

## KABOTAJ HAVA DAŞIMALARININ HÜQUQI ASPEKTLƏRİ

Açar sözlər: kabotaj, hava daşımaları, 9-cu “hava azadlığı

Bu məqalədə yalnız xarici aviaşirkətlər tərəfindən həyata keçirilən dövlətdaxili (kabotaj) aviadaşımaların hüquqi tənzimlənmə məsələlərinə xüsusi yer verilmişdir. Müxtəlif ölkələrin müvafiq dövlətdaxili qanunvericilik aktlarında kabotajın (9-cu “hava azadlığı”nın) təsbiti və müqayisəli cəhətlərinin göstərilməsi, bununla bağlı milli qanunvericiliyimizin təkmilləşdirilməsi perspektivlərinin müəyyən edilməsi və hüquqi tənzimlənmə ilə bağlı nəzəri-praktiki məsələlərin şərhli bu məqalənin əsas məqsədi hesab olunur.

Beynəlxalq hava hüququ nəzəriyyəsində isə kabotaj terminin anlayışı belə müəyyən olunur: “Kabotaj hava daşımaları xaricdə qeydiyyatdan keçmiş hava gəmisinin istifadə edilməsi ilə dövlətin ərazi hüduqlarındakı iki məntəqə arasında sərnişin, baqaj və yük daşımlarının həyata keçirilməsi deməkdir.” [5] Fikrimizcə, qısaca olaraq kabotaj aviadaşımalarına xarici aviadaşırıyıcının dövlətin ərazi hüduqlarında kommertiya xarakterli hava daşımaları kimi anlayış verilə bilər. Kabotaj aviadaşımalarının anlaşılması üçün aşağıdakı praktiki misalları göstərə bilərik. ABŞ-ın DeltaAirLines aviaşirkətinin Hamburg və Münhen arasında həyata keçirdiyi aviadaşımalar. [3, p. 280–314] və yaxud Kanada aviaşirkətinin Çikaqo Nyu-York arasında həyata keçirdiyi aviadaşımaları. [4, p. 6] göstərmək olar. və s. Çikaqo Konvensiyasının “Kabotaj” adlı 7-ci maddəsinə əsasən: “Müqavilə bağlayan hər bir dövlət müqavilə bağlayan digər dövlətin hava gəmilərinə haqq müqabilində və ya icarə əsasında daşınan sərnişinləri, yükü və poçtu onun ərazisində bortuna götürməyə imtina etməyə haqlıdır. Müqavilə bağlayan hər bir dövlət istisna əsaslarla hər hansı digər dövlətə və ya hər hansı dövlətin aviamüəssisəsinə xüsusilə verilən üstünlüklərə dair və hər hansı başqa dövlətdən belə müstəsna üstünlükləri almamaq barədə heç bir razılaşmaya daxil olmamağını öz üzərinə götürür”. Konvensiya ya əsasən kabotaj hüququ hər bir üzv dövlət üçün nəzərdə tutulmuşdur.

«Aviasiya haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununun (Bu qanun 24 iyun 2005-ci ildə qəbul edilib və 1 sentyabr 2005-ci ildən qüvvəyə minib.) “Müntəzəm hava əlaqələrinin həyata keçirilməsi” adlı 38.1-ci maddəsinə əsasən: “Müntəzəm beynəlxalq və daxili hava əlaqələrini (reysləri) həyata keçirmək üçün müvafiq icra hakimiyyəti orqanı tərəfindən istismarçı sertifikatının sahibinə şəhadətnamə verilir”. [1] Qeyd olunan maddə milli aviasiya qanunumuzda müntəzəm hava əlaqələri ilə bağlı ümumi istiqamətverici xarakter daşıyaraq daxili hava əlaqələrinin reallaşmasının mümkünlüyünü ifadə edir. Buradan belə başa düşmək olar ki, hər hansı aviadaşırıyıcıya (milli və ya xarici) istismarçı sertifikatı şəhadətnaməsi verilməsi şərtilə o ölkədaxili hava əlaqələrini (yəni kabotaj hüququnu) Azərbaycan Respublikasının ərazi hüduqlarında həyata keçirə bilər. Ancaq bu maddə ilə məhz xarici aviaşirkətin ölkəmizin daxili hüduqları çərçivəsində hava əlaqələrini həyata keçirə bilməsini başa düşmək mümkün deyil. Burada konkret olaraq xarici aviadaşırıyıcının kabotaj aviadaşımalarını həyata keçirməsinə icazə verilməsi təsbit olunmamışdır. Lakin bu məsələnin “Aviasiya haqqında Azərbaycan Respublikasının qanunun”-da öz əksini tapmaması onu deməyə əsas verir ki, dövlətimiz müəyyən mənada kabotaj aviadaşımalarının reallaşdırılmasını qadağan etmir. Hesab edirik ki, bununla bağlı “Aviasiya haqqında Azərbaycan Respublikasının qanununa” aşağıdakı qaydada əlavə edilməlidir: “Azərbaycan dövləti özünün iqtisadi və siyasi maraqlarını nəzərə almaqla hər hansı bir dövlətlə qarşılıqlı əsasda kabotaj hava daşımaları haqqında saziş imzalaya bilər”. Fikrimizcə, bu yeni norma milli aviasiya qanunumuzda “Kabotaj” maddəsi çərçivəsində nəzərdə tutulmalıdır. Təklif etdiyimiz maddə də, iqtisadi və siyasi maraqlar xüsusilə qabardılır. Bunun səbəbi odur ki, aviaşirkətlərin kommertiya fəaliyyətində dövlətin iqtisadi maraqları əsas götürülür. Bununla yanaşı burada siyasi maraqlar da, dövlət üçün zəruridir. Maddənin bu formada təklif edilməsi həm də, Azərbaycanın üstün mövqeyi ilə məsələyə

yanaşmasını ifadə edir. Maddənin imperativ xarakter daşımaması da, xüsusi üstünlük yaradır. Yəni Azərbaycan belə bir sazişi ölkəmizin maraq və mənafeələrinə uyğun gələn halda razılaşıaraq qəbul edib imzalaya da, bilər, imzalamaya da, bilər. Göründüyü kimi, burada qarşılıqlılıq xüsusilə ön plana çəkilməmişdir. Qarşılıqlılıqla Azərbaycanda, kommersiya maraqlarını əsas tutmaqla ona sərəf etdiyi halda müəyyən edilmiş sazişlə müvafiq dövlətin daxilində kabotaj hüququnu əldə edir. Belə bir maddənin olması nəticəsində Azərbaycan kommersiya nöqtəyi-nəzərindən heç bir halda itirmir. Qarşılıqlılığın əhəmiyyətini beynəlxalq alimlərin fikirləri ilə də, izah edə bilərik.

Müasir dövrdə geniş yayılmış “Açıq səma” siyasəti dövlətlərə öz aralarında 9 “hava azadlığı”nın hamısından istifadə etmək imkanı yaradır. Müasir dövrdə kabotaj hava daşımalarını dövlətin ona məxsus olan səlahiyyəti kimi qəbul edən Avropa İttifaqı dövlətləri “Vahid Avropa Səmasını” formalaşdırmağa başlamış və 1993-cü ildən etibarən bütün Avropa İttifaqı ölkələri bu ittifaqa daxil olan dövlətlərdəki uçuşlara məhdudiyətsiz giriş əldə etmişdilər. 1997-ci ildən sonra isə Avropa İttifaqı dövlətlərinin hava limanları arasında kabotaj hüququ yaranır. “Açıq səma” barəsində razılaşmalar demək olar ki, istismar hüquqlarının məhdudlaşdırılmamış mübadiləsini nəzərdə tuta bilər. Hal-hazırda Avropa İttifaqı komissiyası “Açıq səma” siyasətinin əhatə dairəsini genişləndirmək istəyir. [2] Biz Azərbaycan və Türkiyə qanunvericiliklərinə ediləcək dəyişikliklər nəticəsində sonrakı mərhələdə isə digər türk dövlətlərinin iştirakı ilə Qərbi Avropada mövcud olan “Açıq səma” rejiminin gələcəkdə Türk birliyində də, tətbiq olunması çox təqdirəlayiq ola bilər. Həm də, dövlətlərin müvafiq qanunvericilik aktlarına aidiyyəti dəyişikliklərin edilməsi və bu dövlətlərin siyasi iradəsi ilə “Açıq səma” və ya buna bənzər konsepsiyanın “MDB” dövlətləri və ya “GUAM” dövlətləri çərçivəsində reallaşması da gələcək üçün uğurlu sayıla bilər.

#### **ƏDƏBİYYAT:**

1. «Aviasiya haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanunu;
2. E.M.Nəcəfov, Z.Z.Xəlilov. ““Hava azadlıqları” və onların inkişaf tarixi” MAA Elmi əsərləri, 2010;
3. Pablo Mendes de Leon, 'Before and After the Tenth Anniversary of the Open Skies Agreement Netherlands - US of 1992' (2002) 27 Air and Space Law, Issue 4/5, pp. 280–314;
4. Jesse Russell, Ronald Cohn. “Freedoms of the air” Publisher: LENNEX Corp, Publish 2012, page 6
5. Воздушный каботаж -<http://www.businessvoc.ru/>

**Халилов Зафиг Закир оглы**

#### **РЕЗЮМЕ**

##### **Правовые аспекты каботажных воздушных перевозок**

В статье приведены обозначение каботажа (9-ая «свобода воздуха») данные в соответствующих законодательных актах различных стран и их сравнительные черты, в связи с этим определены перспективы усовершенствования национального законодательства, комментарии теоретически–практических вопросов относительно правового регулирования, и даны определенные предложения.

**SUMMARY**

**Legal aspects of cabotage air transportation**

The article reflects definition of cabotage in legislation of various countries (9th freedom of air), and comparative features were shown, perspectives of definition of improvement of national legislation in this connection were defined and practical - theoretical issues of legal regulation were commented and proposals were given in this connection.