об особой компетенции государства по отношению к 8-ому или 9-ому свобод воздуха (то есть каботажных свобод) и их ограничение в пределах территории одного государства, не характеризуют их как международные воздушные сообщения. Но надо обязательно отметить, что 8-ая и 9-ая «свободы воздуха» как и другие свободы, определяются межправительственными соглашениями о воздушном сообщении и объединяют в себе все условия воздушных сообщений. Основываясь на понятии «свобод воздуха», данным нами выше, мы должны подчеркнуть, что право на осуществление перевозок пассажиров, багажа и груза, отраженных в соглашениях о воздушном сообщении, предусматривает основную сущность «свобод воздуха». Если разъяснить в рамках указанного понятия, осуществляя перевозку пассажиров, багажа и груза соответствующая авиакомпания занимается коммерческой деятельностью. Сегодня реализуемые в практике 8-ая и 9-ая «свободы воздуха» (то есть каботажные свободы) отвечают всем основным условиям, имеющимся в понятии этого термина, и, следовательно, мы считаем, что можно принять целесообразным наличие указанных свобод и в теории.

Как отмечено в диссертации, большинство ученых правоведов также делят «свободы воздуха» на виды именно с условием указания конкретного количество. В этих классификациях каждый ученый отражает свою позицию в специфической форме. Рассмотрев в отдельности виды «свобод воздуха» можно прийти к такому выводу, что в зависимости от их содержания эти свободы можно сгруппировать. Это можно встретить, хоть и частично, и во взглядах определенных ученых, указанных выше. Но отмечается, что эти позиции просто можно принять за попытку сгруппировать «свободы воздуха». В тоже время официальный документ ИКАО определяет

направляющую классификацию относительно свобод воздуха в рамках общепринятых международных правовых актов.

Русский ученый правовед А.А.Баталов так свойственно ему группирует «свободы воздуха»: транзитные права (1-ая и 2-ая «свобода воздуха»); права на авиаперевозки между странами-партнерами согласно договору о воздушном сообщении (3-я и 4-я «свободы воздуха»); права на авиаперевозки между странами-партнерами и третьими странами согласно договору о воздушном сообщении (5-ая, 6-ая и 7-ая «свобода воздуха»). Вместе с этим А.А. Баталов отдельно отмечает и другие права для выхода на рынок, но не включает их в указанную группировку. Из классификации, определенной ученым правоведом становится ясно, что он упоминает имена семи «свобод воздуха» в этой группировке.

Директор Института Международного Воздушного и Космического Право Университета Лейден (Голландия), профессор Пабло Мендес Де Леон делит права, обмениваемыми через договоры о международном воздушном сообщении на две части: «жесткие права» и «мягкие права». Ученый-правовед в подробной форме подчеркивает различительные черты, определенных им среди этих прав. Профессор П.М.Леон, ссылаясь на это разделение, комментирует «свободы воздуха» в рамках «жестких прав». С этой точки зрения имеется более подробная модель классификации, указанная в учебнике русского ученого-правоведа С.В.Асеева «Транспортное право», в сгруппированной форме и в соответствии с содержанием и сущностью «свобод воздуха». Соискатель считает, что эта модель, которая утверждена в русской правовой литературе, более целесообразна и принесена в соответствие с сущностью реализации этих свобод в практике. Но среди этих групп каботажные свободы, которые широко применяются в наши дни в Евросоюзе, Австралии, Новой Зеландии, Чили, Объединенных Арабских Эмиратах и в других регионах, не нашли своего отражения. В заключении соискатель приходит к такому выводу, что каботажные права (8-ая и 9-ая «свобода воздуха»), применимые в практике, должны быть указаны и в правовой классификации свобод воздуха. Это очень важно и с точки зрения устранения противоречивости между теорией и практикой. Автор считает, что группирование 9 «свобод воздуха» на 4 группы является новой моделью правовой классификации, полностью соответствующий требованиям общеправовой теории.

Вместе с теми, что указаны в параграфе, анализируются различные мысли в связи с историческими аспектами «свобод воздуха» в международном воздушном праве, определена историческая система указанных свобод, ссылаясь на существующие 3 этапа исторического развития международного воздушного право и на основе этого рассмотрены вопросы, связанные с предложением 4-ого этапа в рамках общетеоретических положений.

Согласно классификации, определенной во II Главе «Правовая классификация «свобод воздуха», в 1-ом параграфе под названием «Вспомогательные «свободы воздуха» (первая и вторая «свободы воздуха»))» комментируются коммерческие права, связанные с обеспечением

полета над территорией государств, расположенных по маршруту в третьи страны и выражается специфическое отношение. В следующем параграфе под названием **«Первичные «свободы воздуха» (третья и четвертая «свободы воздуха»)** комментируются коммерческие права, связанные с обеспечением воздушных перевозок между государствами-партнерами на договорной основе и выражается целесообразность классификации практическими примерами, имеющихся в теории.

В 3-ем параграфе **«Вторичные «свободы воздуха» (пятая, шестая и седьмая «свободы воздуха»)** в общей форме коммерческие права комментируются с точки зрения международной и национальной практики, связанные с обеспечением воздушных перевозок из государств-партнеров в третьи страны на договорной основе. Даны определенные новые научные подходы к каждой группе указанных свобод и выдвинуты несколько предложений. Считается, что в целях регулирования международных воздушных сообщений, а также активной их реализации, предусматривающих применение первичных «свобод воздуха» во II параграфе **«Первичные «свободы воздуха» (третья и четвертая «свободы воздуха»)**, можно сослаться на образцы соглашения между авиакомпаниями и принципы, широко применимые по линии Международной Ассоциации Воздушного Транспорта (ИАТА). Здесь автор в конкретной форме разъясняет модель электронного соглашения.

В III Главе **«Правовая природа «каботажных перевозок» (восьмая и девятая «свободы воздуха») и вопросы применения»** анализируются понятие, сущность и роль (в частности в рамках политики «Открытого небо») в правовом регулировании современных воздушных перевозок каботажных свобод, включенных автором в классификацию “свобод воздуха”. Здесь также указываются описание и сравнительные черты каботажных в соответствующих внутригосударственных законодательных актах различных стран, даются ряд важных предложений комментируя теоретическо-практические проблемы, связанные с правовым регулированием и с определением перспектив совершенствования национального законодательства.

Из диссертационной работы становится ясно, что воздушные кодексы таких государств как Молдова, Казахстан не выражают свое отношение к полетам, которые могут быть реализованы иностранными авиакомпаниями в пределах территории государства, а только определяют общие основы в связи с этим. Автор считает, что такие государства как США, Россия, Турция, Иордания, Королевство Саудовская Аравия, Китайская Народная Республика, Соединённое Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Беларусь, Австралия, Республика Сингапур, Чили, Новая Зеландия, Украина, Узбекистан, Киргизстан, Таджикистан и др. вполне оправданно выразили свое отношение к каботажным воздушным перевозкам в своих соответствующих законодательных актах.

Согласно п.1 статьи 38 («Осуществление регулярных воздушных сообщений») Закона Азербайджанской Республики «Об авиации», который был принят 24 июня 2005 года и вступил в силу 1 сентября 2005 года) “Для

осуществления регулярных международных и внутренних воздушных сообщений (рейсов) соответствующий орган исполнительной власти выдает обладателю сертификата по эксплуатации свидетельство”.²³ Отмеченная статья, придавая общий направляющий характер относительно регулярных воздушных сообщений в нашем национальном авиационном законе, выражает возможность реализации внутренних воздушных сообщений. Из этого следует понять, что авиаперевозчик (национальный или иностранный), владеющий эксплуатационным сертификатом может осуществлять внутренние воздушные сообщения (то есть, право каботажного) в пределах территории Азербайджанской Республики. Но из этой статьи невозможно понять разрешается ли иностранной авиакомпании осуществлять воздушные сообщения в пределах нашей страны. Здесь нет конкретных определений относительно прав иностранных авиакомпаний на каботажные авиаперевозки. Но отражение этого вопроса в Законе Азербайджанской Республики «Об авиации» обозначает, что наше государство в определенном смысле не запрещает каботажные авиаперевозки. Считается, что в п.1 статьи 38 национального Закона «Об авиации» как общее требование авиации была использована стандартная форма, установленная в соответствующих законодательных актах стран СНГ. Надо отметить, что практически внутренние авиаперевозки в Азербайджанской Республике до сих пор и ныне выполняет национальный авиаперевозчик ЗАО «АЗАЛ». А ЗАО «АЗАЛ» сумел реализовать каботажные авиаперевозки между городами Тбилиси и Кутаиси внутри Грузии. Это каботажное право стало возможным благодаря Протоколу от 20 мая 2009 года «О внесении изменений в Соглашение о воздушном сообщении между Правительством Азербайджанской Республики и Республики Грузия от 3 февраля 1993 года». В 4-ом пункте части «Примечания» к Протоколу соглашения указывается следующее: “Выдача прав авиационному предприятию одной договаривающейся стороны на перевозку пассажиров, груза и почты на воздушном судне между пунктами на территории другой договаривающейся стороны взамен оплаты или внаем является предметом отдельного соглашения между авиационными органами двух договаривающихся сторон”.

По этому соглашению Правительству Республики Грузия была дано каботажное право на территории Азербайджанской Республики. Но Правительство Республики Грузии пока не использует данное право. Из соответствующих законодательных актов иностранных государств, рассмотренных нами, становится ясно, что отношение государства к каботажному праву должно отразиться в законодательстве. С учетом вышесказанных, мы считаем, что в нашем национальном законодательстве отношение государства к каботажному праву обязательно должно отразиться. Самая важная причина этого – Решение Милли Меджлиса Азербайджанской Республики «О присоединении к Международной Конвенции Гражданской Авиации от 7 декабря 1944 года» от 14 июля 1992

²³ Закон Азербайджанской Республики «Об Авиации»

года, № 204.²⁴ В Конвенции имеются особенные статьи по этому вопросу, следовательно, и в Законе Азербайджанской Республики «Об авиации» должно быть конкретное выражение о каботажном праве. Говоря об этом, как мы уже отмечали выше, мы имеем в виду вопрос разрешения этих перевозок со стороны государства. В связи с этим могут быть использованы различные альтернативы. Как первый вариант Азербайджан, как и многие государства, может запретить каботажные авиаперевозки. А как второй вариант может разрешить такого рода перевозки внутри страны. В настоящее время первый вариант невозможен, так как в Соглашении, заключенном с Грузией, такое право дано Правительству Грузии. И наконец, третий вариант отражает контекст, который мы считаем приемлемым. Приемлемый третий вариант таков: «Азербайджанское государство может подписать Соглашение о каботажных авиаперевозках с каким-либо государством с учетом своих экономических и политических интересов на основе взаимности». В предложенной нами статье экономические и политические интересы особо подчеркиваются. Причина тому то, что в коммерческой деятельности авиакомпаний экономические интересы государство берутся за основу. Но наряду с этим и политические интересы очень важны для государства. Такая форма предложения статьи также отражает подход Азербайджана к этому вопросу с доминирующего положения. Неимперативный характер статьи тоже создает превосходство, то есть, Азербайджан может подписать такое соглашение, если оно соответствует интересам нашей страны. Как видно здесь взаимность выдвинута на передний план. Взаимностью Азербайджан приобретает каботажное право в пределах соответствующего государства, беря за основу свои коммерческие интересы и при его принятии. При наличии такой статьи Азербайджан с коммерческой точки зрения ничего не теряет. Важность взаимности можно объяснить и мнениями иностранных ученых. (Лю Синь, В.Д.Бордунов, А. Я. Капустина и др.)

Следует отметить, что в результате исследований можно сделать вывод, что статья в предложенной форме не была отражена во внутригосударственных актах большинства государств в области авиации. Предложенная нами статья полностью отражает требования теории международного воздушного права. Внесение указанного дополнения в Закон Азербайджанской Республики «Об авиации» устранил упущения в этой сфере.

Как мы отметили выше, Республика Турция запретила иностранным авиаперевозчикам выполнять каботажные авиаперевозки на территории своей страны. Но при полноправном членстве Турции в Евросоюзе, Турции придется внести соответствующие изменения в Статьи 6 и 31 «Закона о гражданской авиации Турции» относительно каботажа, с целью обеспечения свободы в этой отрасли. Считаем, что внесение предложенного нами дополнения в «Закон о гражданской авиации Турции» сейчас было бы целесообразным, так как оно отражает коммерческие интересы Республики

²⁴ Международные конвенции и договора, к которым присоединилась Азербайджанская Республика.
<http://azerbaycanli.org/az/page203.html>

Турция. В конечном итоге в эту статью будет внесено изменение. Основываясь на комментированные нами вышеуказанные причины, мы считаем, что точно как предложенная нами статья в дополнение к Закону Азербайджанской Республики «Об авиации» было бы уместно иметь такую статью и в Законе «О гражданской авиации Турции»: “Республика Турция может подписать Соглашение о каботажных авиаперевозках с каким-либо государством с учетом своих экономических и политических интересов на основе взаимности”. Внесения таких изменений в национальные законы как Азербайджана, так и Турции об авиации имеют огромную практическую значимость. Внесение изменений в соответствующие национальные законодательные акты обеих государств в указанном виде может сделать необходимость в будущем на реализацию двустороннего соглашения о каботажных авиаперевозках. Известно, что каботажные перевозки в основном широко и взаимно распространены между соседними государствами (как говорится в правовой литературе – между партнерами). Изменения статьи в предложенной нами форме для подписания соглашения в будущем с братской Республикой Турция о каботажных авиаперевозках было бы целесообразным и в Законе «О гражданской авиации Турции». В конечном итоге это может более расширить тесное сотрудничество уже имеющее между Азербайджаном и Турцией в области воздушных сообщений.

В современном мире широко распространенная политика “Открытого Неба” создает возможность государствам пользоваться всеми 9 “свободами воздуха”. Государства Евросоюза, принимающие каботажную авиаперевозку в современное время как полномочие, принадлежащее государству, уже начали формировать “Единое Европейское Небо” и с 1993 года все страны Евросоюза заимели неограниченный доступ к полетам в государствах-членах Евросоюза. Начиная с 1997 года создается каботажное право между аэропортами государств-членов Евросоюза. Соглашения об “Открытом Небе” могут иметь в виду неограниченный обмен эксплуатационными правами. В данный момент Еврокомиссия желает расширить зону охвата политики “Открытого Неба”. Вместе с тем, после внесения предложенных нами изменений в законодательства Азербайджана и Турции и в последующем присоединения к ним других тюркских государств, может привести к внедрению уже существующего режима «Открытого Неба» в Западной Европе в Тюркском Союзе, что было бы положительным моментом. А также внесение изменений в соответствующие законодательства государств и реализация «Открытого Неба» или подобной концепции в рамках стран СНГ или ГУАМ по политической воле этих государств может считаться успешным для будущего.

В **Заключении** диссертационной работы даются заключения в исследовательской работе и выдвигаются предложения и рекомендации, имеющие теоретические и практические значения в этой области.

Основные положения диссертационной работы нашли свое отражение в следующих научных работах автора:

1. «Свободы воздуха» в международных воздушных перевозках», Научные работы Национальной Авиационной Академии, № 2, Баку - 2008, стр. 148-158
2. «Европейский опыт и Азербайджан в области применения свобод воздуха». Материалы VII Республиканской Студенческой Научно-практической Конференции, посвященный 10-летию Бакинского Славянского Университета на тему “Азербайджан и Европа: Проблемы взаимоотношений и перспективы”, Баку – 2009, стр. 62-63.
3. “Перспективы применения «свобод воздуха» в Азербайджанской Республике”, Научные работы Национальной Авиационной Академии, № 2 (1), Баку - 2009, стр. 212-217
4. “Вспомогательные «свободы воздуха» в международных воздушных перевозках”, Научно-теоретический, практический журнал «Транспортное право» № 2, Баку – 2010, стр. 174-182.
5. «Свободы воздуха» и история их развития“, Научные работы Национальной Авиационной Академии, № 2, Баку– 2010, стр. 72-80
6. “Теоретические и практические основы каботажных прав в международном воздушном праве”, Научно-теоретический, практический журнал «Транспортное право» № 2, Баку - 2011, стр. 101-114
7. “Международное воздушное право как отрасль международного права” “Право и суспільство”, № 3, 2012, Киев, Украина с. 59-64
8. “Правовая классификация «свобод воздуха» в международном воздушном праве”, Научно-теоретический, практический журнал «Транспортное право» № 1, Баку – 2013, стр. 17-27.
9. “Самостоятельность международного воздушного права в рамках международного права” Том 15, Научных сборников НАА, № 2, Баку - 2013, стр. 76-81
10. “Международное воздушное право как отрасль международного права”, материалы XVII Республиканской научной конференций докторантов и молодых исследователей, проводимой Министерством Образования Азербайджанской Республики, Том II, Баку - 2013, стр.145-146.
11. “Исторические аспекты «свобод воздуха» в международном воздушном праве” Научно-теоретический, практический журнал «Транспортное право», № 3, Баку– 2013, стр. 58-62.
12. “Понятие и теоретические основы «свобод воздуха» в международном воздушном праве», Международная научно-практическая конференция, посвященный 10 декабря - Международному Дню прав человека, 13-14 декабря 2012 года, Права человека и национальный правовой режим в период глобализации, Том I, Баку - 2013, 276-282.

13. “Исторические аспекты «свобод воздуха» в международном воздушном праве”, «I Международная научная конференция молодых ученых», посвященный 90-летию Национального лидера Азербайджана Гейдара Алиева, организованная в Университете Кавказ, Баку - 25-26 апреля 2013, стр. 235-236.
14. “Вопросы правового регулирования каботажных судов во внутригосударственных актах: сравнительный анализ”, Московский журнал международного права – МЖМП (Moscow Journal of International Law (MJIL)) Научно-теоретический и информационно-практический журнал № 3 (91) 2013 июль – сентябрь, Москва, Россия, стр. 104-117.
15. “Правовые аспекты «каботажных авиаперевозок», Материалы XVIII Республиканской научной конференций докторантов и молодых исследователей, проводимой Министерством Образования Азербайджанской Республики, Том II, Баку-2013, стр. 281-282.