

UOT 347.823.1

**AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASINDA HAVA MƏKANININ HÜQUQİ REJİMİNİN
NƏZƏRİ VƏ PRAKTİKİ PROBLEMLƏRİ****N.T. Nağıyev**

Milli Aviasiya Akademiyası

Azərbaycan Respublikasında hava məkanının hüquqi rejimi institutunda lazımi səviyyədə tədqiqatlar aparılmadığı üçün nəzəri və praktiki baxımdan çoxsaylı boşluqlar mövcuddur. Bu məqalədə aparılmış elmi-tədqiqatın nəticəsi olaraq, belə elmi-nəzəri və praktiki nəticəyə gəlmək olar ki, müstəqil dövlətin hava məkanının hüquqi rejimi - özünün hava məkanı üzərindəki hüquqlarını müəyyən edən, onun istifadəyə verilməsi və hava hərəkəti qaydasını, hava gəmilərinin, onların heyət üzvlərinin və sərnişinlərin hüquqi statusu ilə bağlı dövlətin hüquqlarını müəyyən edən hüquqi normaların toplusudur.

Açar sözlər: hava məkanının suverenliyi, hava məkanının hüquqi rejimi, hava azadlığı, dövlətin təhlükəsizliyi, dövlətin suverenliyi.

Hava hüququnda hava məkanının hüquqi rejimi institutu müstəsna sahələrdən biridir. Azərbaycan Respublikasında bu sahədə lazımi səviyyədə tədqiqatlar aparılmadığı üçün nəzəri və praktiki baxımdan çoxsaylı boşluqlar mövcuddur. Bu boşluqları aradan qaldırmaq məqsədi ilə məqalədə bu sahəyə müraciət edilmişdir. Bu sahədə daha geniş kontekstdə elmi-tədqiqat aparılmasına zərurət vardır.

Çıkaqo Konvensiyasının 1-ci maddəsinə əsasən, "Razılığa gələn Dövlətlər hər bir dövlətin ərazisinin yuxarı hissəsindəki hava məkanında tam və müstəqil suverenliyə malik olduğunu tanıyırlar" [1].

Beynəlxalq hava hüququnda və dövlətlərin milli qanunvericiliyində bu formatda dövlətlərin hava sahəsinin hüquqi xarakterinə dair aparılan danışıqlar nəticəsində qarşılıqlı əlaqələr möhkəmlənmişdir.

Tarixə nəzər salsaq görərik ki, ta qədim dövrlərdən bəşəriyyət səmada uçmaq arzusu ilə yaşamış, onu reallaşdırmağa cəhdlər göstərmişlər. Qədim yunanlardan bizə Dedalus və onun oğlu İkar barəsində gəlib çatmış əfsanə (Dedalus və onun oğlu İkar çar Krita Minosun əsarətindən qaçıb öz vətəninə getmək üçün hazırladığı uçan qurğudan istifadə etməsi və dəniz üzərində həlak olması barədə), yüzlərlə belə rəvayətlərdə və həqiqətlərdə (böyük alim, filosof, rəssam, ixtiraçı Leonardo Da Vinçinin uçan aparatlar barəsində cizgiləri), nağıllarda uçan mələklər və uçan xalçalarda olduğu kimi əks olunmaqla dövrünün problemlərini yaşamışdır [2].

Bu arzuları reallaşdırmaq və hüquqi qaydaları müəyyən etmək üçün havada hərəkəti tənzimləyən ilk nizamlayıcı akt, Paris polisinin 23 aprel 1784-cü il tarixli fərdi icazəsi olmadan uçan balonların qadağan olunması ilə bağlı verdiyi əmr olmuşdur.

Hava gəmisinin ixtirası və onların uçuşunun hüquqi tənzimlənməsi zərurəti dövrün ən vacib tələbatına çevrildi. Eyni zamanda, bəzi hüquqşünaslar hava məkanının tam azadlığının tərəfdarı olduğu halda, digərləri isə hava rejiminin hüquqi baxımdan ciddi formada tənzimlənməsinə ilk dəfə tərəfdar çıxırdılar.

Beləliklə, ilk dəfə fransız alimi P. Foşil "hava azadlığı" konsepsiyasını "yüksək dənizlərin azadlığı"nın analoqu kimi təqdim etdi və onun nəzəri əsasını verdi. P. Foşil havanın dövlətin suverenliyinə tabe ola bilməyəcəyini iddia edirdi, çünki alimin fikrincə havanın fiziki xüsusiyyətləri imkan vermir ki, dövlətin ərazisi üzərindəki hava məkanında onun səlahiyyətlərinin reallaşdırılması mümkün olsun. P. Foşil tərəfindən hava məkanı ilə hava terminologiyasının qarışdırılması barədə çoxsaylı müəlliflər tərəfindən müxtəlif fikirlər bildirilmişdir. Burada başqa bir vacib məsələni qeyd etmək lazımdır ki, P.Foşilin fikrincə, hava məkanının özü xalqlar arasında əlaqə qurmaq üçün mühüm bir faktor olduğu halda, onun dövlət suverenliyinə tabe olması bu əlaqələrin yaradılmasında ciddi məhdudiyyətə səbəb olacaqdır. Bu səbəbdən də, P.Foşilin fikrincə, "hava azadlığı"-nın elan edilməsinin vacibliyini meydana gətirirdi.

Lakin P.Foşil nəzərə almırdı ki, "hava azadlığı"nın həyata keçirilməsi, dövlətin öz ərazisi üzərindən uçuşlara məhdudiyət qoyması ilə nəticələnməklə, həm də dövlətin təhlükəsizliyinin və dövlətin ərazisi üzərindən uçmaq hüququ əldə edən hava gəmisinin təhlükəsizliyinin təmin olunmasını, eyni zamanda xarici təyyarələrin öz ərazisindən uçmasını qadağan etməyə, onların təhlükəsizliyini təmin etmək üçün lazımi tədbirlər görməyə, eləcə də kommersiya maraqlarını qorumağı qadağan etmişdir [3].

Bu fikrin tərəfdarları təyyarənin, açıq dənizdəki gəmilər kimi səmada sərbəst olacağına inanırdılar. Bu liberal fikir, aşağıdakı sadə həqiqəti nəzərə almırdı: əgər "səmanı" biz planetin bütün hava məkanı kimi qiymətləndiririksə, onda təyyarə digər məsələlərlə yanaşı, dövlətlərin suveren ərazisindən uçacaq, dəniz gəmiləri isə "azaddır", yalnız dövlətlərin suverenliyinə aid edilməyən açıq dənizdə hərəkət edirlər.

Bununla belə, P.Foşilin və onun tərəfdarlarının "hava azadlığı" nəzəriyyəsi XX əsrin əvvəllərində elmi dairələrdə geniş yayılmaqla bərabər, hətta 1910-cu ildə nəzərdən keçirmək üçün sülh və müharibə dövründə hava hərəkəti barədə beynəlxalq konvensiya layihəsində əsas məqsəd kimi istifadə edilmişdir, lakin müzakirələrdə dövlətlərdən kifayət qədər dəstək almamışdır.

Dövlətlərin torpaq və su ərazilərinin üstündə yerləşən hava məkanında tam və müstəsna suveren hüquqlara malik olmasını təmin edən nəzəriyyə daha çox müasirliyi ilə fərqlənərək, dövlətlərin təhlükəsizliyinin təmin olunması məqsədi ilə, hava məkanına daxil olan uçan aparatlara, o cümlədən hava gəmilərinə nəzarət etmək imkanı əldə etdi. Eyni zamanda bəzi alimlərin, xüsusən R. Grünvaldın, dövlət ərazilərinin hüquqi təbiətini və təyyarələrin hüquqi statusunu, mülki hüquqdan irəli gələn prinsiplərə, xüsusilə Roma hüququna istinad edərək, "cujus est solum, ejus est summitasusque ad coelum" (yerin sahibi kimdirsə, göylərə qədər hava sütunu da ona aiddir) əsaslandırmaq cəhdləri müdafiə olundu. Bu yanaşma, dövlətin hava məkanı üzərindəki suveren hüquqlarının mülki hüquqi təbiətini özündə əks etdirir, necə ki, dövlət, sahibi olduğu hava məkanından bütün istifadə hüquqlarına malikdir [4].

Beləliklə, dövlətin suverenliyi xarakterinə görə xüsusi mülkiyyət hüququ səviyyəsinə salınmışdır. Dövlətin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi məsələləri ilə dövlətin hava məkanında suverenliyinin əlaqələndirilməsi fenomeni E. Çitelman, E. Kleun, P. Lubeir, F. List kimi alimlər tərəfindən daha dəqiq açıqlanır.

Hava sahəsindəki suverenlik nəzəriyyəsinə riayət edərək, bəzi müəlliflər həmin ərazidə xarici qeyri-hərbi təyyarələr üçün "təhlükəsiz keçid" hüququnu təmin etmək, eyni zamanda müvafiq dövlət statuslu "zərərsiz keçid" şərtlərini müəyyən etmək hüququnun saxlanması təklifi ilə çıxış etmişlər. Dövlətlərin suverenliyi nəzəriyyəsinin digər müəllifləri dövlətin torpaq və su ərazisi üzərindəki hava məkanında yalnız mülki hava gəmilərinin uçuşları üçün icazə verilməsi və dövlətin təhlükəsizliyini təmin etmək hüququnu saxlamaqla və bunun üçün lazımi tədbirləri görməyi təklif etdilər [5].

Bu konsepsiyaların hər ikisi - "hava azadlığı" və "dövlətin suverenliyi" 1910-cu ildə Fransa hökuməti tərəfindən 19 dövlətin iştirakı ilə Beynəlxalq Hava Qanunu Konfransında müzakirə edildi. Ancaq bu Konfransın iştirakçıları tərəfindən əldə edilənlər hava hərəkəti haqqında beynəlxalq konvensiya layihəsinin hazırlanmasından ibarət idi, lakin hava məkanının qanuni rejimi məsələsində fikir ayrılıqları səbəbindən qəbul edilmədi.

1914-cü ildə Birinci Dünya müharibəsinin başlanması ilə aviasiya sənayesi və texnologiyası, o cümlədən hərbi aviasiya möhtəşəm dərəcədə inkişaf etmişdir. Belə bir şəraitdə aviasiya aktivləri qorxulu silaha çevrilərək hava məkanının istifadəsi kontekstində milli təhlükəsizlik maraqlarının qorunması naminə dövlətlər tərəfindən daha yüksək səviyyədə anlaşılmasına gətirib çıxardı. Buna görə də, hava sahəsindəki "dövlət suverenliyi" konsepsiyasının demək olar ki, bütün dövlətlər tərəfindən tanınması zərurəti reallaşdı.

Birinci Dünya müharibəsi dövründə bu konsepsiya əksər dövlətlər tərəfindən beynəlxalq hüquq norması kimi tanınmağa başlamışdır. 1919-cu ildə müharibənin sona çatmasından sonra Versal Sülh Konfransı təşkil edildikdə, dövlətlərin hava sahəsindəki suverenlik prinsipinin üstünlük təşkil edəcəyinə heç bir şübhə qalmamışdı. Bu konsepsiyanın Beynəlxalq hüquqi konsolidasiyası

1919-cu ildə Aeronaviqasiyanın tənzimlənməsi üzrə Paris Konvensiyasında, sonra 1926-cı ildə İbero-Amerika Konvensiyasında və 1928 - ci ildə Pan Amerika Konvensiyasında əldə edilmişdir.

Çatışmayan cəhətlərinə baxmayaraq, 1919-cu ilin Paris Konvensiyası beynəlxalq hava hüququnun formalaşmasında və inkişafında beynəlxalq hüququn müstəqil bir sahəsi kimi böyük rol oynamışdır. Paris Konvensiyasının müddələrinin əksəriyyəti 1944-cü ildə Çikaqoda İkinci Dünya müharibəsi ərəfəsində qəbul edilmiş Beynəlxalq Mülki Aviasiya Konvensiyasında təsbit edilmişdir.

Əsas o idi ki, "hava azadlığı"nın tərəfdarları 20-39-cu illərdə bu konsepsiyayı sübut etmək cəhdlərini davam etməkdə ısrarlı olmalarına baxmayaraq, 1919-cu il Paris Konvensiyası hava sahəsindəki tam və müstəqil "suverenlik prinsipinin" daha universal xarakterə malik olmasının başlanğıcı olduğunu təsdiq etdi. Hava sahəsindəki suverenlik prinsipinin hüquqi baxımdan təsdiqi kimi 20-ci illərdə onun konsolidasiyası və faktiki olaraq bütün milli hava qanunvericiliyi aktlarında təsbit olunması idi [6].

Bu prinsipin əsas məzmunu dövlətin öz ərazisində hava məkanının ümumi hüquqi rejimini müəyyən etməklə bərabər, eyni zamanda hava məkanında hər hansı bir fəaliyyətə icazə verilməsi və ya bu fəaliyyətin qadağan edilməsi üçün müstəsna hüquqlara malikdir, həmçinin özünün hər hansı bir hissəsi olan belə bir ərazidə fəaliyyətin həyata keçirilməsi əsaslarını və şərtlərini müəyyənləşdirir.

Dövlətlər tərəfindən qəbul edilmiş bu prinsipin barəsində M. Milde göstərir: "Bu aksiomatik doğru vəziyyəti (prinsipi) yenidən nəzərdən keçirmək üçün heç bir səbəb yoxdur və dövlətlər bu əsas prinsipə hər hansı düzəlişi müzakirə etməyə razı ola bilməzlər". Belə qiymətləndirmənin etibarlılığının sübutu kimi, dövlətlərin münasibəti ilə yanaşı, 1994-cü il noyabrın 23-dən dekabrın 6-dək Monrealdə keçirilən "Beynəlxalq Hava nəqliyyatının hərəkətinin tənzimlənməsi üzrə "Bu gün və gələcəkdə" adlı Beynəlxalq Konfransın iştirakçılarının başlanğıcdan sonuna qədər müdafiə olunan yekdil "Çikaqo Konvensiyasında əsası qoyulan global səviyyədə suverenlik, bərabərlik, qarşılıqlı əlaqə, uyğunlaşma və əməkdaşlıq ilə bağlı prinsiplər hava nəqliyyatına yüksək səviyyədə xidmət göstərmiş və şübhə altına alınmağa əsas yoxdur" kimi mövqeyini göstərmək kifayətdir [7].

Eyni zamanda, müasir dövrdə region dövlətlər arasında inteqrasiya tendensiyalarının yaranması, o cümlədən - bölgələr daxilində (ən nümunəvisi birləşmiş Avropa) dövlətlərin suveren hüquqlarının ictimai birliyə tədricən köçürülməsi, digər tərəfdən - keçmiş federal və ya unitar dövlətlərin suveren dövlətlərə ayrılması prosesi ilə (nümunəvi misal kimi SSRİ dən ayrılmış MDB ni göstərmək olar) müşayiət olunmasıdır ki, hətta suverenliyə qarşı ağırlı bir prosesin yaranmasına da səbəb ola bilər.

Hava məkanındakı tam və müstəsna dövlət suverenliyi prinsipi beynəlxalq hava hüququnun təməl prinsipi olsa da, biri-birindən qarşılıqlı asılı olan bəzi problemlərin yaranması da, tez - tez beynəlxalq aviasiyanın fəaliyyətlərinə mane olur. Bununla əlaqədar beynəlxalq təcrübənin təhlili onu göstərir ki, dövlətlərin təcrübə əməkdaşlığı və onların siyasi və iqtisadi səviyyədə inteqrasiyası (AB, MDB təmsalında) dövlətlərin özlərinin mənafeləri naminə bu konsepsiyanın tətbiqinin reallaşdırılmasını şərtləndirir. Bununla razılaşmamaq da mümkün deyildir, çünki beynəlxalq hava əlaqələrinin tənzimlənməsində digər hüquqi normalar da yoxdur.

Hətta belə məsələlərin həlli müqavilələrlə bağlı olmasa belə, dövlətlər suverenlik hüquqlarından istifadə edərkən elə qərarlar qəbul etməlidirlər ki, digər ölkələrə, onların hüquqi və fiziki şəxslərinə, həmçinin beynəlxalq uçuşlara ziyan vurmasın.

Bu sahədə vacib bir məsələ həll olunmamış qalmışdır. Belə ki, 1944 - cü il Çikaqo Konvensiyasının 1-ci maddəsində dövlətlərin üzərindəki hava məkanında onların suveren hüquqlarının əhatə dairəsinin yuxarı sərhəddi müəyyən edilməmişdir və bu səbəbdən də, milli qanunvericiliklərdə bu məsələ öz əksini tapmamışdır.

1967-ci ildə BMT-nin Kocmos üzrə Komitəsinin 6-cı sessiyasının gündəliyinə 19 dekabr 1966-cı ildə BMT Baş Assambleyasının 2222 (XXI) sayılı qətnaməsi əsasında dövlət suverenliyinin yuxarı həddini müəyyənləşdirmək məsələsi daxil edilmişdir. BMT-nin komitəsi çərçivəsində bu mövzuda aparılan müzakirələr zamanı, problemin həllinə dövlətlərin müxtəlif yanaşmaları ortaya qoyuldu. 1979-cu il iyunun 22-də BMT-nin Kosmik Komitəsinin 22-ci sessiyasında Sovet İttifaqı "BMT-nin Baş Assambleyasının Hava Məkanının və Kosmik fəzanın sərhədlərinin müəyyən

edilməsi, həmçinin geostasionar peyklər keçən kosmik fəzanın statusunun müəyyən edilməsi barədə işçi layihə təqdim etmişdir. Bu sənəd xüsusilə aşağıdakıları nəzərdə tutur:

1. Dəniz səviyyəsindən 100-110 km yuxarıda yerüstü məkan, kosmik məkan hesab edilirdi.
2. Hava sahəsi və kosmos arasındakı sərhəd dövlətlər arasında müqavilə sonrakı müqavilələrə müvafiq həll edilir.
3. Bəzi dövlətlərin kosmik obyektləri digər ölkələrin ərazilərindən, dəniz səviyyəsindən 100-110 km-dən aşağı yüksəkliklərdə uçmaq hüququnu saxlayır və orbitə daxil olur və yerə qayıdırlar.
4. Geostasionar peyklərin keçdiyi orbit bütövlükdə kosmosun ayrılmaz hissəsidir. 1967-ci ildə Ay və digər göy cisimləri daxil olmaqla, kosmosun kəşfi və istifadəsi barədəki dövlətlərin fəaliyyət prinsipləri haqqında Müqavilənin bütün müvafiq müddəaları ilə əhatə olunsa da, kosmik fəza heç bir formada dövlətlər tərəfindən mənimsənilə bilməz [8].

Hazırkı mərhələdə dövlətlərin vəzifəsi bu müddəanı beynəlxalq müqavilədə təsbit etməkdir və 1944-cü il Çikaqo Konvensiyası bunun üçün ən uyğun sənəddir.

Dövlətlərin ərazisinə gəldikdə, qeyd etmək lazımdır ki, Çikaqo Konvensiyasının 2-ci maddəsində verilən tərif aydın şəkildə köhnəlmişdir belə ki, müstəmləkəçilik dövründən qalan "suzerenitet" və "protektorat və ya mandat" kimi konsepsiyalara müraciətə məqbul səviyyə kimi baxıla bilməz. Bundan əlavə M. Milde qeyd edir ki, Çikaqo Konvensiyasının 2-ci maddəsində qeyd edilən ərazi sularına istinad artıq kifayət hesab edilə bilməz və bu konsepsiya beynəlxalq dəniz hüququ kontekstində ətraflı təhlil tələb edir [9].

Çikaqo Konvensiyasının qəbul edildiyi tarixdə qeyri-müəyyən olan hava məkanının bəzi hissələrinin hüquqi rejimlərinin, o cümlədən xüsusilə də BMT-nin 1982-ci il tarixli "Dəniz hüququ haqqında Konvensiyası"nın müddəaları olan arxipelaq suların hüquqi rejimi, beynəlxalq körfəzlər və onlardan tranzit keçid hüququ və müstəsna iqtisadi zonaların hüquqi rejimi Çikaqo Konvensiyasında və dövlətlərarası müqavilələrdə təsbit edilməsi zərurəti mövcuddur.

Daha əhəmiyyətli bir məsələ bu kontekstdə suveren hava məkanının bölünməsi məsələsindən ibarətdir. Bu hədd, hava hərəkətinə xidmət (HHX) məqsədilə ilkin elementi özündə funksional olaraq əks etdirir.

Çikaqo konvensiyası bu barədə hər hansı norma nəzərdə tutmur. Onlar Çikaqo konvensiyasına edilən 11 Əlavədə, İKAO Şurası və Assambleyası tərəfindən qəbul edilən qərarlarda və tövsiyələrdə, həmçinin İKAO-nun konfranslarında və regional müşavirələrdə qəbul edilir.

Çikaqo Konvensiyasına 11-ci Əlavədə göstərilir: "Razılığa gələn dövlətlər bu əlavənin müddəalarına uyğun olaraq, öz yurisdiksiyasına aid olan hava məkanında hava hərəkətinin idarə edilməsi qaydalarını müəyyən edir.

Bu müddəalar hava hərəkətinin idarə olunması üçün hava məkanlarının yaradılması məqsədi ilə, ümumi şərtləri (onların konfigurasiyası, minimum ölçüləri və sərhədləri, onların nisbi mövqeyi və göstərilən xidmətlərin xarakteri) müəyyən etmələrini tələb edir.

11-ci Əlavənin 2.7.1. maddəsinə əsasən, hava məkanında hava hərəkətinin idarə olunması səmərəli xidmətin təşkilinə və marşrutun strukturuna daha çox diqqət yetirilir, nəinki milli sərhədlərin nəzərə alınması. Bunun üçün müvafiq olaraq hava hərəkəti dövlətlərin qarşılıqlı razılaşması əsasında dövlətlərarası sərhədləri boyunca düz xətt üzrə təşkil olunur. Heç də hərəkət yolunun yerüstü sərhədlərlə üst –üstə düşməsi vacib deyildir [10].

BMAT Konsolidasiya Edilmiş Davamlı Hava Nəqliyyatı Siyasəti Bəyannaməsində bildirir: açıq dəniz üzərində hava hərəkətinin idarə edilməsini təmin edən dövlətlər mükafatlandırılırlar, necə ki, hava məkanına yaxın olan dövlətlər mümkün olan qədər bu fəaliyyəti təmin edirlər, açıq dəniz üzərində hava hərəkətinin idarə edilməsi tələb olunan səviyyədə mümkün olmadıqda, hərəkətin istiqamətinin müvəqqəti olaraq dəyişdirilməsi üçün ehtiyat plana malik olmaqla BMAT tərəfindən qiymətləndirilərək, əsas xidmət bərpa edilənə qədər həyata keçirilir.

Lakin, bizim fikrimizcə, mövcud məsələnin həlli üçün bu sənədlərin səviyyəsi kifayət deyil. Çikaqo Konvensiyasının özündə, hava hərəkətinin idarə olunmasının təmin olunması barədə norma dövlətlər arasında müvafiq razılaşma ilə həll edilməsi məsələsinə baxılması zəruridir.

Bu baxımdan, dünya təcrübəsi (həm regional, həm də universal əsasda) Çikaqo Konvensiyasından xeyli irəli keçmişdir, hansı ki, müharibə dövrü və ondan sonrakı təcrübəsini (və qismən əldə edilən müharibə zamanı) ümumiləşdirərək hava hərəkətinin idarə olunmasını təmin edən proqram həyata keçirilməsinə baxmayaraq, bu problemin həllində müasir tələblərə uyğun gəlməyən boşluqlar mövcuddur.

Universallıq (qlobal) baxımından artıq hazırlanmış sistemlərdən söhbət gedir: Amerika Qlobal Stasionar Sistemi (GPS), Rusiyanın Qlobal Orbital Peyk Naviqasiya Sistemi (GLONASS) və nəhayət, ortaya çıxan Qlobal Naviqasiya Peyk Sistemi (GNSS) kimi yaradılan (və qismən artıq yaradılmış) sistemlər (bəzi digər peyk rəbətəsi sistemləri ilə birlikdə) naviqasiya nəzarət sahəsində tamamilə yeni bir vəziyyət yaradır.

Regional baxımdan, bizim üçün ən aktual problem postsovet məkanında hava hərəkətinin idarəetmə sisteminin yaradılmasıdır. 1991-ci il, Aviasiya və Hava məkanı üzrə Sazişə əsasən, iştirakçı dövlətlərin "birləşdirilmiş" hava məkanını formalaşdırmağa cəhd göstərməsidir ki, bu da ərazi dövlətlərdən kənarında hava sahəsini əhatə edəcəkdir.

Prinsipial olaraq, "hava məkanının hüquqi rejimi" baxmayaraq ki, "vahid" deyildir, hava hərəkətinin Qərbi Avropa Birliyi - EUROCONTROL, Afrika və Madaqaskarda - ASECNA, Mərkəzi Amerikada - COCESNA - ATS sahəsində bütün çoxtərəfli təşkilatlar tərəfindən təsis edilmiş, rəsmi olaraq adlandırılmış funksional hava məkanıdır. Buna görə MDB üzvü olan ölkələr burada qeyri-adi bir iş görməmişdir.

Ancaq Çikaqo Konvensiyasında bu praktikanı qanuniləşdirmək arzu olunandır. Əks təqdirdə bu proses dünyanı böyük problemlə üzləşdirə bilər, bir gün gələr ki, planetin vahid hava sahəsi (açıq dəniz üzərində də daxil olmaqla) özbaşına olaraq "müxtəlif" dövlətlər birliyinin muxtariyyətinə keçə bilər. Bu da, dövlətlərin maraqlarına zidd ola bilər, xüsusilə də dövlət təhlükəsizliyinin təmin edilməsi və iqtisadi münasibətlərin "vahid" hava məkanında hər hansı dövləti və ya dövlətlər birliyini cəzalandırılması zərurətini yarada bilər.

1992-ci il mayın 15-də Daşkənddə imzalanmış "Hava məkanının istifadəsi haqqında Saziş"ə əsasən, iştirakçı dövlətlərin vahid hava məkanında nəzarət və hava hərəkətinin idarə olunması sistemi və hava hücumundan müdafiə sistemi, dövlətlərin hava məkanının istifadəsi və idarə edilməsinin əsas orqanıdır. Hava məkanının istifadə və hava hərəkətinin idarə edilməsi üçün uyğunlaşdırma tədbirlərinin əlaqələndirilməsi Hava hərəkətinin İdarəetmə Mərkəzinə və Hava hücumundan Müdafiə Qüvvələrinin Mərkəzi Qərargahına həvalə edilir [11].

Təcrübədə, Birləşdirilmiş Hava məkanının İdarəetmə Sistemi (EU-ATC) tamamilə Rusiya tərəfindən idarə olunur. MDB-nin hər bir üzv dövləti üçün öz hava məkanında nəzarət və idarəetmə sisteminin yaradılması maliyyə və texniki səbəblərdən qeyri-realdır. Hava naviqasiyasının təhlükəsizliyi nöqtəyi-nəzərindən uzun müddətdir mövcud olan və bu müddətdə təhlükəsiz fəaliyyət göstərən bir sistemin etibarlılığı tamamilə realdır.

Həqiqətdir ki, dünyanın hər hansı digər bölgələrində də, oxşar sistemlər milli strukturların inteqrasiyası nəticəsində ortaya çıxmış olsaydı, yəqin ki, bu halda keçmiş vahid (SSRİ daxilində olduğu kimi) sistem həqiqətən regional bir sistemə çevrilərdi.

Bu gün ayrı-ayrı MDB ölkələri, həmçinin qonşu dövlətlər (uçuş məlumatları sahələrinin) açıq hava məkanında hava hərəkətinin idarə olunması sərhədlərin məhdudlaşdırılması problemi ilə qarşı-qarşıyadırlar ki, bu da həmişə ICAO sənədlərində göstərilən prosedura uyğun tərtib edilmir. Uçuş məlumatlarının bəzi sahələri birtərəfli olaraq dövlətlər tərəfindən elan edilmişdir.

Azərbaycan Respublikası öz hava məkanında hava hərəkətinin idarə olunması sahəsində, xüsusilə Ermənistanla sərhəd zonalarında və Dağlıq Qarabağ Muxtar Vilayətinin ərazisində özünün suveren hüquqlarının reallaşdırılması ilə əlaqədar fəaliyyətində Çikaqo Konvensiyasının tələblərinə və BMAT-nın siyasətinə zidd olan Ermənistanın təhdidləri ilə rastlaşır.

Hava məkanının və beynəlxalq uçuşların hüquqi rejimi - hava məkanına və onun istifadə olunmasına, hava hərəkəti qaydalarına, hava gəmilərinin və ekipaj üzvlərinin, yük və sərnişinlərin hüquqi vəziyyəti ilə bağlı dövlətlərin hüquq və öhdəliklərini müəyyən edən hüquqi normalar toplusudur.

Hava məkanının hüquqi rejimi, dövlətin siyasi, iqtisadi və müdafiə maraqlarını təmin etmək üçün yaradılmışdır. Onun əsas komponenti uçuş hüququ verilməsi prosedurlarının müəyyənləşdirilməsidir. Hava məkanının hüquqi rejimi Beynəlxalq Mülki Aviasiyanın fəaliyyətini tənzimləyən 1944-cü il Çikaqo Konvensiyası, 1982-ci il tarixli BMT –nin Dəniz hüququ Konvensiyası və s. kimi beynəlxalq normaları və müqavilələri özündə əks etdirən milli qanunvericiliklərlə müəyyən edilir. Beləliklə, Aviasiya haqqında qanuna əsasən, Azərbaycan Respublikası hava məkanında tam və müstəqil suveren hüquqlara malikdir. Yəni yalnız Azərbaycan Respublikası özünün hava sahəsindəki qanuni rejimi müəyyən etmək, hava sahəsində xarici hava gəmilərinin uçuşlarını qadağan etmə və ya icazə vermə hüququna malikdir.

Azərbaycanda xarici hava gəmisinin uçuşlarının tənzimlənməsi üçün onların riayət etməli olduğu pasport, gömrük, sanitariya, mülkiyyət və digər uçuş, eniş və tranzitlə bağlı prosedurlar yaradılmışdır. Xarici hava gəmiləri Azərbaycan hava məkanına və ya hava məkanından uçuşda yalnız razılaşdırılmış hava yolu və razılaşdırılmış hündürlükdə uça bilər və göstərilən yerə eniş edə bilər. Hal hazırda “Azərbaycan Hava Yolları” AZAL şirkəti dünyanın 25 ölkəsinə 40–dan çox istiqamətdə hava əlaqələri saxlamaq bərdə razılaşmalara malikdir. Sərhəd zonasında və Azərbaycan Dövlət Sərhəddinin kəsişməsində xüsusi uçuş rejimi yaradılır. Təhlükəsizliyin təmin olunmasına görə və ayrışdırılıya yol verilməməsi prinsipinə uyğun olaraq, hər bir dövlət öz ərazisinin müəyyən hissəsində xarici hava gəmilərinin uçuşlarını məhdudlaşdırmaq və ya tamamilə qadağan etmək hüququna malikdir. Bu məqsədlə də, xarici hava gəmilərinin uçuşu üçün bəzi ərazilərdə qadağalar müəyyən edilir. Azərbaycan Respublikasının hava məkanında uçuş qaydalarının pozulmasına görə cinayət məsuliyyəti müəyyən edilmişdir (Azərbaycan Respublikasının CM m.270.).

Nəticə

Müstəqil dövlətin hava məkanının hüquqi rejimi - özünün hava məkanı üzərindəki hüquqlarını müəyyən edən, onun istifadəyə verilməsi və hava hərəkəti qaydasını, hava gəmilərinin, onların heyət üzvlərinin və sənişinlərin hüquqi statusu ilə bağlı dövlətin hüquqlarını müəyyən edən hüquqi normaların toplusudur.

ƏDƏBİYYAT

1. Beynəlxalq mülki aviasiya haqqında Konvensiya, 7 dekabr 1944-cü il, İKAO ДОК.7300/6.
2. Dalton The Miracle of Flight / Dalton, - McGraw-Hill. - 1977. - P. 104-109.
3. Бекашев К.А. Актуальные вопросы теории современного международного права. Сборник научных трудов. - Ответ, редактор Г.М. Мелков. - М.: ВЮЗИ, 1985. -С. 35-43.
4. Перетерский И.С. Воздушное право. - М. 1922. - С. 35-38.
5. Международное воздушное право: кн.1. / Ответ. Ред. Д.Ю.Н. А.П. Мовчан. - М.: АнСССР Инс-т гос. и права, 1980. -С. 57.
6. Петрова Т.В. История международного воздушного права. Становление (период до 1939-го года). Научный вестник МГТУ ГА
7. ICAO Doc. 9644. ATConf/4.
8. Малеев Ю.М. Международное воздушное право: вопросы теории и практики / Малеев Ю.М. - М.: Международные отношения, 1988. - С.42-49.
9. Milde M. The Chicago Convention - are major amendments necessary or desirable 50 years later? / M. Milde //1994 Annals of Air and Space Law.- Vol XIX-I. - P. 416. ¹³ICAO Doc. 9644.AT Conf/4.
10. Çikaqo Konvensiyasına 11-ci əlavə.
11. ICAO Doc. 8144-AN/874/4.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И ПРАКТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕЖИМА ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА В АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ**Н.Т. Нагиев**

В Азербайджанской Республике, ввиду не проводимых на должном уровне исследований правового режима воздушного пространства, с точки зрения теории и практики в этой области существуют многочисленные пробелы. В результате проведенного научного исследования можно прийти к такому научно-теоретическому и практическому выводу, что правовой режим воздушного пространства независимого государства - это совокупность правовых норм, определяющих права государства в отношении прав на воздушное пространство, правила его использования и воздушного движения, правовой статус воздушных судов, их экипажа и пассажиров.

Ключевые слова: *суверенитет воздушного пространства, правовой режим воздушного пространства, воздушная свобода, безопасность государства, государственный суверенитет.*

THEORETICAL AND PRACTICAL PROBLEMS OF THE LEGAL REGIME OF AIRSPACE IN AZERBAIJAN REPUBLIC**N.T. Nagiyev**

In Azerbaijan Republic there were no research of the legal regime of airspace, and in theory and practice there are numerous gaps in this area. As a result of the conducted scientific research, it is possible to come to the following scientific-theoretical and practical conclusion that the legal regime of the airspace of an independent state is a set of legal norms defining the rights of the state regarding airspace rights, the rules of its use and air traffic, the legal status of aircraft, their crew and passengers.

Keywords: *sovereignty of airspace, the legal regime of airspace, air freedom, state security, state sovereignty.*