

“Azərbaycan Respublikasında hava azadlıqlarının tətbiqi perspektivləri”

E.M. Nəcəfov, Z.Z.Xəliov.

Beynəlxalq aviasiya qanunvericiliyində beynəlxalq hava daşımalarının müəyyənləşdirilməsi ilə bağlı belə bir müddəa var: Beynəlxalq hava daşımalarının həyata keçirilmə sərhədi beynəlxalq hava daşımaları haqqında müqaviləyə əsasən göstərilən müvafiq yer üzrə bitmiş hesab olunur. Bir çox ölkələrin qanunvericiliyinə əsasən ölkədaxili (kabotaj) yük daşımalarını yalnız həmin ölkəyə məxsus milli hava yolları şirkətləri həyata keçirə bilər. Məhz həmin ölkələrin hava məəcəllələrinə və ya bu sahədə qüvvədə olan müvafiq qanunvericilik aktlarına görə xarici ölkə daşıyıcısının həmin ölkənin hava sərhədləri hüduqlarında kabotaj daşımalar həyata keçirmək hüququ qadağan edilir. Nümunə kimi qonşu dövlətimiz Rusiya kabotaj daşımalar həyata keçirmək hüququnu indiyə kimi 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. Qeyd edək ki, Beynəlxalq Mülki Aviasiya haqqında Çikaqo Konvensiyasının (7 dekabr 1944-cü il) 7-ci maddəsində kabotaj daşımalar 8-ci və 9-cu “hava azadlıqları” xüsusi əsasla qadağan edilmişdi. Lakin, 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.

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 (B1 və B2) arasında kabotaj daşımalar yerinə yetirmək hüququdur.

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 (B1 və B2) arasında kabotaj daşımalar yerinə yetirmək hüququdur.

Müasir dövrdə geniş yayılmış “Açıq hava” siyasəti dövlətlərə öz aralarında 9 “hava azadlığının” 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. 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 yaranmışdır. Nümunə kimi Hollandiyaya məxsus “KLM” şirkətinin başqa bir dövlətin Fransanın Bordo və Lion şəhərləri arasında sənişin və yük daşımaları həyata keçirməsini göstərmək olar. Hal-hazırda Avropa İttifaqı komissiyası “Açıq hava” siyasətinin əhatə dairəsini genişləndirmək istəyir. Maraqlıdır ki, Avropa İttifaqının bəzi dövlətləri (Belçika, Danimarka, İsveç, Finlandiya, Lüksemburq, Avstriya,

Almaniya və Böyük Britaniya) artıq Amerika Birləşmiş Ştatları (ABŞ) ilə “Açıq hava” müqaviləsi imzalamışdır. Bu müqaviləyə əsasən “Amerikan Airlines” şirkətinin müqaviləni imzalamış dövlətlərin istənilən şəhərinə heç bir məhdudiyyətsiz uçuş həyata keçirmək, eyni zamanda həmin dövlətlərin ABŞ-nın istənilən məntəqəsinə bu şəkildə uçuşlar həyata keçirmək imkanı yaranır. Müqavilənin şərtinə əsasən həmin dövlət ABŞ-nın hər hansı bir məntəqəsinə uçuşu yalnız öz milli hava limanlarından həyata keçirə bilər. Məsələn Almaniyanın “Lufthansa” şirkəti Finlandiyanın paytaxtı Helsinkidən-Nyu-Yorka və ya İsveçin “SAS” şirkəti Belçikanın paytaxtından yəni Brüsseldən-Çikaqoya işləyə bilməzlər.

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 sərnəşin axınını 17 mln-a qədər artıracaqdır. Maliyyə cəhətdən bu 5 mlrd dollar əlavə gəlir deməkdir. Bunun üçün Avropa İttifaqının aviadaşıyıcılarına bütün kommersiya və hüquq azadlıqları verilib, 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 Federasiyası ilə də bu səpkili müqaviləni imzalamağı nəzərdə tutmuşdur. Bu avropasayağı yanaşmanın əsasında azad ticarət və mənfəətli rəqabət tezisi durur.

2008-ci ilin avqustunda Bakıda Türkdilli ölkələrin liderlərinin qeyri-rəsmi zirvə görüşü keçirilmişdi. Rəsmi olaraq bu tədbirin 2009-cu ildə keçiriləcək Türkdilli dövlət başçılarının əsas sammitinə hazırlıq xarakteri daşdığı bildirilib. Türkdilli ölkələrin XI dostluq, qardaşlıq və əməkdaşlıq qurultayının açılış mərasimində Azərbaycan Respublikası Prezidenti İlham Əliyev çıxışında qeyd etmişdir ki, “Türkdilli ölkələr arasında əlaqələrin möhkəmlənməsi bu ölkələrin dünya birliyində mövqeyinin möhkəmlənməsinə xidmət edəcək. Bunun üçün bizim bütün imkanlarımız var. Bizi ümumi mədəniyyət, ümumi dil birləşdirir və bu ölkələrimizin arasında münasibətlərin inkişafına təkan verəcək. Azərbaycanla Türkiyənin münasibətləri buna misal ola bilər.

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

Azərbaycan Respublikasında hava daşımaları “Aviasiya haqqında” Azərbaycan Respublikasının qanununa uyğun olaraq həyata keçirilir. Bu qanun 24 iyun 2005-ci ildə qəbul edilib və 1 sentyabr 2005-ci ildən qüvvəyə minib.

Yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi, Qərbi Avropada “Açıq hava” tipli müqavilələrin olduğu halda bunun Türk dövlətləri arasında olması çox təqdirəlayiq ola bilər. 8-ci və 9-cu “hava azadlıqlarını” özündə birləşdirən kabotaj hava daşımaları haqqında ikitərəfli müqavilənin reallaşdırılması Azərbaycanın Türkiyə və 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 “AZAL” QSC-nin Qara dənizin sahilində yerləşən, Avropa ilə Asiyayı 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 vaxtlar Gəncəyə uçuş reysləri həyata keçirilir.

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 günkü məlum məsələlərlə əlqədar müəyyən çətinliklərə baxmayaraq uğurla irəliləyəcəkdir. 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.”

İstifadə olunmuş ədəbiyyat siyahısı:

1. “Aviasiya haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu, 2005-ci il 24 iyun
2. E.M.Nəcəfov, Z.Z.Xəlilov. “Beynəlxalq hava daşımalarında hava azadlıqları”, MAA Elmi əsərləri, 2009.
3. R.F.Məmmədov. “Beynəlxalq hüquq” Bakı-2003
4. Баталов А.А. “Современное международное-правовое регулирование воздушных сообщений: Теория и практика” Москва - 2008
5. Бордунов В.Д. “Международное воздушное право” Москва-2007
6. Конвенция о Международной Гражданской Авиации (Чикаго 1944)
7. ИКАО doc 9626