

AVIASIYA TƏHLÜKƏSİZLİYİNİN TƏMİN EDİLMƏSİNİN BEYNƏLXALQ HÜQUQİ REQLAMENTLƏRİNİN TƏBİƏTİ VƏ PRAKTİKİ TƏTBİQİ PROBLEMLƏRİ

**Nazim Teymur oğlu Nağıyev,
MAA AT kafedrasının müdiri,
hüquq üzrə fəlsəfə doktoru, dosent.**

Bu məqalə beynəlxalq mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinin təmin edilməsində qəbul olunmuş beynəlxalq hüquq normalarının və beynəlxalq aviasiya reqlamentlərin oynadığı rol geniş formada elmi əsaslarla təhlil edilir. Eyni zamanda dövlətlərin mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinin təmin olunmasında beynəlxalq təşkilatların qəbul etdikləri normaların və beynəlxalq aviasiya reqlamentlərin dövlətlər tərəfindən tətbiq etmə zərurəti göstərilir.

Aviasiyanın təhlükəsizliyi məsələsi mülki aviasiya yarandığı andan dövrlərin və beynəlxalq təşkilatların diqqət mərkəzində olmuşdur. Aviasiya təhlükəsizliyinin beynəlxalq-hüquqi tənzimlənməsinin yaranma tarixi – 1963-ci ildə Tokioda "Hava gəmisinin göyertəsində törədilən cinayətlər və bəzi digər əməllər barədə Konvensiya"nın qəbul edilməsi ilə başlanmışdır. Beynəlxalq hava hüququ sisteminin formalaşması prosesinin ilkin mərhələsində aviasiya təhlükəsizliyi ilə bağlı müddəa bu sistemə daxil edilmirdi. Əsas hüquqi akt kimi "Beynəlxalq mülki aviasiya haqqında Konvensiya"nın hazırlanması və 1944-cü ildə Çikaqoda imzalanması ərəfəsində, bu konvensiyanın müddəalarını o qədər ehtiyatla və uzaqgörənliklə hazırlamağa cəhd etmişlər ki, bu müddəalar mülki aviasiyanın inkişafı mərhələlərində

aktuallığını heç bir zaman itirməmiş və onun müddəalarının mahiyyəti bu gün də dəyişilməmiş və istənilən yeni hadisə ilə əlaqədar istifadəyə yararlıdır. Belə ki, Çikaqo Konvensiyasının preambulasında əsaslandırılmış formada məqsəd kimi göstərilir ki, "beynəlxalq mülki aviasiyanın təhlükəsiz və nizamlı formada inkişaf edə bilməsi o halda mümkündür ki, beynəlxalq hava əlaqələri bərabər imkanlar səviyyəsində qurulsun və onun səmərəli və qənaətlə istifadəsi həyata keçirilsin. Mülki aviasiyanın təhlükəsizliyi termini

əvvəllər yalnız hava gəmilərinin uçuşlarının təhlükəsizliyinə aid edilirdi, sonralar isə mülki aviasiyanın fəaliyyətinə qanunsuz müdaxilə aktlarının (QMA) baş verməsi ilə əlaqədar bu anlayışın yeni tərkibi - "aviasiya təhlükəsizliyi" yarandı. Zaman keçdikcə aviasiya təhlükəsizliyi məsələlərinin hüquqi baxımdan normativ bazasının möhkəmləndirilməsi "Hava gəmilərinin qanunsuz zəbt edilməsi ilə mübarizə haqqında Konvensiya"da (Haaqa, 1970-ci il), Mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinə qarşı yönəlmiş qeyri qanuni aktlarla mübarizə haqqında Konvensiya"da (Monreal 1971-ci il) öz əksini tapmışdır. Buna baxmayaraq elə həmin illərdə mülki aviasiya obyektlərinə qarşı terror hadisələrinin sayı kəskin artmağa başlamış və terrorçular daha da aqressivləşmiş və texniki baxımdan daha da möhkəmləşmişlər. Terrorizmə qarşı



mübarizə və QMA-nın qarşısının alınması istiqamətində qadağan olunmuş əşyaların, o cümlədən silah və sursatların aşkarlanması son dərəcə mürəkkəbləşmişdir.

Aviasiya təhlükəsizliyinin təmin olunması istiqamətində yeni mövcud olan normaların standartlaşdırılması və sistemləşdirilməsi üçün ümumi rəhbər prinsiplərin yaradılmasına böyük zərurət yaranmışdır. Bu prosesin başlanğıcı İKAO-nun Assambleyasının iki qətnaməsinin, A17-10 "beynəlxalq mülki hava nəqliyyatının təhlükəsizliyinin təmin edilməsi üzrə texniki tədbirlər" və A18-10 "Beynəlxalq mülki hava nəqliyyatında təhlükəsizliyin təmin edilməsi ilə əlaqədar əlavə texniki tədbirlər" in dövlətlər tərəfindən həyata keçirməsi ilə əsası qoyulmuşdur. 1972-cu ilin dekabrında İKAO tərəfindən beynəlxalq mülki aviasiyanın fəaliyyətinə qarşı yönələn qanunsuz müdaxilə aktları ilə mübarizə aparmaq məqsədilə ilkin təkliflər hazırlanıb və rəy verilməsi üçün dövlətlərə göndərilmişdir. Sonradan bu təklif və rəylərə beynəlxalq mülki aviasiyanın fəaliyyətinə qarşı qanunsuz müdaxilələrlə mübarizə Komitəsi və İKAO Şurası tərəfindən baxılmışdır. Əvvəllər qəbul edilmiş konvensiyalar nəzərə alınmaqla hazırlanan yeni sənəd aviasiya təhlükəsizliyi ilə bağlı fəaliyyət normalarının əsasını qoydu və vahid bir norma yaradılması üçün əsas olaraq, özündə bu sahədə istifadə olunan tələbi və təcrübəni əks etdirdi. Nəticədə, İKAO Şurası tərəfindən, beynəlxalq mülki aviasiya haqqında Konvensiyanın 54, 37 və 38-ci maddələrinin (1) müddələrinə uyğun olaraq, 22 mart 1974-ci ildə Beynəlxalq mülki aviasiya haqqında Konvensiyaya əlavə 17 ("Təhlükəsizlik - beynəlxalq mülki aviasiyanın qanunsuz müdaxilə aktlarından mü-

hafizəsi") qəbul edildi və 27 fevral 1975-ci ildən tətbiq olunmağa başlandı. 17-ci əlavə beynəlxalq mülki aviasiyanı və onun vəsaitlərini QMA-dan qorumaq məqsədini daşıyan tədbirləri özündə əks etdirir.

Beləliklə, hava hüququ sahəsində mülki aviasiyanın fəaliyyətinə qarşı qanunsuz müdaxilələrin qarşısının alınmasını və aviasiyanın təhlükəsizliyinin təmin edilməsini tənzimləyən, eyni zamanda onun inkişafı və təkmilləşməsi üçün kifayət qədər texniki-hüquqi normalar yaradılmışdır.

Mülki aviasiya, cəmiyyətin digər sahələrinə nisbətən daha yüksək inkişaf dinamikasına malik olmaqla, intensiv surətdə genişlənir ki, bu da öz növbəsində onun fəaliyyətini tənzimləyən hüquqi və texniki tədbirlər sisteminin hazırlanmasını, qəbul edilməsini və eyni zamanda səmərəli formada həyata keçirilməsinə zərurət yaradır. Bu tədbirlərin əsas məqsədi beynəlxalq səviyyədə, beynəlxalq mülki aviasiyanın fəaliyyətinin etibarlı və səmərəli formada təmin etməkdən ibarətdir.

Mülki aviasiyanın fəaliyyətində aviasiya təhlükəsizliyinin təmin edilməsinin hüquqi bazası daim araşdırılıb təhlil edilməli, zərurət yarandıqda yeni hüquq normaların qəbul olunmasına nail olmaq lazımdır. Aviasiya təhlükəsizliyinin təmin edilməsinin səmərəliliyinin artırılması meyarı və bu sahədə beynəlxalq hüquqi normaların müvafiq sisteminin mütəmadi olaraq elmi araşdırılmasının aparılmasını tələb edir. Bu sahədə subyektlərin normayaradıcılıq fəaliyyəti daha çox aktiv xarakterə malik olmalıdır, nəinki proaktiv. Subyektlərin normayaradıcılıq fəaliyyətində, o, normaların yaradılması zəruri hesab edilir ki, onlar baş verə biləcək prosesləri və ya



təhlükəli hadisələri qabaqlamış olsun. Belə hallarda, artıq qüvvədə olan normalardan istifadə edərək baş verə biləcək hadisələrin qarşısı alınır və ya onun ağır nəticələri əhəmiyyətli dərəcədə neytrallaşdırılır.

17-ci Əlavə qüvvəyə mindiyi gündən, bu əlavəyə 10 düzəliş (изданий) edilmişdir. 31 mart 1997-ci ildə 9-cu düzəliş qəbul edildikdən sonra 10-cu düzəlişin qəbul edilməsinin müzakirəsi bir neçə il davam etmişdir. Sonuncu 10-cu düzəliş 7 dekabr 2001-ci ildə İKAO Şurası tərəfindən qəbul edilmişdir. Yalnız İKAO-nun Assambleyasının A32-22 -ci rəyinə əsasən xüsusi məsələ kimi 17-ci Əlavəyə, onun strukturunun təkmilləşdirilməsi məqsədi ilə edilən düzəlişlər Standart və Təvsiyələrin əhəmiyyətini, həmçinin iştirakçı dövlətlərin milli qanunvericiliklərinə implementasiya olunması məsələlərini nəzərdə tutur.

Sonuncu düzəlişin mətni Aviasiya təhlükəsizliyi üzrə ekspertlər qrupu tərəfindən (AVSEC) 11–14 aprel 2000-ci il və 2–6 aprel 2001-ci ildə Monrealda keçirilən müvafiq olaraq 10-cu və 11-ci işçi görüşlərin nəticəsində qəbul edilmişdir. Ekspertlər qrupu 17-ci Əlavəni, onun strukturuna görə və aviasiya təhlükəsizliyi üzrə mövcud olan digər sənədlərlə yanaşı əsaslı şəkildə ətraflı araşdırmışlar. Kifayət qədər aydın və yüksək səviyyədə balanslaşdırılmış və səmərəli formada hazırlanmış bu sənədin əldə edilməsi üçün Ekspertlər qrupu öz işini aşağıdakı istiqamətlər üzrə aparmışlar: ilk növbədə sənədin hazırlanmasında məqsəd, sənədin tətbiqi əsasında görülən tədbirlərin səmərəliliyi əsas götürülmüşdür. Bunlar nəzərə alınaraq aşağıdakı göstərilən istiqamətlər üzrə iş aparılmışdır:

1. Əlavənin strukturunun öyrənilməsi və əsas müddələrinin yerləşdirilməsi ardıcılığı.

2. Milli səviyyədə keyfiyyətə nəzarətin təmini.

3. Sərnəşinlərə və onların əl yüklərinə olan tələblər və görülən tədbirlər.

4. Qeydiyyatdan keçən yükün, yoxlanması və digər tədbirlər.

5. Girişə nəzarət tədbirləri.

6. Qanunsuz müdaxilə aktlarına qarşı mübarizə tədbirləri və ona rəhbərlik.

7. Qarşılıqlı əməkdaşlıq və kodlaşmadan (kod – şərinq) birgə istifadə barədə razılaşma.

8. İnsan faktoru.

9. Anlayışlar: sərnəşinə, əl yükünə, yükə baxışın keçirilməsi, yük, insan faktoru və insanın imkanları, məhdud kərişli mühafizə edilən zona və tanınmayan yük.

Beləliklə, yeni təkliflər onuncu düzəlişin bazisinin əsasını təşkil edir. Bu baxımdan aviasiya təhlükəsizliyinin təmin edilməsi üzrə prinsipləri və tədbirləri 17 –ci Əlavədə daha da dəqiqləşdirilmişdir, lakin bu prinsiplərin və tədbirlərin məzmununun xarakteri onların implementasiyasının səmərəliliyinə təsir etməmişdir.

İKAO-nun Baş Katibi 15 iyun 2001-ci ildə AS8/2.1-01/59 nömrəli məktubla bu düzəlişin tezislərini bütün iştirak edən dövlətlərə və əlaqədar beynəlxalq təşkilatlara göndərərək, onlardan 15 oktyabr 2001-ci ilə qədər bu tezislərin öyrənilməsini və bu barədə əsaslandırılmış formada öz rəsmi mövqelərini bildirmələrini xahiş etmişdir.

İKAO-nun üzvü olan hər bir dövlətə imkan verilir ki, - Aeronaviqasiya komissiyası çərçivəsində müəyyən reqlamentin layihəsi üzrə aeronaviqasiya konfransında və ya Aeronaviqasiya komissiyası tərəfindən layihə



dövlətlərə göndərilməsindən üç ay ərzində İKAO Şurası qarşısında layihənin yekun təqdimatı ilə bağlı öz fikrlərini bildirsinlər. Bu isə hər hansı bir norma rəqlamentin beynəlxalq aviasiya sahəsində qəbul edilməsinin məqsədəmüvafiq olmasında dövlətin mövqeyinin müəyyən edilməsinə imkan verir.

QMA-nın statistikasında görüldüyü kimi 1990-cı illərdə aviasiya təhlükəsizliyinin təmin edilməsi istiqamətində müəyyən zəifləmə və təhlükəsizlik konsepsiyasının prioritet əhəmiyyətindən uzaqlaşma müşahidə olunurdu. Şəraitə uyğun münasibət aviasiya təhlükəsizliyinin təmin edilməsi sahəsində QMA-nın qarşısının alınmasına yönələn yeni normativ-hüquqi aktların qəbulunun birinci dərəcəli vacibliyini və onların təxirə salınmadan tətbiqini müəyyən dərəcədə ləngitdi. Yalnız 11 sentyabr 2001-ci ildə ABŞ-da baş verən terror aktından sonra, beynəlxalq birlik, o cümlədən beynəlxalq təşkilatlar və dövlətlər yenidən mövcud problemə ciddi münasibət bildirməyə başladılar.

11 sentyabr 2001-ci ildən sonra beynəlxalq ictimaiyyətin terrorizmə münasibətinin yeni formatda formalaşması, terrorizmə qarşı mübarizənin gücləndirilməsi və dövlətlərin mülki aviasiyayı QMA-dan qorumaq məqsədi ilə normayaradıcılıq fəaliyyətinin aktivləşməsi dövrünün başlanğıcı oldu. Xüsusilə, ABŞ-da az bir müddət ərzində terrorizmlə mübarizəyə həsr olunan, o cümlədən dövlətin təhlükəsizliyinin gücləndirilməsi, aviasiyanın və bütün nəqliyyatın təhlükəsizliyinin təmin edilməsi, vətəndaşların təhlükəsizliyinin təmini üzrə bir sıra milli qanunlar qəbul edilmişdir. Bu qanunlardan aşağıdakıları göstərmək olar:

– Qanun 107-42, 22 sentyabr 2001-ci il “Aviasiyanın təhlükəsizliyi və stabilləşməsi barədə Akt”.

– Qanun 107-56, 26 oktyabr 2001-ci il “Terrorizmin dayandırılması və ona müqavimət göstərilməsi üçün zəruri olan tədbirlərin həyata keçirilməsi yolu ilə Amerikanın birləşməsi və gücləndirilməsi barədə Akt”.

– Qanun 107-71, 19 sentyabr 2001-ci il. “Aviasiyanın və nəqliyyatın təhlükəsizliyi” barədə Akt.

– Qanun 107-173, 14 may 2002-ci il. “Sərhədlərin yüksək təhlükəsizliyi və viza reforması barədə Akt”.

– Qanun 107-188, 12 iyun 2002-ci il “İctimai sağlamlığın təhlükəsizliyi, bioterrorizmə qarşı hazırlıq və cavab tədbirləri Akti”.

– Qanun 107-296, 25 noyabr 2002-ci il “Hava gəmisinin uçuş heyəti üzvlərinin Terrorizmə qarşı silahlandırılması”.

– Qanun 107-297, 26 noyabr 2002-ci il. “Terror riskindən sığortalama barədə Akt”.

Mülki aviasiyaya qarşı baş verən QMA və konkret olaraq 11 sentyabr hadisələrinin müzakirəsi məqsədi ilə 2001-ci il 25 sentyabr – 5 oktyabr tarixdə Kanadanın paytaxtı Montreal şəhərində İKAO –nun Assambleyasının 33-cü sessiyası keçirilmiş və sessiyada rekord sayda (1130 nəfər) nümayəndə, o cümlədən 169 üzv dövlətin nümayəndəsi iştirakçı, müşahidəçi kimi 32 beynəlxalq təşkilatın nümayəndəsi iştirak etmişlər. Dünya birliyi bu hadisələrə lazımı qiymət verməklə bərabər, bu kimi hadisələrin qarşısının alınması məqsədi ilə əsas fəaliyyət istiqamətlərini və zəruri tədbirlərin görülməsini müəyyən etmişlər.

Xüsusilə, 11 sentyabr 2001-ci ildə mülki aviasiyanın tarixində ilk dəfə olaraq ABŞ-



da mülki hava gəmiləri cinayət törətmək məqsədi ilə silah növü kimi istifadə edildi. Bununla bağlı İKAO Şurası Monrealda İKAO-nun mənzil qərarında 5–9 noyabr 2001-ci il tarixlərində təcili olaraq aviasiya təhlükəsizliyi üzrə Ekspertlər qrupunun (AVSEC) növbədənəkar görüşünü keçirmişdir. Bu müşavirədə 33 dövləti, 4 beynəlxalq təşkilatı və 2 regional təşkilatı təmsil edən 80-dən çox nümayəndə iştirak edərək aviasiya təhlükəsizliyinin təmini məsələlərinin vəziyyətini müzakirə etmişlər.

Görüşün keçirilməsinin məqsədi mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinə yönələn yeni növ hədələrin reallığını nəzərə alaraq, aviasiya təhlükəsizliyinin təmin edilməsi məsələlərini diqqətlə araşdırmaq və 17-ci əlavənin 10-cu düzəlişinə daxil etmək üçün spesifik təkliflərin verilməsindən ibarət olmuşdur.

Ekspertlər Qrupunun son tövsiyələri əsasında 17 əlavəyə əvvəllər təklif olunan düzəlişin dəyişdirilməsi olmuşdur. Hansıki, bu düzəliş 11 sentyabr terror aktı törədildiyi vaxt iştirakçı dövlətlərin müzakirəsində olmuşdur. 17-ci əlavəyə ediləcək dəyişdirilmiş düzəlişə İKAO-nun Şurasında baxılmışdır.

Müzakirələrin nəticəsində, həmçinin İKAO-nun A33-1 qətnaməsi və İKAO-nun Assambleyasının 33-cü sessiyasının yekdilliklə gəldiyi razılıq qərarına əsasən 10-cu düzəlişə aşağıdakıların daxil edilməsi barədə qərar qəbul edilmişdir:

1. 17 Əlavənin təsir sferasını daxili uçuşlara yaymaq.
2. Mövcud hədələrlə mübarizə sahəsində beynəlxalq əməkdaşlıq etmək.
3. Baxış qurğularının sertifikatlaşdırılması.
4. Hava gəmisinin heyətinin və aeroportun digər heyət üzvlərinin girişinə nəzarət.

5. Uçuş vaxtı təhlükəsizliyin təmini və uçuş heyətinin kabinəsinin mühafizəsi.

6. QMA-na qarşı birgə mübarizə aparmaq.

7. Anlayış: təhlükəsizliyin təmin edilməsi məqsədi ilə hava gəmisinin yoxlanması; işə qəbul zamanı yoxlama; yük; insan faktoru aspektləri; insanın imkanları; məhdud girişli mühafizə edilən ərazi və tanınmayan baqaj.

Düzəlişlərin xarakterik xüsusiyyəti bir sıra texniki tələblərin standart statusu səviyyəsinə qaldırmaqdan ibarətdir.

Bununla yanaşı, Beynəlxalq mülki aviasiya haqqında Konvensiyaya tətbiq edilən bütün əlavələrdə vahid struktur məzmunu 17 Əlavədə də saxlanıldı:

1. İstifadə edilən terminlərin anlayışı (standartların tələbi və tövsiyyə edilən təcrübənin mənasının eyni cür başa düşülməsi).
2. Əlavənin əsas materialı (standartlar və tövsiyyə edilən təcrübə).
3. Əlavə etmək (standartların tərkib hissəsi və tövsiyyə edilən təcrübə).
4. İKAO-nun şurası tərəfindən təsdiq olunan, standartlar və tövsiyyə edilən təcrübə ilə birlikdə dərc edilən material.

Çıxaqo Konvensiyasının 90-cı maddəsinə müvafiq olaraq konvensiyaya Əlavələrin qəbulu və ona düzəlişin edilməsi proseduruna uyğun, 7 dekabr 2001-ci ildə İKAO nun Şurası tərəfindən 17-ci əlavəyə 10 –cu düzəliş bəyənilərək, 15 aprel 2002-ci ildən qüvvəyə minməsi və 1 iyul 2002-ci ildən icrasına başlanması barədə qərar qəbul edilmişdir.

Çıxaqo Konvensiyasına 17 Əlavəsində dəyişikliklər edilməsi haqqında yekdil qərarın qəbul edilməsi, Assambleyanın 33-cü sessiyasının qətnaməsində ifadə olunan mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinə qarşı yönələn hədələrlə mübarizədə dövlətlərin əməkdaşlığı,



həmçinin mülki aviasiya sahəsində qanunvericiliyin unifikasiyası yolu ilə bu müddəaların həyata keçirilməsinin təzahürüdür.

17-ci Əlavəyə daxil edilən 10-cu düzəlişin xüsusi əhəmiyyətə malik olmasının nəticəsi idi ki, sənədlərin qəbul edilməsində ümumi prosedur qaydalarından kənara çıxaraq, üzv dövlətlərlə məsləhətləşmədə, bu düzəlişin sürətləndirilmiş prosedurla qəbul edilməsi və tətbiqinin tezləşdirilməsi işinin təmin edilməsi müzakirə edilmişdir (1 iyul 2002-ci ildən).

İKAO-nun Şurası tərəfindən bir sıra Standart və Tövsiyə edilən təcrübənin sadələşdirilmiş və sürətləndirilmiş prosedurla hazırlanması və qəbul edilməsi (CAPIC) bir neçə dəfə üzv dövlətlərlə məsləhətləşmədən həyata keçirilmişdir. Belə ki, bu məsələ ilə əlaqədar 19 sentyabr 1995-ci il - 4 oktyabr 1995 tarixlərində Assambleyanın 31-ci sessiyasında ciddi müzakirə aparılmışdır.

Sadələşdirilmiş prosedurların tərəfdarları hesab edirlər ki, heç də bütün dövlətlər texniki sahələrdə lazımi səviyyədə biliklərə və texnologiyalara malik olmadıqlarından zərurət yarandığı hallarda, onlar heç də həmişə səmərəli CAPIC tələblərinə cavab verən təkliflər verə bilməzlər.

Faktiki olaraq CAPIC proqramlarının həyata keçirilməsində, dövlətlər iki qrupa bölünür: I qrup dövlətlər bu proqramın öhdəsindən gəlməyə qadir dövlət, II qrup dövlətlər bu proqramın öhdəsindən gəlməyə qadir olmayan dövlətlərdir. Lakin digər tərəfdən, bu prinsip kifayət qədər elmi potensiala, mürəkkəb texniki məsələlərin həll edilmək qabiliyyətinə malik olan dövlətlər üçün qəbul edilən deyildir.

17-ci əlavəyə edilən 10-cu düzəlişin sadələşmiş prosedurla qəbul edilməsi prosesində, bu düzəlişin formalaşdırılması üzrə CAPIC prosesi həyata keçirilmədən Əlavənin yeni redaksiyası baxılması üçün Şuraya verilməmişdir. Haqlı olaraq bir sıra dünya alimləri, o cümlədən A.Y.Pidjakov, E.Q.Malkova və b. beynəlxalq aviasiya standartlarının qəbul edilməsində istifadə edilən bu metodun müsbət xarakteri ilə yanaşı, eyni zamanda beynəlxalq təcrübədə bu sahədə əvvəllər təsadüf edilməyən müsbət mənada bu rəqabətin yaranmasına stimül olacağını da qeyd edirlər.

Beləliklə, bir çox dünya alimlərinin mövqeyinə görə beynəlxalq mülki aviasiyada son dərəcə vacib olan CAPIC proqramının yeni redaksiyada qəbul edilməsi dəstəklənir ona görə yox ki, razılaşan dövlətlər düzəlişlərin ilkin versiyaları ilə tanış olmalı deyil, ona görə ki, hava nəqliyyatında terrorizm və onunla mübarizə elə bir gərgin səviyyəyə çatmışdır ki, mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinin təmini üçün həyati əhəmiyyət daşıyan zəruri tədbirlərin tez bir zamanda görülməsi fəlakətə səbəb ola bilərdi.

Lakin bununla yanaşı, gələcəkdə də bu səpgidə sürətli prosedurlar tətbiq olunduğu halda, dünya birliyi tərəfindən əldə edilmiş təcrübədən istifadə etmək məqsədəuyğun olardı. Belə ki, inkişaf etmiş və aviasiyanın təhlükəsizliyinin təminində kifayət qədər müsbət təcrübəsi olan dövlətlərə imkan verilsin ki, sürətləndirilmiş prosedurla qəbul ediləcək Standart və Təvsiyələrə (SARPS) qiymət versinlər. Bununla belə Sovet 30 gün əvvəldən SARPS qəbul edəcəyi barədə bütün maraqlı subyektləri məlumatlandırılması vacib hesab edilsin. Bu isə, Sovetin məqsədinə köməklik



göstərmək iqtidarında olan dövlətlərə müvafiq sənədləri tələb etmək və öz rəyini bildirmək imkanı verilməsi ilə prosedurları sadələşdirilmiş olardı.

Yetmiş ildən çox bir müddətdə davamlı olaraq aviasiya təhlükəsizliyinin səviyyəsinin təkmilləşdirilməsi dünya aviasiya birliyinin bütün üzvlərinin, aviasiyasının bütün sahələrində daimi və müntəzəm təkmilləşdirilməsinin nəticəsi idi. Beynəlxalq mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinin qlobal səviyyədə davamlı inkişafının təmin edilməsində İKAO-nun rolu, Razılaşan Dövlətlərə köməklik məqsədi ilə daimi olaraq Standart və prosedurların hazırlanması və milli qanunvericiliyə implementasiya edilməsində bilavasitə iştirak etməsindədir. Lakin bu reqlamentlərin məhsuldarlığı bütövlükdə, onların tənzimlənən içtimai münasibətlər sahəsində zəruri nəticələri yaradan hüquqi qüvvəsindən və tətbiq olunma qabiliyyətindən asılı olmuşdur və asılıdır.

Hava nəqliyyatında terrorizmlə mübarizənin əhəmiyyətinin artması bu gün dünya birliyini məcbur edir ki, aviasiya təhlükəsizliyi məsələlərinə dair 1944-cü il Çikaqo konvensiyasına edilən əlavələrə və düzəlişlərə (CAPIC) münasibət dəyişilsin. Mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinin təmin edilməsinə qlobal səviyyədə əhəmiyyətli təsirə malik olan CAPIC-in hüquqi təbiəti müasir zamanda böyük maraq doğurur. Bu baxımdan, 17-ci əlavəyə dəyişikliklərin prosedurları xüsusi əhəmiyyət kəsb edir.

Çikaqo konvensiyasına edilən 19 əlavələrin hər biri özündə böyük həcmdə təlimat materialını əks etdirmiş olsa da, təəssüf ki, bu konvensiyanın tərkib hissəsi hesab edilmir, həmçinin bu əlavələr "Hava hərəkətinin idarə

olunması barədə" 1919-cu il Paris konvensiyasına edilən əlavələrin malik olduğu kimi beynəlxalq müqavilə statusuna da malik deyillər. Bu əlavələr Çikaqo konvensiyasının tərkib hissəsi olmasa da, konvensiyanın 37-ci maddəsində təsbit olunmuş tələblərə müvafiq yaradılmış və onun ayrılmaz bir hissəsi olaraq, özünəməxsus qarışıq hüquq formasında beynəlxalq təşkilatın qəbul etdiyi müqavilə norması kimi çıxış edir. (A.Y.Pidjakov, E.U.Malkova).

Q.İ. Tunkin aviasiya reqlamentlərinin hüquqi təbiətini təhlil edərək, hesab edir ki, "beynəlxalq təşkilat tərəfindən qəbul edilən reqlamentin səviyyəsi, beynəlxalq təşkilatın qəbul etdiyi beynəlxalq müqaviləyə bərabər tutula bilər. Normanın məzmunu artıq qəti olaraq müəyyən edilir. Lakin qəbul edilən normanın dövlətdə məcburi hesab edilməsi, bu normanın beynəlxalq-hüquqi norma səviyyəsində qəbul edilməsindən keçir. Nəticə ondan ibarətdir ki, reqlamentlər yarandığı andan beynəlxalq müqavilədir".

E.A.Şibayeva və A.N.Vereşaqin də elə həmin mövqeni müdafiə edirlər. A.N.Vereşaqin hesab edir ki, "mövcud problemin mahiyyəti ondan ibarətdir ki, texniki reqlamentlər, beynəlxalq müqavilələrin müxtəlif formaları kimi "hansısa beynəlxalq təşkilatın qanunverici orqanı tərəfindən deyil", dövlətlərin hüquqi əlaqələrinin nəticəsində özünün hüquqi qüvvəsini əldə edirlər.

Bu müddəə, Çikaqo Konvensiyasının 90.a. maddəsinə uyğun olaraq "belə Əlavə və yaxud istənilən Əlavəyə dəyişiklik Razılığa Gələn Dövlətlərə istiqamətləndirildikdən sonra üç ay ərzində və ya Şuranın müəyyən etdiyi daha uzun müddət ərzində Razılığa Gələn Dövlətlərin mütləq əksəriyyəti Sovetlə



razılaşmadığını bildirməyiblərsə qüvvəyə minir" və öz təsdiqini tapır.

Bəzən müxtəlif səbəblərdən Razılaşan Dövlətlər öz narazılıqlarını Şuraya gec çatdırır bəzən də heç çatdırmırlar. Təcrübə göstərir ki, dövlətlərin etiraz bildirməmələri heç də, onların qəbul edilmiş reqlamentlə razılaşmaları demək deyildir. "Məlumatlandırılmayan dövlət" qəbul edilmiş reqlamentin qüvvəyə minməsinə və onun digər dövlətlər tərəfindən tətbiq edilməsinə mane olmur və eyni zamanda onun tətbiqi barədə öz mövqeyini də bildirmir. Bununla əlaqədar yuxarıda qeyd edildiyi kimi Çıkaqo Konvensiyasının 90-cı maddəsinin tələbinə uyğun olaraq Razılaşan Dövlətlər mütləq qaydada reqlament barədə, hətta tövsiyə olunan təcrübə belə olarsa öz mövqelərini Şuraya bildirməlidirlər. Bu prosedur qəbul edilən aviasiya reqlamentinin və ya düzəlişin qüvvəyə minməsi və ya minməməsi qərarının qəbul edilməsini asanlaşdırır.

Bəzən, təcrübədə İKAO-nun standartları ilə, dövlətlərin milli təcrübəsi arasında fikir ayrılıqları yaranır. Əgər dövlət hər hansısa standartla tam razılaşırsa, onda bu o deməkdir ki, bu dövlətin milli təcrübəsi həmin standartla ziddiyyət təşkil etmir (istisna o halda ola bilər ki, milli təcrübəni standartın tələbi səviyyəsinə qaldırmaq üçün dövlət zəruri tədbirlər həyata keçirməlidir). Bundan başqa istənilən bir dövlət, istənilən vaxt məlumat verə bilər ki, milli qanunvericilik təcrübəsinin dəyişməsi səbəbindən və ya başqa bir əsasa görə (yaxud heç səbəb göstərilməyə də bilər) hər hansı bir standartı, tövsiyyəni və ya bütövlükdə əlavəni yerinə yetirmir. Beləliklə, aviasiya reqlamentini texniki normativ (təş-

kilati, inzibati) formasında, yəni avtomatik olaraq dövlət üçün məcburi olmayan bir qayda kimi müəyyən etmək olar.

Aviasiya reqlamentlərinin hüquqi təbiəti haqqında obyektiv rəy texniki, təşkilati və inzibati standartları verməklə mürəkkəb quruluşa malik hüquqi texniki konstruksiya yaradır. Aviasiya reqlamentləri, beynəlxalq təşkilatın tənzimləyici funksiyasının təzahürü kimi, razılaşdırılmış davranış qaydaları kimi çıxış edərək, dövlətlər tərəfindən hüquqi vəzifə səviyyəsində məcburi tanınmayana qədər beynəlxalq hüququn norması ola bilməzlər.

Mülki aviasiya haqqında konvensiyada (Çıkaqo–1944) "Aviasiya reqlamentlərinə anlayış verilməsə də İKAO-nun Assambleyasının sessiyasında (6–27 may 1947) bu reqlamentlərə aşağıdakı kimi anlayış verilmiş və bu günə qədər onlar dəyişdirilməmişdir.

Standart – beynəlxalq aeronaviqasiyanın təhlükəsizliyinin və müntəzəmliyinin təmin edilməsi məqsədi ilə, Konvensiyaya əsasən Razılığa Gələn Dövlətlərin eyni cür əməl edəcəkləri zəruri olan fiziki xarakteristikalara, konfigurasiya, maddi hissənin texniki xarakteristikalarına, heyyyətə və qaydalara qarşı hər hansı bir tələbdir. Standarta riayət etmək mümkün olmadıqda mütləq qaydada, bu barədə Konvensiyanın 38-ci maddəsinə uyğun olaraq Şuraya bildiriş göndərilir.

Tövsiyə edilən təcrübə - beynəlxalq aeronaviqasiyanın təhlükəsizliyinin və müntəzəmliyinin təmin edilməsi məqsədi ilə Konvensiyaya əsasən Razılığa Gələn Dövlətlərin eyni cür əməl edəcəkləri tövsiyə edilən fiziki xarakteristikalara, konfigurasiya, maddi hissənin texniki xarakteristikalarına, qaydalara və heyətə qarşı hər hansı bir təklifdir.



Bütün bunları təhlil edərək belə qərara gəlməyə əsas vardır ki, Konvensiyaya edilən 17-ci əlavə özünün məzmununa, öhdəçilik götürmə xarakterinə görə beynəlxalq müqavilələrə yaxındır. Bununla əlaqədar bir çox dövlətlər bu əlavəni milli qanunvericiliyinə implementasiya etmişdir. Bu sahədə, həmçinin 17-ci Əlavənin tələbləri ilə yanaşı əhəmiyyətinə görə daha vacid məsələlərin tətbiqinə baxmaq olar.

Beləki, 2004-cü ilin fevralından başlayaraq aviadaşımaların təhlükəsizliyi üzrə Avropa agentliyi (EASA) avropa standartları əsasında xarici aviadaşıtıçıların fəaliyyətinə məcburi nəzarət rejimi müəyyən etmişdir. Avropa Parlamenti və Şurasının 16 dekabr 2002 –ci il tarixli, 2320/2002 №-li qərarında mülki aviasiyada təhlükəsizliyin təmin edilməsi üzrə ümumi qaydalar müəyyən edilmişdir. Bu qanunun əsas məqsədi mülki aviasiyanın QMA-dan müdafiəsi məqsədi ilə Birliyin üzvləri tərəfindən həyata keçirilməsi nəzərdə tutulan tədbirlərin hazırlanmasıdır. Əlavə məqsəd 17-ci əlavənin xüsusiyyətlərini nəzərə alaraq Çkaqo Konvensiyasının ümumi bazasının genişləndirilməsindən ibarətdir.

Qərar bu məqsədlərə çatmaq üçün vasitə kimi aviasiya təhlükəsizliyinin təmini üzrə əsas standartların (bazası) hazırlanmasını və müvafiq olaraq razılaşdırılmış manitorinq mexanizminin yaradılmasını özündə əks etdirir. Bu qərara görə hava nəqliyyatında təhlükəsizliyin təmin edilməsi üzrə tələb edilən məqsədə çatmaq üçün qüvvədə olan EKA 1, Dok.30 sənədində müəyyən edilmiş ümumi standartların tətbiq etməsi zəruridir. Qərara edilən Əlavədə göstərilən standartlar qismində 17-ci əlavənin daha çox tutuma malik olan standartları daha geniş iqtimai məna kəsb

edərək bir çox dövlətlərin qanunvericiliyinin əsasını təşkil edir.

Bu qərarın qüvvəyə minməsi ilə əlaqədar müxtəlif fikirlər, rəylər elmi mətbuatda, aviasiya subyektlərinin iclaslarında müzakirələr aparıldı. Suallara, əsasən bu qərarın vacibliyinə, aviasiyanın təhlükəsizliyindəki rolundan ibarətdir. Demək olar ki, Azərbaycan Respublikasının Mülki aviasiyasının təhlükəsizliyinin təmin edilməsində Standartların rolu (Aviasiya təhlükəsizliyin təmin edilməsi üzrə dövlət proqramının qəbul edilməsi, aviasiya qaydalarının müəyyənləşdirilməsi və s.) mühüm olmuşdur. Hesab edirik ki, qeyd edilənlərdən əlavə bu standartlar (qaydalar) mülki aviasiyanın ümumilikdə istənilən fəvqəladə vəziyyətdə fəaliyyət göstərmək qabiliyyəti təminində müsbət rol oynayır.

Aviasiyanın təhlükəsizliyinin ümumi səviyyəsinin müəyyən edilmiş tələblərə uyğunluğunun dərəcəsinin təsdiq edilməsi məqsədi ilə bəzi tədbirlərin həyata keçirilməsi, müxtəlif növ uyğunsuzluqların müəyyən edilməsi ilə bərabər, həm də müvafiq tədbirlərin (uçuşların dayandırılması həddinə qədər) görülməsi təklif edilir.

Aydınır ki, bu qərar yaxın gələcəkdə mülki aviasiyanın fəaliyyətinə daha ciddi təsir göstərəcəkdir. Beləliklə, aviasiya təhlükəsizliyinin tələb edilən səviyyədə təmin edilməsinin dünya standartı kimi (Əlavə 17), hüquqi məcburetmə qüvvəsi olmamaqla yanaşı, həqiqətdə isə bir çox dövlətlərdə icrası məcburidir. Lakin, məcburiyyətin olmaması isə təhlükəsizliyin ümumi səviyyəsinin aşağı düşməsinə və mülki aviasiyada yeni növ QMA-nın əmələ gəlməsinə səbəb ola bilər.



Ona görə də yeni yaranan terror aktlarından yayınmaq, beynəlxalq uçuşların təhlükəsizliyinin təmini məqsədi ilə ilk növbədə qəbul etmək lazımdır ki, İKAO reqlamentlərinin məcburiyyət gücünü yüksəltmək yolu ilə Çkaqo konvensiyasının reqlamentlərinin çoxunun milli qanunvericilikdən üstün tutulması məqsədə müvafiq oladı. Buna görə də İKAO-nun Soveti və Assambleyası tərəfindən qəbul edilən standartlar iştirakçı dövlətlər üçün məcburi olması zəruridir.

Qeyd etmək vacibdir ki, aviasiya reqlamentlərinin hüquqi təbiətinə diqqət yetirdikdə belə qənaətə gəlmək olur ki, heç də onların hamısı eyni statusa malik deyildirlər. Bu mənada A.Q.Lyaxovla razılaşmaq olar ki, həqiqətən “17-ci Əlavə mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinə dövlət və beynəlxalq səviyyədə hədə yaradan QMA ilə mübarizədə nə qədər ki, texniki tədbir deyil, o qədər təşkilati inzibati tədbirlərə aiddir. 17-ci Əlavənin bu xarakter onu Çkaqo konvensiyasının digər Əlavələrindən fərqləndirir”. Biz də hesab edirik ki, bütün yuxarıda qeyd edilənləri nəzərə alaraq bu sənədin status normasını “beynəlxalq müqavilə” səviyyəsinə qaldırmaq məqsədə müvafiq olar.

Belə olan təqdirdə hər hansı yeni bir sənədin yaradılmasına zərurət yoxdur. 17-ci Əlavə özünün mənə və məzmununa görə, beynəlxalq mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinin təmin edilməsi sahəsi üzrə beynəlxalq səviyyədə normativ-hüquqi bazanın yaradılmasında beynəlxalq birliyin əsas tələblərinə cavab verir. Lakin qeyd etmək lazımdır ki, 17-ci Əlavənin məcburi hissəsi yalnız Standartlardır. Təklif edilən təcrübə özünün hü-

quqi statusuna görə, aviasiya təhlükəsizliyi tədbirlərinin sonrakı mərhələlərdə təkmilləşdirilməsini müəyyən edir. Zaman gələrsə ki, təklif edilən təcrübəyə tələbat artaraq, icrasının zərurət səviyyəsinə yüksəlməsi tələb olunur, bu halda öz statusunu standart səviyyəsinə qaldıraraq, nəticədə icrası mütləq olan (standart) məcburi hüquqi qüvvə qazana bilər.

Hava nəqliyyatında terrorizmlə mübarizədən danışıarkən bütün qüvvələrin birgə və bir cür fəaliyyəti, həmçinin sadələşdirilmiş beynəlxalq standartların tətbiqinə gəlinə isə təkcə 17 Əlavə ilə kifayətlənmək deyil kompleks tədbirlər görülməsi vacibdir. Qeyd etmək vacibdir ki, bu problemin həllində rol oynaya bilən Çkaqo konvensiyasına 17-ci əlavədən başqa əlavələr də vardır. Əlavə 6 (Hava gəmilərinin istismarı) və Əlavə 8 (Hava gəmilərinin uçuşa yararlılığı) və SARPS sürətləndirilmiş prosedurları göstərmək olar.

Fikrimizcə bütün Razılaşan dövlətlərin SARPS məlumatlarını hamılıqla tanıması üçün, yalnız bir yol var, bu isə SARPS məlumatlarına beynəlxalq müqavilələr səviyyəsində beynəlxalq hüquqi statusun verilməsidir. Artıq qeyd olunmuşdur ki, Çkaqo konvensiyasının SARPS əlavələri öz hüquqi təbiətinə görə oxşardırlar. Yalnız açıq dəniz üzərində uçuş qaydaları xüsusi əlamətlərə malik ola bilər. Bununla bağlı Çkaqo konvensiyasının 12 maddəsində “Bu konvensiyaya uyğun olaraq müəyyən edilmiş qaydaları açıq dəniz üzərində də qüvvədədir” kimi göstərilmişdir. Belə olan halda “açıq dəniz üzərində uçuşların tənzimlənməsində tətbiq



edilən Konvensiyanın tələblərinə müvafiq olaraq, razılaşan dövlətlərin səs çoxluğu ilə qəbul etdiyi beynəlxalq standartlardan hər hansı bir üzv dövlət, özünün milli təcrübəsində İKAO-nun müəyyən etdiyi bu standartlarından imtina edəcəyini bəyan edə bilməz və hər bir üzv dövlət bəsləyir ki, milli təcrübəsində İKAO tərəfindən qəbul olunmuş standartda istinad etsin". Beləliklə İKAOya üzv dövlətin hər biri açıq dəniz üzərində uçuşlarla əlaqədar konvensiyanın tələbləri ilə əlaqədar İKAO-nun müəyyən etdiyi qaydalarla razılaşdırsa, belə halda həmin dövlətlərin bu qaydalara məcburi əməl etmələrinə təsir etmir.

Bəzi hüquqşünas alimlər, o cümlədən A.Y.Pidjakov və E.Q. Malkova Konvensiyanın 12-ci maddəsinin mahiyyətinə anoloji bir maddənin daxil edilməsi ilə 17-ci əlavənin statusunun yüksəldilməsinin tərəfdarıdır. Müəlliflərin fikirlərinə hörmətlə yanaşaraq, eyni zamanda hesab edirik ki, 17-ci Əlavənin statusunun müəyyənəşdirilməsi Konvensiyanın IV fəslin (Beynəlxalq standartlar və tövsiyə edilən təcrübə) 37-ci maddəsi (Beynəlxalq standartların və prosedurların qəbulu), 54-cü maddəsi (Sovetin vəzifə səlahiyyətləri), XX fəsilin (Əlavələr), 90-cü maddəsi (Əlavələrin qəbulu və dəyişdirilməsi), 94-cü maddəsinin (Konvensiyada dəyişikliklər edilməsi) təsiri çərçivəsində həll edilə bilər.

Beynəlxalq mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinin təmin edilməsi məqsədi ilə, ona qarşı yönələn QMA-nın qarşısının alınması və mülki aviasiyada terrorizmə qarşı mübarizənin səmərəliliyinin yüksəldilməsi istiqamətində görülən işlər sırasında bu kimi tədbirlərin xüsusi əhəmiyyəti vardır. Qeyd

etmək lazımdır ki, İKAO tərəfindən qəbul edilmiş standartların və tövsiyələrin hansısa dövlət tərəfindən bəyənilməməsi, heç də əksər üzv dövlətlərin bu standart və tövsiyələri icra etmələrinə maneçilik törətmir.

Bundan başqa mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinə qarşı yönəlmiş QMA ilə mübarizənin gücləndirilməsi məqsədi ilə 17-ci Əlavəyə edilən SARPS düzəlişlərinin hüquqi statusunun yüksəldilməsi məsələsini yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi həll edilə bilər.

Yuxarıda qeyd edilənləri nəzərə alaraq belə bir nəticəyə gəlmək olar ki,

1. Beynəlxalq aviasiya rəqlamentlərinin təhlilinə əsasən hesab edirik ki, mülki aviasiyanın fəaliyyətinin tənzimlənməsi və təhlükəsizliyinin təmin edilməsi Çikaqo konvensiyasına Əlavələrin və düzəlişlərin statusunun dövlətlər tərəfindən beynəlxalq müqavilələr səviyyəsinə qaldırılması məqsədə müvafiqdir.

2. Çikaqo konvensiyasına edilən əlavələrin statusunun yüksəldilməsi məqsədi ilə, əlavə maddənin daxil edilməsini müasir dövr üçün zəruri hesab etmirik.

3. Hesab edirik ki, mülki aviasiyaya təhlükəsizliyinin təmin edilməsi və terrorizmlə mübarizənin gücləndirilməsi məqsədi ilə standartların və tövsiyələrin qəbul edilməsi və onların reallaşdırılması məsələlərini Konvensiyanın 12,37,54,90,94 maddələrinin tətbiqi ilə həll etmək mümkündür.

Bu məqsədlə Azərbaycan dövləti mülki aviasiyanın təhlükəsizliyini təmin etmək məqsədi ilə beynəlxalq normalardan irəli gələn vəzifələri yerinə yetirmək məqsədi ilə milli normativ hüquqi aktların təkmilləşməsinə zərurət vardır.



İstifadə olunmuş ədəbiyyat siyahısı:

1. Aviasiya haqqında Azərbaycan Respublikasının qanunu 2005-ci il 24 iyun
2. İ.O.Quliyev, S.X.Mürşüdoğa "Правовые основы организации безопасности полетов в гражданской авиации". Bakı, «Qanun» jurn., 2009. №7.
3. Конвенция о международной гражданской авиации. – Монреаль; ИКАО, Док.7300/8, Издание восьмое, 2000г.
4. Васильев Н.И., Малеев Ю.Н. Технические регламенты в международном воздушном праве. // Советский ежегодник международного права, 1977. – М.; Наука, 1973.
5. Верещагин А.Н. Юридическая природа и особенности технических норм в международном праве // Советский ежегодник международного права, 1971.М.; Наука, 1973.
6. Ляхов А.Г. Международно-правовой принцип обеспечения безопасности гражданской авиации. – М.: Воздушный транспорт, 1989.

**ПРИРОДА МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫХ РЕГЛАМЕНТОВ
ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И
ПРОБЛЕМЫ ИХ ПРАКТИЧЕСКОГО ПРИМЕНЕНИЯ**

**Назим Теймур оглы Нагиев,
Заведующий кафедрой АБ НАА доктор философии по праву, доцент.**

В данной статье широко и научно анализируется роль принятых международных авиационных регламентов и международно-правовых норм в обеспечении безопасности международной гражданской авиации. В то же время определена необходимость применения государствами международных авиационных регламентов и норм, принятых международными организациями в обеспечении безопасности гражданской авиации.

Ключевые слова: *гражданская авиация, авиационная безопасность, международно-правовые нормы, авиационные регламенты, международные регламенты.*

**THE NATURE OF INTERNATIONAL LEGAL REGULATIONS
FOR THE PROVISION OF AVIATION SECURITY AND
THE PROBLEMS OF THEIR PRACTICAL APPLICATION**

**Nazim Teymur oglu Nagiyev,
Head of the Department of AS NAA Doctor of Philosophy
of law, Associate professor.**

There is the role of the adopted international aviation regulations and international legal norms in ensuring the security of international civil aviation is widely and scientifically analyzed in this article. At the same time, there is the need of determined for States to apply international aviation regulations and norms adopted by international organizations in ensuring the safety of civil aviation.

Keywords: *civil aviation, aviation security, international legal norms, aviation regulations, international regulations.*

