Beynəlxalq hava hüququnda “hava azadlıqları”-nın tarixi aspektləri

Elmi rəhbər: h.e.d., professor İbrahim Quliyev

Müəllif:
Milli Aviasiya Akademiyasının doktorantı
Xəlilov Zafiq Zakir oğlu

Annotasiya

Məqalədə beynəlxalq hava hüququnda “hava azadlıqları”nın tarixi aspektləri ilə əlaqədar fərqli fikirlər təhlil edilərək beynəlxalq hava hüququnun mövcud 3 inkişaf tarixi mərhələlərinə istinadən qeyd olunan azadlıqlarının tarixi sistemi müəyyən edilmiş və bunun əsasında ümumnəzəri müddəalar çərçivəsində 4-cü mərhələnin təklifi ilə bağlı məsələlər araşdırılmışdır.

Beynəlxalq hava hüququnda “hava azadlıqları”nın tarixi aspektləri ilə əlaqədar fərqli fikirlərin təhlil edilməsi ilə beynəlxalq hava hüququnun mövcud 3 inkişaf tarixi mərhələlərinə istinadən qeyd olunan azadlıqlarının tarixi sistemi müəyyən edilməsi və bunun əsasında ümumnəzəri müddəalar çərçivəsində 4-cü mərhələ ilə bağlı təklifin verilməsi məqalənin məqsədi hesab olunur.

Bu məqsədin yerinə yetirilməsi üçün aşağıdakı vəzifələrin həlli xüsusilə vacibdir:

- “Hava azadlıqları”nın tarixi aspektləri ilə əlaqədar fərqli fikirlərin təhlil edilməsi;
- Beynəlxalq hava hüququnun mövcud 3 inkişaf tarixi mərhələlərinin üstünlüyünün və əsas istiqamət təşkil etməsinin göstərilməsi;
- Ümumnəzəri müddəalar əsasında “hava azadlıqları”nın tarixi inkişafının 4-cü mərhələsi ilə bağlı təklifin verlməsi;

Beynəlxalq hava hüququnda kommersiya hüquqları öz hüquqi təbiətinə görə beynəlxalq daşımaların iqtisadiyyatı ilə birbaşa əlaqədardır. Aviadaşıyıcı gəlir əldə etmək üçün daşımanın həyata keçirildiyi dövlətin ərazisində sərnişinləri, yükləri və poçtu boşaltmaq və götürmək hüququna malik olmalıdır. Qeyd olunan məsələ beynəlxalq hava hüququ ədəbiyyatında “hava azadlığı” termini kimi xarakterizə olunur. “Hava azadlığı” – dövlətlər arasında hava əlaqələri haqqında hökumətlərarası sazişlər əsasında təsbit edilən sərnişin, baqaj və yük daşımalarını həyata keçirmək hüququnu müəyyən edərək aviaşirkətlərin kommersiya fəaliyyəti ilə məşğul olmaq razılığı hesab olunur”.

“Hava azadlıqları”-nın tarixi aspektlərini şərh edərkən beynəlxalq hava hüququnun ümumi tarixi mərhələlərinə nəzər yetirmək lazımdır. Məhz buna istinadən biz “hava azadlıqları”nın tarixi sistemini müəyyən edib xüsusi mərhələlərə ayıra bilərik. Beynəlxalq hava hüququnun inkişaf tarixi sıx surətdə “hava azadlıqları” ilə bağlıdır. V.D.Bordunov, Y.N.Maleyev, İ.N.Qlebov, Y.D.İlin, A.X.Sayidov, V.T.Batıçko kimi rus hüquqşünas alimləri hava hüququnun inkişaf tarixini 3 mərhələyə ayrırlar. Birinci mərhələ - (1919-cu ilə qədərki dövr); İkinci mərhələ - (Birinci və İkinci dünya

müharibəsi arasındakı dövr) və nəhayət üçüncü mərhələ - yəni Çikaqo konvensiyasının qəbulundan sonrakı dövr (1944); [1; 2; 3; 6; 7; 8;]

Hesab edirik ki, bu bölgüyə əsasən beynəlxalq hava hüququ nəzəriyyəsində önəmli rola malik olan "hava azadlıqları"nın tarixi mərhələləri sistemləşdirilə bilər. Bu nöqteyi - nəzərdən qeyd olunan inkişaf tarixinin birinci mərhələsində beynəlxalq hava hüququnun anlayışı formalaşmışdır. Bu anlayış XX əsrin əvvəllərində "hava azadlığı" prinsipinin tərəfdarları ilə "hava məkanının suverenliyi" prinsipinin tərəfdarları arasında gedən mübarizə nəticəsində xüsusi şəkildə təkmilləşdirilmişdir.

XIX əsrdən etibarən formalaşmış fikirlərdən birincisi Yer kürəsini əhatə edən bütün hava məkanlarının sərbəst və ya azad olması fikiridir. Azadlığı müdafiə edənlərin əsas çıxış nöqtəsi hava əlaqələrini təminat altına almaq fikridir. "Hava azadlıqları" hüquqşünaslardan Ernest Nisin müdafiə etdiyi "mütləq azadlıq" və P.Foşilin müdafiə etdiyi "məhdud azadlıq" və Cozef Kroelin müdafiə etdiyi "sui generis azadlıq" kimi üç qola ayrılmışdı. Azadlıq fikrinin tam əksinə hüquqşünas alim E.Zitelman tərəfindən hava məkanının dövlətin suverenliyi altında olması fikri irəli sürülmüşdür. [4]

Yuxarıda adıçəkilən alimlərdən "hava azadlığı" haqqında elmi işlər aparmış fransız alimi P. Foşil göstərmişdi ki, bu azadlıqlar təbii və hüquqi əsaslarla müəyyənləşdirilir. İnsan fiziki cəhətdən havaya təsir göstərə bilməz, hüquqi nöqteyi - nəzərdən isə yalnız onun müəyyən hündürlüyünə mülkiyyət hüququ baxımından nəzarət edilə bilər. P.Foşil tərəfindən 1904-cü ildə "hava azadlığı" elmi anlayışının əsası qoyulan zaman dünyada ən hündür tikili 330 metrliyində olan Eyfel qülləsi hesab olunurdu. Alim məhz bu hündürlüyə istiqamətlənərək, belə bir nəticəyə gəlmişdi ki, bu qüllənin hüdudlarından kənardakı hava məkanı heç kimin tabeliyi altında olmayaraq hava hərəkətləri üçün sərbəstdir. Havanın fiziki xüsusiyyətləri səbəbilə dövlətin suverenliyinə tabeliyinin mümkünsüzlüyü Foşili belə bir nəticəyə gətirmişdi ki "hava azadlığı"-nın onun tərəfindən elan edilməsi mahiyyət etibarilə və hüquqi cəhətdən düzgün qərardır. Eyni zamanda alim hesab edirdi ki, dövlət haqlı olaraq "hava azadlığı" üzərinə bir sıra məhdudiyyətlər qoya bilər: dövlətin öz ərazisi üzərindən xarici hava gəmilərinin uçuşunu qadağan etmək, öz milli təhlükəsizliyini təmin etmək məqsədilə ehtiyat tədbirləri həyata keçirmək, öz kommersiya maraqlarını başqa dövlətlərlə rəqabətdən müdafiə etmək və s.; "Hava azadlığı" faktiki surətdə nəzəri mübahisələrin və praktiki cəhdlərin nəticəsi olaraq 1911-ci ildə Beynəlxalq Aviasiya Hüquqi komitəsi tərəfindən hazırlanmış Beynəlxalq Hava Məcəlləsinin 1-ci maddəsində öz əksini tapdı. 1913-cü ildə imzalanmış fransız-alman müqaviləsi məhz bu qanunvericilik aktından bəhrələnmişdi. Bu müqavilənin tarixi əhəmiyyəti dövlətin öz hava məkanını idarəetmə hüququnun burada təsbit olunmasındadır. [5]

Yuxarıda qeyd olunan hava hüququnun inkişaf tarixinin ikinci mərhələsində bəzi çoxtərəfli konvensiyaların qəbulu daha çox ön plana çıxmışdır. Ən əsası isə məhz bu mərhələdə aviasiyadan kommersiya məqsədləri ilə istifadə qabarıq şəkildə özünü büruzə verdi. Bir çox hüquqşünas alimlərin fikrincə, ilk beş hava azadlığı klassik "hava azadlıqları" hesab olunur. Sonrakı dövrlərdə meydana gəlmiş 6-cı və 7-ci "hava azadlıqları" isə 5-ci "hava azadlığının" xüsusi halı hesab olunur. Qeyd olunan 6-cı və 7-ci "hava azadlıqlarının" yaranma mənbəyi praktikadır. Rəsmi azadlıqlar çoxtərəfli konvensiyalarda öz əksini tapmışdır. Konvensiyalarda əks olunmamış yəni

dövlətlərarası hava əlaqələri haqqında Sazişdə təsbit olunmuş azadlıqlar qeyri – rəsmi azadlıq kimi qəbul olunur.

Hava hüququnun inkişafının üçüncü mərhələsi 1944-cü il Çikaqo konfransından başlanır. Bu mərhələdə "Beynəlxalq Mülki Aviasiya haqqında" konvensiya və "hava azadlıqları" barədə 2 çoxtərəfli müqavilə imzalanmışdır. [3]

Hal-hazırda müntəzəm beynəlxalq hava əlaqələrinin həyata keçirilməsi üçün hüquqi bazis rolunu oynayan və "hava azadlıqları"-nın rəsmi şəkildə yaranma tarixində ən qabaqcıl rola malik "Beynəlxalq Mülki Aviasiya haqqında" Çikaqo Konvensiyası (və ya "Beş "hava azadlıqları" haqqında Saziş") (7 dekabr 1944-cü il) və 1944-cü il "Beynəlxalq hava əlaqələri zamanı tranzit haqqında" Sazişi (və ya İki "hava azadlıqları" haqqında Saziş) xüsusilə vurğulamaq lazımdır.

Müasir dövrdə Avropada geniş yayılmış "Açıq Səma" siyasəti dövlətlərə öz aralarında 9 "hava azadlığının" hamısından istifadə etmək imkanı yaradır. 24 mart 1992-ci ildə Helsinkidə ATƏT-ə üzv olan 23 dövlət tərəfindən imzalanmış "Açıq Səma" Sazişi "hava azadlıqları"nın tarixində xüsusi yerə malikdir. Fikrimizcə "Açıq Səma" siyasəti "hava azadlıqları"nın inkişaf tarixində liberal rejimi əsas tutaraq önəmli və xüsusi mərhələni təşkil edir. Çünki məhz bunun nəticəsində XX əsrin 90-cı illərindən sonra hazırki dövrə kimi Avropa İttifaqında, Avstraliyada, Yeni Zelandiyada, Çilidə, Birləşmiş Ərəb Əmirliklərində və digər regionlarda geniş şəkildə tətbiq edilən kabotaj azadlıqlarını xüsusilə qeyd etmək lazımdır. Buna istinadən hesab edirik ki, "hava azadlıqları"nın tarixi sisteminin də, 4 mərhələyə ayrılması daha məqsədəmüvafiqdir:

- Birinci mərhələ - XX əsrin əvvəlləri - "Hava azadlıqları" nəzəriyyəsinin formalaşması;
- İkinci mərhələ - XX əsrin ikinci yarısı (1920-1939-cu illər) – "Hava azadlıqları"nın yaranması və inkişafı;
- Üçüncü mərhələ - Çikaqo konvensiyasının qəbulundan sonrakı dövr (1944);
- Dördüncü mərhələ - XX əsrin 90-cı illərindən (1992-ci il "Açıq Səma" Sazişi) sonrakı dövr.

Historical aspects of "air freedoms" in international air law

Annotation

National Aviation Academy, doctoral candidate

Khalilov Zafig Zakir oglu

The different ideas of international air law in connection with historical aspects of "air freedoms" are analyzed In the article and reference was made in 3 stages of historical development of international air law; its historical system was defined; based on it the issues related to proposal on 4^{th} stage within framework of general theoretical provision was investigated.

Исторические аспекты "свободы воздуха" в международном воздушном праве

Аннотация

докторант Национальной Авиационной Академии
Халилов Зафиг Закир оглы

В статье в связи с историческими аспектами «свободы воздуха» в международном воздушном праве исследовались различные мнения, согласно чему, ссылаясь на 3 этапа исторического развития международного воздушного права выявилась свободы исторической системы и на основе этого в рамках общетеоретических положений исследовались вопросы в связи с предложением четвертого этапа.

İstifadə edilmiş ədəbiyyat siyahısı:

1. И. Н. Глебов. Международное право, Издательство: Дрофа, 2006 г.; стр. 140;
2. Н. Глебов. Международное право : словарь, Издательство: Дрофа, 2010 г.; стр. 183 - 184;
3. Юрий Ильин. Международное публичное право : лекции Издательство: НОРМА, 2013 г.; стр. 96;
4. Ayhan Sorgucu "Hava ve Uzay hukuku" (Air & Space Law) Adalet Yayınevi – Ankara 2012, səh. 10 - 11;
5. Бордунов В.Д., Международное воздушное право. Учебное пособие. М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес», Изд-во «Научная книга» 2007, с. 161;
6. Отв. ред. Мовчан. А.П. «Международное воздушное право». Книга 1, М.: Наука, 1980., с. 51-69;

İnternet resursları:

7. Саидов А.Х. Международное право в схемах и определениях, 2004 г. http://схемо.рф/shemy/yurisprudencija/saidov-a-h-mezhdunarodnoe-pravo-v-shemah-i-opredelenijah-2004-g/239.html
8. В.Т. Батычко, Международное право. Конспект лекций. Таганрог: ТТИ ЮФУ, 2011. http://www.aup.ru/books/m232/13_1.htm;