

Beynəlxalq hava hüququnda kabotaj azadlıqlarının nəzəri və praktiki əsasları

İ.O.Quliyev, Z.Z.Xəlilov

Məqalədə 8-ci və 9-cu “hava azadlıqları”-nın (kabotaj azadlıqlarının) əsas mahiyyətinin müəyyən edilməsi, kabotaj azadlıqlarının müasir nəzəri və praktiki aspektlərinin izahı, bu azadlıqların hava əlaqələrinin müasir beynəlxalq-hüquqi tənzimlənməsində əsas rol oynaması və onların Respublikamızda tətbiq olunmayan qrupunun tətbiqi perspektivləri və bunlarla bağlı qanunvericilikdə mövcud olan ziddiyyətlər göstərilərək müəyyən təkliflər verilmişdir.

Bu gün Azərbaycan dövlətinin sürətli inkişafında nəqliyyat sahəsinin əhəmiyyətli rolunu xüsusilə qeyd etmək lazımdır. Müasir dövrdə nəqliyyat sferasının hüquqi tənzimlənməsi Azərbaycanın qanunvericilik sisteminin təkmilləşdirilməsində prioritet istiqamətlərdən biridir. Ölkənin inkişaf dinamikası və səmərəli beynəlxalq iqtisadi əməkdaşlıq məhz qeyd etdiyimiz bu prosesin keyfiyyətindən asılıdır. Məlum olduğu kimi, hüququn elmi strukturu qanunverici üçün istiqamətləndirici mayak rolunu oynayır. Təbii ki, ölkəmizdə nəqliyyat infrastrukturunun artan önəmi müvafiq olaraq bu sahədəki kompleks normativ hüquqi aktlar və onların zamanın inkişafına uyğun şəkildə təkmilləşmə prosesi olmadan mümkün deyil. Qeyd etmək lazımdır ki, müasir dövrdə hava nəqliyyatı beynəlxalq iqtisadi inkişaf prosesinə önəmli təsir göstərən nəqliyyat vasitəsi növüdür. Müasir beynəlxalq hava hüququnun konsepsiyalarını, onun spesifikasiyasını, bu hüquq sahəsinin Azərbaycan hüquq sistemində yeri, aviaşirkətlərin kommersiya fəaliyyətinin hüquqi tənzimlənməsi və bir sıra digər məsələlər həqiqətən də bu sahənin durmadan inkişafından və onun daima hüquqi baxımdan təkmilləşməsinə ehtiyac olduğundan xəbər verir.

Mülki aviasiyanın inkişafının başladığı dövrdən etibarən dövlətlər hər vasitə ilə öz ərazilərində aviaşirkətlərin kommersiya fəaliyyətinin hüquqi tənzimlənməsini və ona nəzarət edilməsini diqqət mərkəzində saxlayaraq bu nəqliyyat növünü stimullaşdırmağa və müdafiə etməyə çalışırdılar. Bu nöqtəyi-nəzərdən məhz aviaşirkətlərin kommersiya fəaliyyətinin tənzimlənməsinin liberallaşma prosesini ön plana çəkmək lazımdır. XX əsrin 80-ci illərin sonu – 90-cı illərin əvvəlindən bəri intensivləşən bu proses hava əlaqələrinin beynəlxalq hüquqi tənzimlənməsində əhəmiyyətli rol oynadı. Ümumiyyətlə dövlətlər beynəlxalq hava daşımalarını təşkil etmək üçün müvafiq beynəlxalq hava əlaqəsi haqqında sazişlər bağlayırlar. Həmin sazişlərdə təsbit olunan aviaşirkətlərin yük və sərnişin daşımalarını həyata keçirmək hüquqlarının məcmusuna aviaşirkətlərin kommersiya hüquqları deyilir. Yuxarıda qeyd etdiyimiz aviaşirkətlərin kommersiya fəaliyyətinin hüquqi tənzimlənməsindən danışdıqda mütləq mənada aviaşirkətlərin kommersiya hüquqlarını xüsusi vurğulamaq lazımdır. Hava xətlərinin və nəqliyyat dəhlizlərinin istismarının iqtisadi cəhətdən səmərəli olması məhz həmin hüquqların həcmindən asılıdır. Kommersiya hüquqlarının əsasını “hava azadlıqları” təşkil edir. Bunların sırasında əsas etibarilə 8-ci və 9-cu hava azadlıqlarını (kabotaj azadlıqlarını) daha çox qabardılmalıdır. Çünki bu azadlıqların tətbiqi Avropa dövlətlərində bu günə kimi mövcud olan liberallaşma prosesinin şəffaf şəkildə

praktiki göstəricisidir. Göründüyü kimi müasir beynəlxalq hava hüququnun həm nəzəri həm də praktiki baxımdan əsasını təşkil edən “hava azadlıqları” xüsusən də kabotaj azadlıqlar günümüzün aktual mövzularından biri hesab olunur.

8-ci və 9-cu “hava azadlıqları”-nın (kabotaj azadlıqların) əsas mahiyyətinin müəyyən edilməsi, kabotaj azadlıqların müasir nəzəri və praktiki aspektlərinin izahı, bu azadlıqların hava əlaqələrinin müasir beynəlxalq-hüquqi tənzimlənməsində əsas rol oynaması və onların Respublikamızda tətbiq olunmayan qrupunun tətbiqi perspektivləri bu məqalənin əsas məqsədi hesab olunur.

Bu məqsədə nail olmaq üçün aşağıda göstərilən məsələlərin həlli xüsusilə vacibdir:

- kabotaj azadlıqlarının beynəlxalq hava hüququ nəzəriyyəsi üzrə, hüquqşünas alimlərin fikirləri əsasında, beynəlxalq aktlara görə və hava əlaqələrinin müasir beynəlxalq-hüquqi tənzimlənməsində əsas rol oynaması baxımından mahiyyətini və əsas xüsusiyyətlərini açıqlamaq;

- hava azadlıqlarının müasir hava əlaqələri haqqında hökumətlərarası sazişlərdə (o cümlədən Azərbaycan Respublikasının imzaladığı sazişlərdə), “açıq səma” müqavilələrində və ən əsası praktikada təsbitinin fərqli cəhətlərini aydınlaşdırmaq və bu məsələlərlə əlaqədar ziddiyyətlərin müəyyən edilməsi;

- aviaşirkətlərin kommersiya hüquqlarının (“hava azadlıqlarının”) xarici dövlətlərin qanunvericiliyində təsbitinin araşdırılması və Respublikamızla müqayisəsi;

- hava əlaqələrinin müasir beynəlxalq-hüquqi tənzimlənməsində və müasir praktika əsasında hava azadlıqlarının yeni qrupunun mövcudluğunu açıqlamaq (aviaşirkətlərin kommersiya fəaliyyətinin tənzimlənməsinin liberallaşma prosesi) və bu qrupun Respublikamızda tətbiqinin perspektivlərini göstərmək;

Məqalənin metodoloji əsasını ümumhüquqi və xüsusi elmi metodlar təşkil edir. Ümumhüquqi metodlardan - sistemli təhlil, normativ, elmi və praktik materialların ümumiləşdirilməsi, tarixi yanaşma; xüsusi elmi metodlardan məntiqilik müqayisəli-hüquqi və digər metodlardan istifadə olunmuşdur.

Çikaqo Konvensiyasına görə hava daşımaları üç növə bölünür: müntəzəm daşımalar, qeyri-müntəzəm daşımalar, kabotaj daşımaları.

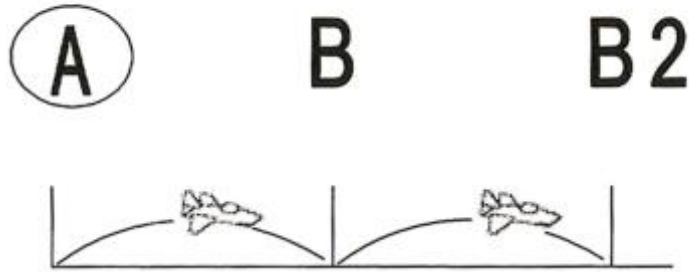
Konvensiyaya görə kabotaj daşımaları dövlətin ərazi hüdudlarında həyata keçirilən daşımalardır. Müasir hüquq ədəbiyyatında kabotaj (fransızca Cabotage, almanca Küstenfahrt, ingiliscə Coasting trade) termininə tez-tez rast gəlmək mümkündür. Bu termin daha çox beynəlxalq hava hüququ və beynəlxalq dəniz hüququnda işlənir. Beynəlxalq hava hüququnda bu termin kabotaj aviadaşımalar və ya kabotaj hava daşımaları kimi işlədilir. Kabotaj hava daşımalarının anlayışı ilə bağlı lüğətlərə müraciət edək: Kabotaj hava daşımaları (air cabotage) – bütövlükdə bir dövlətin ərazi hüdudlarında yerləşən aeroportlar arasında hava daşımalarıdır.¹

Bəzi hüquqşünas alimlər kabotaj aviadaşımalarına kommersiya xarakterli sərnişin və yük daşımaları kimi anlayış verirlər.

¹ <http://www.businessvoc.ru/>

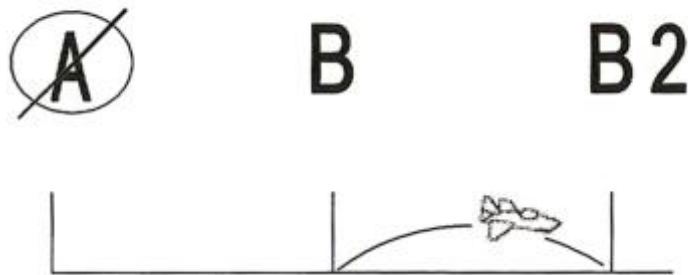
Beynəlxalq hava hüququ nəzəriyyəsində bu terminin anlayışı belə müəyyən olunur: Kabotaj hava daşımaları xaricdə qeydiyyatdan keçmiş hava gəmisinin istifadə edilməsi ilə dövlətin ərazi hüdudlarındakı iki məntəqə arasında sərnəşin, baqaj və yük daşımalarının həyata keçirilməsi deməkdir. Hesab edirik ki, məhz bu qeyd olunan tərif kabotaj aviadaşımalarının bütün xüsusiyyətlərini özündə ehtiva edir. “Hava azadlıqları”-nın təsnifatına müvafiq olaraq kabotaj azadlıqlar adlı 4-cü qrup “hava azadlıqları” 8-ci və 9-cu “hava azadlıqları”-nı özündə birləşdirir.

8-ci “hava azadlığı” müntəzəm beynəlxalq hava daşımalarında bir ölkənin (B) digər ölkəyə (A) verdiyi hüquq əsasında, xarici ölkə (A) daşıyıcısının qeydiyyatdan keçdiyi ölkənin (A) ərazisində və ya bu hüququ verən ölkənin (B) ərazisindən kənar başlamış və ya sona çatmış marşrut üzrə, həmin ölkənin (B) iki məntəqəsi (B və B2) arasında kabotaj daşımalar yerinə yetirmək hüququdur.



Adətən kabotaj hüququ xarici dövlətə və ya xarici aviadaşıyıcıya istisna hallarda verilir. 8-ci “hava azadlığı”-a misal olaraq hər hansı Azərbaycan şirkətinin Bakı-Trabzon-Ankara marşrutu ilə uçuş həyata keçirməsini göstərmək olar.

9-cu “hava azadlığı” müntəzəm beynəlxalq hava daşımalarında bir ölkənin (B) digər ölkəyə (A) verdiyi hüquq əsasında xarici ölkə daşıyıcısının (A) bu hüququ verən ölkənin (B) ərazisindəki iki məntəqəsi (B və B2) arasında kabotaj daşımalar yerinə yetirmək hüququdur.



Hal-hazırda Özbəkistana məxsus hava yolları şirkətinin Böyük Britaniyanın ərazisində Birmingem və London arasında daşımalar həyata keçirməsi 9-cu “hava azadlığı”-na misaldır.

9-cu “hava azadlığı” beynəlxalq hava hüququnda “muxtər kabotaj” adlanır. Ümumiyyətlə qeyd etməliyik ki, kabotaj aviadaşımaları beynəlxalq müqavilələrlə və konvensiyalarla nizama salınır. Bununla bağlı “Beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün” 12 oktyabr 1929-cu il tarixli Varşava Konvensiyasını və “Beynəlxalq hava nəqliyyatı haqqında” Sazişi yəni 1944-cü il 7

dekabr tarixli Çikaqo Konvensiyasını xüsusilə qeyd etmək lazımdır. 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”. Bu maddəyə hüquqşünas alimlərin münasibəti müxtəlifdir.

Bir qrup alimlərin fikrincə, Beynəlxalq Mülki Aviasiya haqqında Çikaqo Konvensiyasının (7 dekabr 1944-cü il) bu maddəsi kabotaj aviadaşımalarını yəni 8-ci və 9-cu “hava azadlıqları”-nı xüsusi əsasla qadağan edir.

Amerika hüquqşünası U.Şixan Çikaqo Konvensiyasının 7-ci maddəsinə münasibətdə qeyd edir ki, dövlətlər müvafiq müqavilələrə uyğun olaraq kabotaj daşımalar hüququnu istisna əsaslarla ya bütün dövlətlərə ya da heç bir dövlətə verməməlidir.

P.Mendes de Leon, J. Navo, B. Xavel kimi hüquqşünasların mövqeyinə əsasən dövlət Çikaqo Konvensiyasının 7-ci maddəsinə pozمامaq şərtilə hər hansı bir dövlətin və ya onun aviaşirkəti üçün kabotaj daşımaları həyata keçirmək hüququnu nəzərdə tutan müqaviləyə daxil ola bilər. Ancaq alimlərin ümumiləşmiş fikri həm də onu deməyə əsas verir ki, həmin müqavilədə kabotaj hüququnun istisna əsaslarla verildiyi xüsusilə göstərilirsə bu səpkili müqavilə reallaşa bilər.

Hesab edirik ki, Çikaqo konvensiyasının 7-ci maddəsinə əsasən kabotaj aviadaşımalar mütləq şəkildə qadağan olunmayıb. Bu maddəni belə başa düşmək olar ki, kabotaj aviadaşımalar qadağan oluna bilər. Yəni konvensiyasının iştirakçısı olan dövlətlər digər iştirakçı dövlətlərin hava gəmilərinə 8-ci və 9-cu “hava azadlığı” hüquqlarını verməkdən imtina edə bilərlər. Onu da vurğulamaq lazımdır ki, Çikaqo Konvensiyasının müddəaları imperativ deyil, dispozitiv xarakter daşıyır. Konvensiyanın 38-ci maddəsində qeyd olunduğu kimi hər bir dövlət öz ərazisində Konvensiyanın bu və ya digər maddəsinin praktiki cəhətdən icrasının mümkün olmamasını elan edə bilər. Lakin praktikada faydalı olduğuna görə Konvensiyanın əsas müddəaları iştirakçı dövlətlərin hamısı tərəfindən qəbul edilir.

Müəyyən dövrlərdə hətta dövlətlər arasında regional kabotajın mövcudluğunu xüsusilə qeyd etmək olar. Yəni müqavilə üzrə dövlətlər qrupu üçüncü dövlətlərin aviaşirkətlərini müvafiq regionun dövlətləri arasında aviadaşımalar həyata keçirməyə icazə vermirlər. (Məsələn, Ərəb dövlətləri liqasına daxil olan dövlətlər arasında vaxtilə mövcud olan “Ərəb kabotajı”-nı göstərmək olar.)

Hər hansı bir dövlətdə ölkədaxili aviadaşımaları həyata keçirmək üçün həmin dövlət 8-ci və 9-cu “hava azadlığı”-a yəni kabotaj daşıma hüququna malik olmalıdır. Müasir dövrdə bir sıra ölkələr qarşılıqlı olaraq öz ərazilərində kabotaj aviadaşımalarına icazə verən ikitərəfli müqavilələr imzalayırlar.

Bazara giriş üçün digər hüquqların (yəni 8-ci və 9-cu “hava azadlıqları”-nın) verilməsi bütövlükdə dövlətin beynəlxalq hava nəqliyyatına münasibətdə hansı siyasəti dəstəkləməsindən asılıdır. Belə ki, hava əlaqələri haqqında yaxud “açıq səma” barəsində razılaşmalar demək olar ki, istismar hüquqlarının məhdud-

laşdırılmamış mübadiləsini nəzərdə tuta bilər. Məsələn, müqavilə xətlərinin istismarı üçün aviamüəssisələrin məhdudlaşdırılmamış sayının təyin edilməsi hüquqlarını və ya marşrutlara olan hüquqlardan misal üçün, razılaşma üzrə partnyor dövlətin ərazisindəki məntəqələrə və hər hansı üçüncü dövlətlərə aviadaşımaların yerinə yetirilməsi hüquqlarını xüsusilə qeyd etmək olar.

Bununla bərabər bu gün əksər dövlətlər özlərinin hava əlaqələri haqqında ikitərəfli müqavilələrində bazara giriş hüququnun müxtəlif məhdudlaşdırılmalarını müəyyən edirlər. Bu məhdudlaşdırılmalar aşağıdakı məsələlərə aid ola bilər: məsələn, aviadaşımaların həyata keçirilməsi üçün aviaşirkətlərin təyin olunması, hava gəmilərinin növləri, müvafiq müqavilə xətlərinin istismarı, kodların birgə istifadə edilməsi, yerlərin təcrid edilməsi və s.

Beləliklə indiki vaxtda aviadaşımalar bazarlarının açılması dərəcəsi dövlətlər arasında münasibətlərdə heç də eyni deyil. Belə ki, kifayət qədər rəqabətə malik olan kiçik dövlətlər hava əlaqələri haqqında öz razılaşmaları çərçivəsində xırda aviadaşıyıcıların bazara girişinin mümkünliyünü və ən əsası liberallaşdırılmanı həyata keçirmək istəyirlər. Digər tərəfdən də, tranzit uçuşların vacib marşrutları keçən böyük əraziyə malik olan və güclü avianəqliyyat sahəsi olmayan dövlətlər birinci və ikinci “hava azadlıqları”-nın verilməsinin məhdudlaşdırılmasına cəhd edirlər. Çünki hər bir konkret halda həmin dövlətlər birinci və ikinci “hava azadlıqları”-nı daşımalar üzrə öz aviaşirkətlərinin beşinci hava azadlığı hüququna dəyişəcəklər.

Aviadaşımalar bazarına girişin sonrakı liberallaşdırılma problemini araşdıran 2003-cü il İKAO-nun V Ümumdünya avianəqliyyat konfransı qeyd etdi ki, uzunmüddətli perspektivdə liberallaşmanın əsas məqsədi dövlətlər arasında daha əlverişli və effektiv iqtisadi, ticarət əlaqələrinin müəyyən edilməsində və milli regional miqyasda iqtisadiyyatın inkişafı üçün maksimal kömək göstərməkdir. Təbii ki, onların əsas məqsədi habelə Çikaqo konvensiyasının müddəalarına müvafiq olaraq beynəlxalq hava nəqliyyatının fəaliyyətində hər bir dövlətin əhəmiyyətli iştirakının təmin edilməsindən ibarətdir. Bu mərhələdə ehtimal olunur ki, dövlətlər gələcəkdə də, öz mülahizəsi üzrə bazarlara girişin liberallaşdırılması istiqamətində hərəkət edəcəklər və eyni zamanda bununla əlaqədar mənfəəti və müvafiq hallarda ikitərəfli regional və ya çoxtərəfli yanaşmaları istifadə etməklə riskləri nəzərə alacaqlar. Liberallaşma prosesi tədricən bloklar üzrə bazarlara girişin verilməsi ilə həyata keçirilə bilər. Buna misal olaraq yük daşımalarını göstərmək olar.

Kommersiya hüquqlarının verilməsi əsasən bu hüququ verən ölkənin istəyinə görə həyata keçirilir, yəni mahiyyətcə kommersiya hüquqları diskrişion hüquqlardır. Dövlət kommersiya hüquqlarını digər dövlətə verə bilər, lakin həmin dövlətlə bu sahədə qarşılıqlı anlaşma olmasa dövlət bu hüquqları verməkdən imtina edə bilər. Ümumiyyətlə dövlətlər arasında daşımaların həyata keçirilməsi üçün dörd hava azadlığı mütləq vacibdir. Yəni bu dörd hava azadlığından hər hansı birinin olmaması daşımaların həyata keçirilməməsi deməkdir. Buna görə də ölkələr arasında “hava azadlıqları”-nın fəal mübadiləsi gedir və bundan istifadə etmək bacarığı beynəlxalq hava daşımalarının iqtisadi effektivliyi üçün böyük əhəmiyyət kəsb edir.

Beynəlxalq aviasiya qanunvericiliyində beynəlxalq hava daşımalarının müəyyənləşdirilməsi ilə bağlı belə bir müddəa var: Beynəlxalq hava daşımalarının həyata keçirilmə sərəhədi beynəlxalq hava daşımaları haqqında müqaviləyə əsasən göstərilən müvafiq yer üzrə bitmiş hesab olunur. Bir çox ölkələrin qanunvericiliyinə əsasən ölkədaxili (kabotaj) daşımalarını yalnız həmin ölkəyə məxsus milli hava yolları şirkətləri həyata keçirə bilər. Məhz həmin ölkələrin hava məcəllələrinə və ya bu sahədə qüvvədə olan müvafiq qanunvericilik aktlarına görə xarici ölkə daşıyıcısının həmin ölkənin hava sərhədləri hüdudlarında kabotaj daşımaları həyata keçirmək hüququ qadağan edilir. Nümunə kimi qonşu dövlətimiz Rusiya kabotaj daşımaları həyata keçirmək hüququnu heç bir xarici ölkə daşıyıcısına verməmişdir. Xarici hava yolları şirkətlərinin hər hansı bir dövlətin ərazisində ölkədaxili hava daşımaları həyata keçirməsi üçün həmin dövlətdən kabotaj daşıma hüququnu əldə etməlidir. XX əsrin 90-cı illərindən etibarən Avropa İttifaqına daxil olan dövlətlərdə hava nəqliyyatının hüquqi tənzimlənməsində 8-ci və 9-cu “hava azadlıqlarından” istifadə olunmağa başladı.

Müasir dövrdə geniş yayılmış “Açıq səma” siyasəti dövlətlərə öz aralarında 9 “hava azadlığı”nın hamısından istifadə etmək imkanı yaradır. Birləşmiş Ərəb Əmirliklərində (BƏƏ), Avstraliyada və Yeni Zenlandiyada bu imkanlardan geniş istifadə olunur. Son illərdə Avropa İttifaqının aviadaşımalar bazarı liberallaşmış. 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 məhdudiyyətsiz giriş əldə etmişdilər. 1997-ci ildən sonra isə Avropa İttifaqı dövlətlərinin hava limanları arasında kabotaj hüququ yaranır. Nümunə kimi Hollandiyaya məxsus “KLM” şirkətinin başqa bir dövlətin Fransanın Bordo-Lion şəhərləri arasında sərnişin və yük daşımaları həyata keçirməsini göstərmək olar. Son illərdə Avropa İttifaqı komissiyası “Açıq səma” siyasətinin əhatə dairəsini genişləndirmək istəyir. Maraqlıdır ki, Avropa İttifaqının bəzi dövlətləri (Belçika, Danimarka, İsveç, Finlandiya, Lüksemburq, Avstriya, AFR və Böyük Britaniya) artıq Amerika Birləşmiş Ştatları (ABŞ) ilə “açıq səma” müqaviləsi imzalamışdır. Bu müqaviləyə əsasən “Amerikan Airlines” şirkətlərinin partnyor dövlətlərin istənilən şəhərinə heç bir məhdudiyyətsiz uçuş həyata keçirmək, eyni zamanda həmin dövlətlərin də ABŞ-nin istənilən məntəqəsinə bu şəkildə uçuşlar həyata keçirmək imkanı yaranır. Müqaviləni imzalamış Avropa İttifaqına daxil olan hər bir dövlət ABŞ-nin hər hansı bir məntəqəsinə uçuşu yalnız öz milli aeroportlarından həyata keçirə bilərlər. Məsələn Almaniyanın “Lufthansa” şirkəti Helsinkidən-Nyu-Yorka və ya Skandinaviyanın “SAS” şirkəti Brüsseldən-Çikaqoya işləyə bilməzlər.²

Son illər Avropa İttifaqı çərçivəsində ABŞ ilə həmin müqavilənin daha da təkmilləşdirilməsi ilə bağlı danışıqlar gedir. Avropa İttifaqı, ABŞ və Kanadanın rəsmi nümayəndələri hələlik bu problemlə əlaqədar dəqiq razılığa gəlməsələr də, uğurla nəticələnməsinə inanırlar. Brattle Group şirkətinin araşdırmalarına əsasən bu müqavilənin imzalanması Avropa İttifaqı ilə ABŞ arasında illik sərnişin axınını

² E.M.Nəcəfov, Z.Z.Xəlilov. ““Hava azadlıqları” və onların inkişaf tarixi” MAA Elmi əsərləri, 2010;

17 mln-a qədər artıracaqdır. Maliyyə cəhətdən bu 5 mlrd dollar əlavə gəlir deməkdir. Bunun üçün Avropa İttifaqının aviadaşıyıcılarına tam kommersiya və hüquq azadlığı verilib, artıq onların fəaliyyəti milli inzibati orqanların qərarları ilə məhdudlaşmayacaq və həmin dövlətlər öz hüquqlarının müdafiəsi üçün Avropa İttifaqı komissiyasına, milli məhkəmələrə və Avropa məhkəməsinə müraciət edə biləcəklər. Avropa İttifaqı gələcəkdə Rusiya ilə də bu səpkili müqaviləni imzalamağı nəzərdə tutmuşdur. Bu avropasayağı yanaşmanın əsasında azad ticarət və mənfəətli rəqabət tezisi durur.

Müasir beynəlxalq hava əlaqələrinin tənzimləmə praktikasında kabotaj daşımalar hüququnun ya ayrılıqda dövlətlərə ya da onların aviaşirkətlərinə verilməsi hallarına daha çox rast gəlinir. Məsələn, 1951-ci ildə belə hüquqları İsveç, Norveç, Danimarka kimi ölkələr bir-birlərinə vermişlər. 1985-ci il Portuqaliya və Niderlandın “KLM” aviaşirkəti arasındakı hava əlaqələri haqqında müqavilənin protokoluna əsasən isə Niderlandın qeyd olunan şirkəti Lissabon və Oporta (Portuqaliya) arasında kabotaj daşımalar həyata keçirmək imkanı əldə edir. Və yaxud digər bir misal: 1949-cu il Kanada və Böyük Britaniya arasındakı müqaviləyə əsasən Kanada aviaşirkətləri müəyyən olmuş kabotaj daşımalar həyata keçirmək hüququ əldə edir.

Kommersiya hüquqlarının verilməsi beynəlxalq hüquq subyekti kimi dövlətin müstəsna hüququ hesab edilir. Kommersiya hüquqları uçuşların həyata keçirilməsi hüququ kimi dövlətin öz hava məkanı üzərində suverenliyi ilə çox yaxındır. Bu yaxınlıq bir çox ölkələrin hava məcəllələrində möhkəmlənib. Məsələn, Rusiya Federasiyasının ərazi hüdudlarında beynəlxalq hava daşımalarının həyata keçirilməsi zamanı xarici aviasiya şirkətlərinin və fərdi sahibkarların eləcə də beynəlxalq istismar agentliklərinin mülki aviasiya sahəsindəki kommersiya fəaliyyətinin qaydaları qanunvericiliklə və RF-nin beynəlxalq müqavilələri ilə müəyyən olunur. Daha dəqiq desək, Rusiya Federasiyasının Hava Məcəlləsinin “Aviasiya şirkətləri” adlı 9-cu fəslinin “Xarici aviaşirkətlərin, beynəlxalq istismar agentliklərinin və xarici fərdi sahibkarların mülki aviasiya sahəsində kommersiya fəaliyyəti” adlı 63-cü maddəsinin 5-ci bəndi xarici aviaşirkətlərin Rusiya ərazisində kabotaj daşımalar həyata keçirməsinə icazə vermir. (Qeyd olunan normalar Tacikistan Respublikasının da Hava Məcəlləsinin “Aviasiya şirkətləri” adlı 9-cu fəslinin 57-ci maddəsində nəzərdə tutulmuşdur.) Bu səpkili razılığın prosedurları RF Hökumətində mövcud deyil. Halbuki bu razılığın prosedurları RF hökumətinə bir neçə dəfə təklif olunsada, bu reallaşmamışdır. Rusiyada xarici aviaşirkətlərin fəaliyyəti 5 “hava azadlığı” ilə məhdudlaşmışdır. Bu gün heç bir xarici aviaşirkət Rusiyanın ərazisində kabotaj aviadaşımalarını (8-ci və 9-cu “hava azadlıqlarını”) həyata keçirmək hüququna malik deyil. Bununla yanaşı, Rusiya da, Avropada kabotaj aviadaşımalarını həyata keçirə bilmir. Yəni 8-ci və 9-cu “hava azadlıqları”-nın tətbiqi ikitərəfli müqavilələrlə müəyyən olunduğu üçün qarşılıqlı olaraq rusiya aviaşirkətləri də, hər hansı bir xarici ölkədə kabotaj daşımaları həyata keçirmək hüququna malik deyil. Rusiya aviaşirkətlərindən birinin praktikasından belə bir misala diqqət yetirək: Qeyd olunan aviaşirkət Moskva-London-Kipr-Moskva uçuş marşrutunu həyata keçirirdi. Londonda nümayəndə heyətindən bir nəfər gecikərək daimi aviaşirkətin reysi ilə Kiprə

çatmağa çalışır. Həmin şəxs nümayəndə heyəti ilə birgə Kiprdən Moskvaya biznes reysi ilə uçmağa çalışarkən kiprililər bunu kabotaja təşəbbüs kimi qiymətləndirərək qeyd olunan şəxsi hava gəmisinin bortuna buraxmırlar. Halbuki sərnişin Kiprə başqa bir aviaşirkətin uçuş reysi ilə çatmışdır. Bu məhz Kiprin ərazisi daxilində kabotaj aviadaşımalarının həyata keçirilməsi kimi qəbul edilərək həmin şəxs hava gəmisinin bortuna götürülməmişdir.

Bununla bərabər, Belarusiya Respublikasının “Hava Məcəlləsinin” “Xarici subyektlərin mülki aviasiya sahəsində kommersiya fəaliyyəti” adlı 55-ci maddəsi isə xarici subyektlərin Belarusiya Respublikasının sərhədləri daxilində beynəlxalq standartlara uyğun olaraq və ən əsası müvafiq icra hakimiyyəti orqanı tərəfindən verilən həqiqi istismarçı sertifikatı ilə kabotaj aviadaşımalarını həyata keçirməsinə icazə verir.³ Bu cür nümunələri çox göstərmək olar.

Göründüyü kimi Rusiyanın və Tacikistanın “Hava məcəlləsi”nin “Aviasiya şirkətləri” adlı 9-cu fəslə və Belarusiyanın “Hava məcəlləsinin” “Aviasiya sahəsində kommersiya fəaliyyəti” adlı 8-ci fəslində və s. dövlətlərin bu sahədə mövcud olan əsas normativ aktlarında nəzərdə tutulan bu səpkili normalar bütövlükdə “hava azadlıqlarını” (kommersiya hüquqlarını) xüsusilə də kabotaj azadlıqlarını (8-ci və 9-cu “hava azadlıqlarını”) və dövlətin kabotaj aviadaşımalarına münasibətini qanunvericiliklə təsbit edir. Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyinə gəldikdə isə “Aviasiya haqqında” Azərbaycan Respublikasının qanununda “Hava daşımaları” adlı hava daşımalarının ümumi tənzimlənməsi ilə bağlı ayrıca fəsil olsa da, yuxarıda qeyd etdiyimiz məsələləri əhatə edən normalar bu qanunda öz əksini tapmamışdır. Bununla yanaşı qeyd etməliyik ki, «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-ci maddəsinə əsasən: “Müntəzəm beynəlxalq və daxili hava əlaqələrini (reysləri) həyata keçirmək üçün müvafiq icra hakimiyyəti orqanı tərəfindən istismarçı sertifikatının sahibinə şəhadətnamə verilir”.⁴ Buradan belə başa düşmək olar ki, hər hansı aviadaşyıcıya istismarçı sertifikatı şəhadətnaməsi verilməsi şərtilə o ölkədəxili hava əlaqələrini (yəni kabotaj hüququnu) Azərbaycan Respublikasının ərazi hüdüdlərində həyata keçirə bilər. Onu da qeyd etməliyik ki, konkret olaraq maddədə xarici aviadaşyıcının 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. Aviaşirkətin anlayışına gəldikdə isə bu yalnız «Aviasiya haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununun tətbiq edilməsi barədə» Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2005-ci il 30 avqust tarixli 284 nömrəli Fərmanının 1.18-ci bəndinin icrasını təmin etmək məqsədi ilə Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabinetinin qərarında göstərilir. Yəni nə “Aviasiya haqqında Azərbaycan Respublikasının qanununda” nə də digər bu sahədə mövcud olan normativ aktlarda

³ Воздушный кодекс Республики Беларусь 11 января 1999 г.;

⁴ “Aviasiya haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu, 2005-ci il 24 iyun;

nəzəriyyədə açıqladığımız kommersiya hüquqlarına konkretləşdirsək aviasiya şirkətlərinin kommersiya fəaliyyəti kimi müddəalara yer verilməmişdir. Ancaq qeyd edək ki, bu məsələrlə bağlı Azərbaycan dövləti bir çox beynəlxalq müqavilələrə, konvensiyalara qoşulmuşdur. Qeyd olunanları şərh etməklə qeyd edə bilərik ki, məhz “Aviasiya haqqında Azərbaycan Respublikasının qanununa” da, digər dövlətlərdə olduğu kimi aviasiya sahəsində kommersiya fəaliyyəti və ya aviaşirkətlərin kommersiya fəaliyyəti adlı fəsilin əlavə olunması məqsədemüvafiqdir. Təbii ki, həmin fəsil daxilində Azərbaycan aviaşirkətlərinin mülki aviasiya sahəsindəki kommersiya fəaliyyəti və xarici aviaşirkətlərin respublikamızdakı kommersiya fəaliyyəti ilə bağlı normalar nəzərdə tutulmalıdır. Eyni zamanda kabotaj azadlıqlarına Respublikamızın münasibəti də həmin fəsildə öz əksini tapmalıdır. “Aviasiya haqqında Azərbaycan Respublikasının qanununa” qeyd olunan əlavənin edilməsi bu sahədə olan əsaslı boşluqları aradan qaldıracaqdır.

Məlumdur ki, kabotaj daşımaların həyata keçirilməsi daha çox qonşu (hüquq ədəbiyyatında deyildiyi kimi, partnyor) dövlətlər arasında qarşılıqlı surətdə geniş yayılıb.

Yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi, Qərbi Avropada “Açıq səma” tipli müqavilələrin olduğu halda bunun Türk dövlətləri arasında olması çox təqdirəlayiq ola bilər. Məhz 8-ci və 9-cu “hava azadlıqlarını” özündə birləşdirən kabotaj hava daşımaları haqqında ikitərəfli müqavilənin reallaşdırılması Azərbaycanın Türkiyə və ya digər dövlətlərlə hava əlaqələri sahəsində olan əməkdaşlığını daha da genişləndirə bilər. Hələ 1992-ci ilin 2 may tarixində Ankarada Azərbaycan Respublikası Hökuməti və Türkiyə Respublikası Hökuməti arasında hava daşımaları haqqında Saziş imzalanmışdır. 1997-ci ilin 5 may tarixində isə Azərbaycan Respublikası Hökuməti və Türkiyə Respublikası Hökuməti arasında hava daşımaları haqqında Sazişə əlavə Protokol imzalandığı andan qüvvəyə minmişdir. Respublikada ölkədaxili daşımalar sahəsində xüsusən böyük ehtiyac duyulan Bakı-Naxçıvan marşrutu üzrə sənişin, yük daşımaları iqtisadi baxımdan tərəfdaş ölkə üçün maraqlı ola bilər. Naxçıvanın Ermənistanla blokada vəziyyətini nəzərə alsaq bu reysin böyük önəmi var. Qarşılıqlı olaraq, eyni zamanda Azərbaycanın da Türkiyənin ən mühüm və tələbat olan iki şəhəri İstanbul-Ankara arasındakı hava əlaqələri bizim üçün iqtisadi baxımdan perspektivli ola bilər. Bu səpkili müqavilənin reallaşması həmçinin gələcəkdə “Azerbaijan Airlines” (AZAL) QSC-nin Qara dənizin sahilində yerləşən, Avropa ilə Asiyanı bir-birinə bağlayan tarixi İpək yolunun başlanğıcında qurulan, bununla bərabər əhəmiyyətli turizm mərkəzi olan Trabzon şəhərinə də İstanbul-Trabzon və Ankara-Trabzon reyslərini həyata keçirməyə imkan yarada bilər. Qeyd edək ki, hal-hazırda “AZAL” QSC Bakı-Trabzon reysini 6 “hava azadlığı” çərçivəsində həyata keçirir. Türkiyə də öz növbəsində Azərbaycanın ölkədaxili hava daşımalarında Respublikanın mühüm iqtisadi-siyasi və mədəni mərkəzi olan Gəncəyə Bakı-Gəncə reysini reallaşdırma bilər. Bu turizm nöqtəyi nəzərindən gələcəkdə Gəncəyə sənişin daşımalarının, həmçinin bu reysə kommersiya marağının artdığı vaxtda həyata keçirilə bilər. Ona da nəzər yetirmək lazımdır ki, artıq Türkiyənin İstanbul

şəhərindən həm Naxçıvana həm də son aylarda Gəncəyə uçuş reysləri həyata keçirilir.⁵

Müqaviləni mülki hüquqda “iki tərəf üçün qanun” adlandırırlar. Göründüyü kimi, Azərbaycan və Türkiyə arasında məhz belə iki tərəf üçün qanunun yaranması həm də hər iki tərəfin qarşılıqlı maraq və mənafe prinsiplərinə əsaslanır. Müstəqilliyimizin ilk günlərindən etibarən Azərbaycanın dövlət siyasətinin ayrılmaz hissəsi olan Türkiyə-Azərbaycan dostluğu bu gün də uğurla irəliləməkdədir. Ulu öndərimiz H.Əliyev çox gözəl demişdir: “Türkiyə-Azərbaycan dostluğu son illərdə böyük sınaqlardan keçərək indi əyilməz bir qayadır və bu dostluq bundan sonra da inkişaf edəcək.”

Aparılmış tədqiqatlar nəticəsində aşağıdakı elmi nəticələrə gəlinmişdir:

- Məqalənin mövzusu Azərbaycan hüquq ədəbiyyatında ilk dəfə işləndiyi üçün məhz bu tədqiqat işi daxilində beynəlxalq hava hüququnun vacib sahələrindən biri olan 8-ci və 9-cu “hava azadlıqları”-nın (kabotaj azadlıqların) anlayışı, mahiyyəti və hüquqi təbiəti doğun şəkildə analiz edilmişdir.

- “Hava azadlıqları”-nın təsnifatına müvafiq olaraq kabotaj azadlıqlar adlı 4-cü qrup “hava azadlıqları” (8-ci və 9-cu “hava azadlıqları”) mövcuddur və hal-hazırda praktikada geniş surətdə tətbiq olunur.

- “Beynəlxalq hava nəqliyyatı haqqında” Sazişi yəni 1944-cü il 7 dekabr tarixli Çikaqo Konvensiyasının “Kabotaj” adlı 7-ci maddəsi ilə müasir praktika arasında ziddiyyət ortaya çıxarılmışdır. Həmin maddəyə müxtəlif hüquqşünas alimlərin fikirləri göstərilməklə yanaşı müəllif tərəfindən özünəməxsus şərh verilmişdir. Hər hansı bir dövlətin ölkədaxili aviadaşmaları həyata keçirmək üçün həmin dövlətin Çikaqo Konvensiyasının 7-ci maddəsinə əsasən 8-ci və 9-cu “hava azadlığı”-a yəni kabotaj daşıma hüququna malik olmalıdır. Həmçinin kabotaj azadlıqlarla bağlı olan aviadaşmalar bazarının liberallaşdırılması məsələsinin müasir əsasları izah edilmişdir.

- Mövzunu şərh etməklə yəni bir çox ölkələrin bu sahədəki qanunvericiliyini araşdırmaqla qeyd edə bilərik ki, məhz “Aviasiya haqqında Azərbaycan Respublikasının qanununa” da, xarici dövlətlərin hava məəcəllələrində olduğu kimi aviasiya sahəsində kommertiya fəaliyyəti və ya aviaşirkətlərin kommertiya fəaliyyəti adlı fəsilin əlavə olunması məqsədemüvafiqdir. Təbii ki, həmin fəsil daxilində Azərbaycan aviaşirkətlərinin mülki aviasiya sahəsindəki kommertiya fəaliyyəti və xarici aviaşirkətlərin respublikamızdakı kommertiya fəaliyyəti ilə bağlı normalar nəzərdə tutulmalıdır. Eyni zamanda mövzu daxilində açıqladığımız şəkildə xarici dövlətlərin hava məəcəllələrində olduğu kimi kabotaj azadlıqlarına Respublikamızın münasibəti də həmin fəsildə öz əksini tapmalıdır. “Aviasiya haqqında Azərbaycan Respublikasının qanununa” qeyd olunan əlavənin edilməsi bu sahədə olan əsaslı boşluqları və müəyyən ziddiyyətli məqamları aradan qaldıracaqdır.

⁵ E.M.Nəcəfov, Z.Z.Xəlilov. “Azərbaycan Respublikasında hava azadlıqlarının tətbiqi perspektivləri” MAA Elmi əsərləri, 2009;

- Məqalədə qeyd etdiyimiz kimi müasir dövrdə Qərbi Avropada geniş yayılmış “açıq səma” siyasəti dövlətlərə öz aralarında 9 “hava azadlığının” hamısından istifadə etmək imkanı yaradır. Kabotaj hava daşımalarını dövlətin ona məxsus səlahiyyəti kimi qəbul edən Avropa İttifaqı dövlətləri “Vahid Avropa Səmasını” formalaşdırmağa başlamışdır. Məqalədə vurğuladığımız kimi, Qərbi Avropada “açıq səma” tipli müqavilələrin olduğu halda bunun Türk dövlətləri arasında konkret müqavilə çərçivəsində reallaşması təqdirəlayiq ola bilər. Bununla bağlı məqalədə Azərbaycanın strateji qonşuları ilə hava nəqliyyatı sahəsində əməkdaşlığı perspektivləri təklif olunur. Belə bir təcrübənin Türk dövlətləri arasında istifadə edilməsi, ümumi mədəniyyəti və dili ilə birləşən bu ölkələr arasında hava daşımaları sahəsində də, münasibətlərin inkişafına təkan verə bilər.

İSTİFADƏ EDİLMİŞ ƏDƏBİYYAT SİYAHISI:

1. “Aviasiya haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu, 2005-ci il 24 iyun;
2. Конвенция о Международной Гражданской Авиации (Чикаго 7 декабря 1944);
3. Воздушный кодекс Украины 4 мая 1993 г.;
4. Воздушный кодекс Российской Федерации принят Государственной Думой 19 февраля 1997 года, одобрен Советом Федерации 5 марта 1997 года.;
5. Воздушный кодекс Республики Беларусь 11 января 1999 г.;
6. Транспортный кодекс Республики Казахстан (27 сентября 2006 года № 927);
7. Бордунов В.Д. Международное воздушное право. Учебное пособие. М., 2007;
8. Баталов А.А. “Современное международное-правовое регулирование воздушных сообщений: Теория и практика” Москва – 2008;
9. Игорь Лукашук “Международное право”. Особенная часть : учебник для студентов юридических факультетов и вузов, Москва, 2009;
10. К. В. Холопов Международное частное транспортное право : анализ норм международного и российского транспортного права : учебное пособие Москва – 2010;
11. E.M.Nəcəfov, Z.Z.Xəlilov. “Beynəlxalq hava daşımalarında hava azadlıqları”, MAA Elmi əsərləri, 2008;
12. E.M.Nəcəfov, Z.Z.Xəlilov. “Azərbaycan Respublikasında hava azadlıqlarının tətbiqi perspektivləri” MAA Elmi əsərləri, 2009;
13. İ.O.Quliyev, Z.Z.Xəlilov. “Beynəlxalq hava daşımalarında köməkçi “hava azadlıqları” Nəqliyyat hüququ, № 2, 2010;
14. E.M.Nəcəfov, Z.Z.Xəlilov. ““Hava azadlıqları” və onların inkişaf tarixi” MAA Elmi əsərləri, 2010;

Теоретические и практические аспекты каботажных свобод в международном воздушном праве

Аннотация

*Научный руководитель: д.ю.н., профессор Кулиев Ибрагим Орудж оглы
диссертант Национальной Академии Авиации Халилов Зафиг Закир оглы*

В статье определена основная сущность восьмого и девятого «свобод воздуха», изложены современные теоритические и практические аспекты каботажных свобод, раскрыты роль и значение международно правового регулирования каботажных свобод, и с указанием связанных с ними противоречий, имеющихся в законодательстве, выдвнуты определенные предложения.

Theoretical and practical aspects of cabotage freedoms in international air law

Annotation

Chief scientist: Kuluyev İ.O., Prof Dr. of Law.

Researcher: Khalilov Z.Z., dissertant of National Academy of Aviation.

The article provides definition of the essence of 8th and 9th air freedoms (cabotage freedoms), explanation of the modern theoretical and practical aspects of cabotage freedoms, the key role of these freedoms in modern international legal regulation of air relations and perspectives to apply the group of freedoms not applied in our Republic, and sets out proposals stemming from the current contradictory statements in relevant laws.