

Mövzu 17. Beynəlxalq hava hüququ

P L A N:

1. Beynəlxalq hava hüququnun anlayışı və ümumi xarakteristikası.
2. Beynəlxalq hava hüququnda beynəlxalq uçuşların hüquqi rejimi.
3. Beynəlxalq mülki aviasiya təşkilatla

Ədəbiyyat

1. Azərbaycan Respublikasının Konstitusiyası, Bakı, 1995;
2. Azərbaycan Respublikasının «Polis haqqında» Qanunu, Bakı, 1999;
3. İnsan hüquqları və polis, Bakı, 2002;
4. **H.H.Hüseynov.** Beynəlxalq hüquq. Bakı, 2000;
5. **İ.Balayev.** Beynəlxalq hüquq. Ümumi hissə. Bakı, 2000;
6. **R. Məmmədov.** Beynəlxalq hüquq. Bakı, 2002;
7. **Ə.İ.Əsgərov** «Beynəlxalq hüquq». Bakı, 1979.
8. Q.V. İqnatenko «Mejdunarodnoe pravo» Uçebnik. M. 1999.
9. Ö.M. Kolosov «Mejdunarodnoe pravo» Uçebnik. M. 1999.
10. İ.İ. Lukaşuk «Mejdunarodnoe pravo» Uçebnik. M. 1999.
11. Q.İ. Tunkin «Mejdunarodnoe pravo». Uçebnik. M. 1994.
12. P.N. Birökov. «Mejdunarodnoe pravo» Uçebnik. M. 2001.
13. Kurs mejdunarodnoqo prava. V 7t.-M. 1989-1993.
14. İ.İ. Lukaşuk «Normı mejdunarodnoqo prava» M. 1997.
15. Ö.Ə. Baskin. «İstoriə mejdunarodnoqo prava» M. 1990.

GİRİŞ

Beynəlxalq hava hüququ sahəsində ən mühüm akt 1944-cü ildə imzalanmış Beynəlxalq mülki aviasiya haqqında Çikaqo Konvensiyasıdır. Bu Konvensiyada dövlətin öz hava məkanı üzərində tam və müstəqil suverenliyi prinsipi birmənalı şəkildə təsbit olunmuşdur. Konvensiyada iştirakçı dövlətlərin ərazisi üzərindən uçuş qaydaları, mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinin təmin edilməsi ilə bağlı tələblər öz əksini tapmışdır. Çikaqo Konvensiyasının ikinci hissəsində Beynəlxalq mülki aviasiya təşkilatının (İKAO) təşkili və fəaliyyətinin hüquqi əsasları müəyyən edilmişdir. Azərbaycan Respublikası bu Konvensiyanın iştirakçısıdır.

1. Beynəlxalq hava hüququnun anlayışı və mənbələri

Beynəlxalq hava hüququ beynəlxalq hüququn aparıcı sahələrindən biridir. Beynəlxalq hava hüququ dövlətlər arasında mülki aviasiyanın fəaliyyətini və hava məkanından istifadəni beynəlxalq hüquq normaları və milli hüquq normaları əsasında tənzimləyir.

Beynəlxalq hüququn bir sahəsi olub, hava məkanının hüquqi statusunu və beynəlxalq uçuşları və ondan istifadə rejimi ilə bağlı dövlətlərarası münasibətləri nizama salan beynəlxalq-hüquqi normaların məcmusuna deyilir.

Beynəlxalq hava hüququnun tətbiq sahəsindən danışarkən nəzərə almaq lazımdır ki, hava məkanı (dünya okeanının səviyyəsindən kosmik fəzanın sərhədinə qədər olan sahə) iki növə – dövlətlərin quru və su ərazisi üzərində yerləşən suveren hava məkanına və dövlət sərhədlərinin hüdudlarından kənarında yerləşən açıq hava məkanına ayrılır. Dövlətlər BMT-nin və digər beynəlxalq təşkilatların bərabər hüquqlu üzvü olduğu səbəbdən mülki aviasiya sahəsində öz fəaliyyətini və hava məkanından istifadə qaydalarını beynəlxalq hüquq normaları və milli hüquq normaları əsasında həyata keçirir. Dövlətin hava məkanının hüquqi rejimi milli qanunvericiliklə nizamalayarkən, beynəlxalq hava əlaqələrinə aid olan öz beynəlxalq öhdəliklərini mütləq nəzərə almalıdır.

Buna əsasən beynəlxalq hava hüququnun predmetinə aşağıdakı münasibətlər aid edilir:

- ❖ Beynəlxalq hava uçuşlarının təşkili ilə əlaqədar münasibətlər;
- ❖ Xarici hava nəqliyyat müəssisələrinin fəaliyyəti ilə əlaqədar münasibətlər;
- ❖ Dövlətlərin hava gəmilərinin beynəlxalq uçuşlarında təhlükəsizliyin təmin edilməsi ilə əlaqədar münasibətlər.

Beynəlxalq hava hüququnun əsas mənbəyi beynəlxalq müqavilələrdir. Bu sahədə ilk çoxtərəfli müqavilə 1919-cu il Paris Konvensiyası olmuşdur. Konvensiyada dövlətlərin öz hava məkanı üzərində müstəsna suverenliyi birbaşa təsbit olunmuşdu. Eyni zamanda, Konvensiya əcnəbi hava gəmilərinin başqa

dövlətlərin hava məkanından «dinc uçub keçməsinə» nəzərdə tuturdu. 1929-cu ildə ikinci çöxtərəfli müqavilə – Beynəlxalq hava daşımalarına aid olan bəzi qaydaların unifikasiyası üzrə Varşava Konvensiyası bağlandı.

Beynəlxalq hava hüququ sahəsində ən mühüm akt 1944-cü ildə imzalanmış Beynəlxalq mülki aviasiya haqqında Çikaqo Konvensiyasıdır. Bu Konvensiyada dövlətin öz hava məkanı üzərində tam və müstəqil suverenliyi prinsipi birmənalı şəkildə təsbit olunmuşdur. Konvensiyada iştirakçı dövlətlərin ərazisi üzərindən uçuş qaydaları, mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinin təmin edilməsi ilə bağlı tələblər öz əksini tapmışdır. Çikaqo Konvensiyasının ikinci hissəsində Beynəlxalq mülki aviasiya təşkilatının (İKAO) təşkili və fəaliyyətinin hüquqi əsasları müəyyən edilmişdir. Azərbaycan Respublikası bu Konvensiyanın iştirakçısıdır.

Bunlardan əlavə, beynəlxalq mülki aviasiyanın fəaliyyətinə qeyri-qanuni müdaxilə aktları ilə mübarizə məsələlərinə həsr olunmuş konvensiyaları, habelə ikitərəfli sazişləri göstərmək olar (məsələn, Azərbaycan Respublikasının Rusiya Federasiyası ilə 1993-cü ildə bağladığı Hava əlaqəsi haqqında Saziş).

Beynəlxalq hava hüququ sahəsində beynəlxalq adətlər öz əhəmiyyətini saxlayır. Çikaqo Konvensiyasında iştirak etməyən dövlətlər üçün bir sıra mühüm normalar, o cümlədən dövlətin öz hava məkanı üzərində suverenliyi prinsipi məhz adət «statusuna» malikdir. Bu sahədə digər adət normaları da mövcuddur: məsələn, dövlət, istənilən hava məkanında onun reyestrinə daxil edilmiş hər bir hava gəmisi üzərində öz yurisdiksiyasını saxlayır; fəlakət zamanı hava gəmisi icazə olmadan xarici dövlətin hava ərazisinə daxil ola bilər və s.

Beynəlxalq hava hüququnun prinsipləri

Dövlətlər arasında hava əlaqələrinin yaranması sahəsində beynəlxalq hüquqi təcrübənin və beynəlxalq hava hüququnun əsas prinsiplərinin müstəsna rolu vardır. Beynəlxalq hava hüququnun bu prinsipləri dövlətlər arasında yalnız mülki aviasiya sahəsində fəaliyyətə və hava məkanından istifadə qaydalarına tətbiq olunur. Bu prinsiplərə dövlətlər tərəfindən ciddi surətdə riayət edilməlidir. Əks halda dövlətlər arasında beynəlxalq hava əlaqələrinin həyata keçirilməsi mümkün ola bilməz.

Beynəlxalq hava hüququnun aşağıdakı prinsipləri vardır:

a) öz hava məkanı üzərində dövlətin tam və müstəsna suverenliyi.

Öz geniş formasına, əhəmiyyətinə və dərin məzmununa görə beynəlxalq hava hüququnda əsas mərkəzi prinsiplərdən biri kimi hesab edilən "dövlətlərin öz ərazisi hüddudunda hava məkanına tam və müstəsna suverenliyi" prinsipidir. Dövlətin suveren hava məkanından əcnəbi uçuş aparatları yalnız icazə qaydasında istifadə edə bilər. Bu icazə ya müvafiq dövlətlərarası müqavilədə təsbit oluna bilər, ya da dövlətin səlahiyyətli orqanı tərəfindən birdəfəlik uçuş üçün verilir.

Mövcud olan bu prinsip beynəlxalq hava hüququnun bir sıra digər prinsiplərinin və beynəlxalq hüquq normalarının mahiyyətini, habelə hava məkanından istifadə edilməsi ilə əlaqədar yaranan konkret hüquqi münasibətlərin xarakterini və xüsusiyyətlərini müəyyən edir və tənzimləyir. Hava məkanında dövlətin bütöv və mütləq suverenliyi dövlət müstəqilliyinin ayrılmaz və tərkib hissəsidir. Bu o deməkdir ki, dövlət müstəqilliyinin və suverenliyinin ümumi xüsusiyyətləri dövlətin bütün ərazisində ali qüvvəyə malikdir və beynəlxalq münasibətlərin qurulmasında və həyata keçirilməsində müstəqildir. Dövlət ərazisi üzərindəki hava məkanına da müstəqilliyin və suverenliyin ali prinsipləri şamil olunur.

Dövlətin müstəqillik və suverenlik prinsipinin vacibliyi ondadır ki, dövlət öz ərazisi üzərindəki hava məkanının hüquqi rejimini və fəaliyyətini beynəlxalq hüquq normaları və milli qanunvericilik əsasında müəyyən edir, tənzimləyir və həyata keçirir. Dövlət müstəqilliyi və suverenliyi həmin dövlətin bütün ərazisi üzərindəki (ərazi suları da daxil olmaqla) hava məkanında qüvvədədir.

Dövlət ona məxsus olan hava məkanının hüquqi rejimini öz iradəsi ilə müəyyən etməli və bununla bağlı olaraq qəbul olunmuş milli qanunlar və normalar digər ölkələrin hava məkanlarının suveren hüquqlarının pozulmasına yönəlməməlidir.

Dövlətin ərazi hüddudlarında uçuş zamanı və ya bu ərazidə olarkən, əcnəbi hava gəmiləri həmin dövlətin müəyyən etdiyi müvafiq qanun və qaydalara ciddi surətdə riayət etməlidir.

Bununla belə, dövlət öz hava məkanından elə istifadə etməlidir ki, bu zaman başqa dövlətlərin hüquq və qanuni mənafeələrinə zərər dəyməsin.

Sözügedən prinsipə müvafiq olaraq, hər bir dövlət öz hava məkanında beynəlxalq uçuşların marşrutlarını və lazım olduqda, belə uçuşlar üçün qadağan zonaları təyin edir, habelə radorabitə və uçuşların təhlükəsizliyinin təmin edilməsi ilə bağlı qaydalar müəyyən edir.

Əcnəbi hava gəmilərinə, onların ekipajına və dövlətə gələn və ya onu tərk edən sərnişinlərə həmin dövlətdə mövcud olan pasport, gömrük, sanitariya və digər qaydalar şamil edilir.

Qüvvədə olan beynəlxalq hava hüququ prinsipinin məzmununa görə dövlətlər aşağıdakı hüquqları həyata keçirmək hüququna malikdirlər:

- 1) dövlətin ərazisi hüdudunda hava hərəkətlərinin tənzimlənməsinə və nizam salınmasına aid olan hüquqlar;
- 2) dövlətin ərazisində olan mülki aviasiyaya məxsus hava nəqliyyatı müəssisələrinin kommersiya fəaliyyətinin nizam salınmasına aid olan hüquqlar;
- 3) ölkə ərazisində olan hava gəmilərinə, onların ekipajlarına və həmin gəmilərdə olan sərnişinlərə, yüklərə və poçta dövlətin inzibati, mülki, cinayət və sairə yurisdiksiyasının həyata keçirilməsinə aid olan hüquqlar.

Beynəlxalq hava əlaqələrinin nizam salınmasına aid olan hüquqlar qrupuna aşağıdakılar aiddir:

- 1) xarici hava gəmilərinin uçuşlarına icazələrin verilməsi qaydasını və şərtlərini müəyyən etmək hüququ;
- 2) dövlət sərhəddinin kəsib keçmə yerini müəyyən etmək hüququ;
- 3) xarici hava gəmilərinin müntəzəm uçuşları üçün açıq olan marşrutları müəyyən etmək hüququ;
- 4) xarici hava gəmilərinin yerə enməsi üçün açıq olan aeroportların siyahısını müəyyən etmək hüququ;
- 5) uçuşların təhlükəsizliyini təmin etmək məqsədilə xarici hava gəmilərinə və onların ekipajlarına edilən tələbləri müəyyən etmək hüququ;
- 6) uçuşların aeronaviqasiya təminatının yerüstü vasitələrindən istifadə edilməsi qaydasını və şərtlərini müəyyən etmək hüququ.

İkinci qrupa dövlət tərəfindən onun ərazisi üzərində beynəlxalq hava əlaqələrini həyata keçirən zaman yaranan kommersiya məsələlərinin tənzimlənməsi və nizama salınması ilə bağlı bütün konkret hüquqlar daxildir.

Üçüncü qrup cinayət, mülki və inzibati yurisdiksiyanın məsələləri ilə bağlıdır. Ölkələr öz hava məkanının sərəncamçısı olmaqla, digər ölkələrə məxsus olan hava gəmilərinin uçuşları üçün icazə sistemlərini müəyyən etməklə bərabər, öz ərazisi məkanında dövlət cinayət sanksiyalarını milli qanunlar əsasında hava gəmisinin ölkənin hava məkanında qaydaları pozduğu halda tətbiq etmək hüququna malikdir. Dövlət tərəfindən cinayət sanksiyalarının tətbiq edilməsində əsas məqsəd ölkənin siyasi və iqtisadi maraqlarını təmin etmək, o cümlədən, dövlətin təhlükəsizliyini və hava gəmisinin hava məkanında uçuşunun təhlükəsizliyini təmin etməkdən ibarətdir.

b) açıq hava məkanında uçuş azadlığı.

Beynəlxalq hava hüququnun ikinci əsas prinsipi beynəlxalq hava məkanında uçuşların azadlığı prinsipidir. Bu prinsipə görə, istənilən dövlətin uçuş aparatları açıq (beynəlxalq) hava məkanında müvafiq beynəlxalq-hüquqi normalara, xüsusilə Beynəlxalq mülki aviasiya təşkilatı (İKAO) tərəfindən müəyyən olunmuş standartlara əməl etmək şərtilə, maneəsiz uçuşlar həyata keçirmək hüququna malikdir. Beynəlxalq hava məkanında olduğu müddətdə bütün hava gəmiləri yalnız qeydiyyatda olduğu dövlətin yurisdiksiyasına tabe olur. Hər hansı başqa bir dövlətin hakimiyyəti bu hava gəmisinə şamil edilmir və onun uçuşuna müdaxilə edə bilməz.

Müasir beynəlxalq hüququn müddəalarına müvafiq olaraq açıq dəniz və beynəlxalq dəniz boğazları üzərindəki hava məkanı bütün dövlətlərin hava gəmilərinin uçuşları üçün azaddır. Belə hava məkanına beynəlxalq hava məkanı kimi baxmalıdır. Beynəlxalq hava məkanının hüquqi rejiminin əsasını uçuşların azadlığı prinsipi təşkil edir.

Açıq dəniz üzərində uçuşların azadlığı dövlətlərin beynəlxalq müqaviləyə qoşulmuş və hamı tərəfindən qəbul edilmiş prinsiplərinin, yəni açıq dənizin azadlığı prinsipinin tərkib hissəsidir. 1958-ci ildə "Açıq dəniz barəsində" Cenevrə Konvensiyası müəyyən etdi ki, açıq dənizin azadlığı həmin dənizin üzərindəki hava məkanında uçuşların azadlığını özünə aid edir. Bütün dövlətlər açıq dəniz

üzərindəki hava məkanında uçuş aparatlarının azad uçuşları həyata keçirmək hüququna malikdirlər. Lakin uçuşların azadlığı hədsiz deyil. Belə ki, dövlət açıq dəniz üzərindəki hava məkanında uçuşu həyata keçirərkən, ona başqa dövlətlərin həmin prinsip əsasında hüquqlarını, habelə beynəlxalq hüququn digər prinsiplərini pozmağa icazə verilmir. Açıq dəniz üzərindəki hava məkanı hər hansı bir dövlətin hakimiyyət dairəsinə daxil deyildir.

Açıq dəniz üzərindəki hava məkanından istifadə etmək üçün bütün dövlətlərin aşağıdakı hüquqları vardır.

- 1) mülki və hərbi uçuş aparatlarının uçuşlarını maneəsiz həyata keçirmək;
- 2) öz hava gəmisinə və onun ekipajına onlara məxsus olan yurisdiksiyanı həyata keçirmək;
- 3) təhlükəsizliyi təmin etmək məqsədilə hava gəmilərinin uçuşlarının idarə olunması və onlara nəzarət edilməsi üçün aeronaviqasiya vasitələrini tətbiq etmək;
- 4) dənizdəki şəraitə, yəni dənizdə üzən hərbi, elmi-tədqiqat və ticarət gəmilərinə onların öz mənafeləri üçün hava gəmilərindən nəzarət etmək;
- 5) beynəlxalq qaydaları və sahilboyu dövlətlərin qanunlarını pozmasına görə açıq dənizdə ticarət dəniz gəmisini təqib etmək;
- 6) dəniz quldurluğu ilə mübarizə aparmaq üçün başqa hava gəmilərini bu işə cəlb etmək;
- 7) dənizdə qanunsuz ticarət edənlərlə mübarizə aparmaq üçün hava gəmilərini bu işə cəlb etmək. Açıq dəniz üzərindəki hava məkanında uçuşları həyata keçirərkən, yuxarıda göstərilən hüquqları daxil olmaqla yanaşı, dövlətlərin üzərinə müəyyən vəzifələr də qoyulmuşdur.

Belə ki, açıq dəniz üzərində azad uçuşlardan istifadə edərkən dövlətlər aşağıdakı vəzifələri yerinə yetirməyə borcludurlar:

- 1) İKAO tərəfindən tövsiyyə edilmiş uçuş qaydalarına riayət etmək;
- 2) radioaktiv materialların tətbiq edilməsi nəticəsində açıq dəniz üzərindəki hava məkanının çirklənməsinin qarşısını almaq;
- 3) açıq dəniz üzərindəki hava məkanında hər cür münaqişələrin qarşısını almaq;

4) bədbəxt hadisələrə və təbii fəlakətə uğramış dəniz və hava gəmilərinə yardım göstərmək;

5) açıq dəniz üzərindəki hava məkanından hər hansı nüvə sınaqlarının keçirilməsi üçün istifadə etməmək;

6) öz hərbi və mülki hava gəmilərinin milli fərqləndirmə nişanları və qeydiyyat nömrəsi olmadan, onların uçuşlarına yol verməmək.

Açıq dəniz üzərində uçuşların azadlığının ayrılmaz hissəsi hava gəmilərinin beynəlxalq dəniz boğazları üzərində uçuşlarının azadlığıdır. Beynəlxalq hüququn hamı tərəfindən qəbul edilmiş prinsiplərinə və normalarına müvafiq olaraq beynəlxalq dəniz boğazları üzərindəki hava məkanı xarici hava gəmilərinin maneəsiz uçuşları üçün açıqdır.

Qeyd olunduğu kimi, beynəlxalq hava hüququ bütün dövlətlər tərəfindən tanınmış və qəbul olunmuş beynəlxalq hüquq normaları və prinsipləri əsasında dövlətlər tərəfindən bağlanmış ikitərəfli və çoxtərəfli müqavilələr əsasında tənzimlənir.

c) beynəlxalq mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinin təmin edilməsi.

Beynəlxalq hava hüququnun əsas prinsiplərindən biri də beynəlxalq mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinin təmin edilməsi prinsipidir.

Beynəlxalq mülki aviasiya haqqında 1944-cü ildə qəbul olunmuş Çikaqo Konvensiyası "təhlükəsizlik" termini haqqında geniş formada açıqlama vermişdir. Həmin termin anlayışı üç qrup normalara bölünür.

Birinci qrupda "təhlükəsizlik" termini bir qədər dar mənada işlənir. Bu qrupa aşağıdakı müddəalar daxildir:

1) dövlət öz hava gəmiləri üçün qaydaları müəyyən edərkən mülki hava gəmilərinin uçuşlarının təhlükəsizliyi nəzərə alınmalıdır. (Çikaqo Konvensiyasının 46-cı maddəsi);

2) qeyri-müntəzəm uçuşlarda uçuşun təhlükəsizliyi məqsədi ilə lazımı aeronaviqasiya vasitələri olmayan rayonlarda hərəkət etmək niyyətində olan hava gəmilərindən uçuşa xüsusi icazənin alınmasını tələb etmək (maddə 5);

3) aeronaviqasiya təminatının vasitələri hava hərəkətinin təhlükəsizliyi və operativliyi (cəldliyi) məqsədilə verilir (maddə 15);

4) pilotsuz hava gəmisinin uçuşuna elə nəzarət edilməlidir ki, mülki hava gəmilərinin uçuşlarında təhlükənin yaranması halı istisna olunsun (maddə 8).

İkinci qrupa o müddəalar daxil edilir ki, onlarda mülki aviasiyadan istifadə edilməsinin təsiri ictimai fəaliyyətin digər sahələrinin təhlükəsizliyinə zəmanət versin.

Üçüncü qrupda "təhlükəsizlik" termini bir qədər geniş mənada işlənir və bu qrupu mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinə aid olan bütün müddəalar təşkil edir.

Bu prinsipdən dövlətlər üçün iki başlıca vəzifə irəli gəlir:

1. aviasiya texnikasının, hava limanlarının, köməkçi xidmətlərin və hava marşrutlarının texniki etibarlılığını təmin etmək üzrə tədbirlər görmək;
2. mülki aviasiyanın fəaliyyətinə qeyri-qanuni müdaxilə aktları ilə mübarizə aparmaq.

Birinci vəzifənin həyata keçirilməsində Beynəlxalq mülki aviasiya təşkilatının (İKAO) böyük rolu vardır. Bu təşkilat çərçivəsində dövlətlər mütəmadi olaraq hava gəmilərinin uçuşa yararlılığı, uçuş və texniki heyətin lazımi peşə hazırlığı, rabitə sistemləri və aeronaviqasiya xəritələri, hava limanlarının və enmə meydançalarının xarakteristikası və aviasiyanın təhlükəsizliyi ilə bağlı bütün digər məsələlərə aid beynəlxalq reqlamentlər işləyib hazırlayırlar.

İkinci vəzifənin həyata keçirilməsi ilə əlaqədar dövlətlər beynəlxalq müqavilələr bağlayır və beynəlxalq mülki aviasiya üçün təhlükə törədən cinayət əməlləri ilə mübarizənin beynəlxalq-hüquqi və dövlətdaxili vasitələrini müəyyən edirlər. Bu sahədə üç əsas universal müqavilə mövcuddur:

- Hava gəmisində törədilən hüquq pozuntuları və bəzi digər aktlar haqqında 1963-cü il Tokio Konvensiyası;
- Hava gəmilərinin qeyri-qanuni ələ keçirilməsi ilə mübarizə haqqında 1970-ci il Haaqa Konvensiyası;
- Mülki aviasiyanın təhlükəsizliyi əleyhinə yönəlmiş qeyri-qanuni aktlarla mübarizə haqqında 1971-ci il Monreal Konvensiyası.

Tokio Konvensiyası hava gəmisində törədilən istənilən cinayətlərə tətbiq edilir. Haaqa Konvensiyasına görə, uçuşda olan hava gəmisində şəxs o halda cinayət törətmiş sayılır ki:

- «a) qeyri-qanuni olaraq, zorakılıq yolu ilə və ya zorakılıq tətbiq edilməsi ilə hədələməklə və yaxud istənilən digər formada qorxutma yolu ilə bu hava gəmisini ələ keçirir və ya onun üzərində nəzarət həyata keçirir, yaxud istənilən belə bir hərəkət törətməyə cəhd edir;

b) istənilən belə bir əməlin törədilməsində və ya törədilməyə cəhd edilməsində iştirakçı kimi çıxış edir» (1-ci maddə).

Monreal Konvensiyası beynəlxalq mülki aviasiya üçün təhlükəli olan cinayət əməllərinin siyahısını genişləndirmişdir. Konvensiyanın 1-ci maddəsinə əsasən, aşağıdakı əməllərdən birini qeyri-qanuni və qəsdən törətmiş şəxs cinayət etmiş sayılır:

a) uçuşda olan hava gəmisindəki şəxsə qarşı zorakılıq aktı törədilməsi, əgər bu akt həmin hava gəmisini təhlükəyə məruz qoyarsa;

b) istismarda olan hava gəmisinin məhv edilməsi və ya hava gəmisinə, onu sıradan çıxaran və ya uçuş zamanı onu təhlükəyə məruz qoya bilən zədə yetirilməsi;

c) istismarda olan hava gəmisinə hər hansı bir üsulla qurğu və ya maddə qoyulması və ya buna gətirib çıxara bilən müəyyən hərəkətlər edilməsi, əgər bu qurğu və ya maddə həmin hava gəmisini dağıda və ya onu sıradan çıxara bilərsə və yaxud onu uçuş zamanı təhlükəyə məruz qoya bilən zədə yetirə bilərsə;

d) aeronaviqasiya avadanlığının məhv edilməsi və ya zədələnməsi və yaxud onun istismarına müdaxilə edilməsi, əgər istənilən belə bir akt uçuşda olan hava gəmilərini təhlükəyə məruz qoya bilərsə;

e) bilərəkdən yalan məlumatlar verilməsi, əgər bu, uçuşda olan hava gəmisini təhlükəyə qoya bilərsə.

Göstərilən maddənin 2-ci hissəsinə görə, yuxarıda sadalanan cinayətlərdən hər hansı birini törətməyə cəhd edən və ya istənilən belə bir cinayətin törədilməsində iştirakçı kimi çıxış edən hər hansı bir şəxs də cinayət törətmiş sayılır.

2. BEYNƏLXALQ HAVA HÜQUQUNDA BEYNƏLXALQ UÇUŞLARIN HÜQUQI REJİMİ.

Mülki aviasiya bu gün beynəlxalq aləmdə təkcə sərnişin və yük daşıma rolunu deyil, həm də dövlətlərarası iqtisadi, mədəni, siyasi münasibətlərin möhkəmləndirilməsində müstəsna rol oynayır. Bu baxımdan, beynəlxalq aləmdə mülki aviasiyanın daha intensiv inkişafı üçün hava məkanının hüquq rejiminin aviasiya xidməti işinin tənzimlənməsində mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Dövlətlərin ərazisi üzərində mövcud hava məkanından beynəlxalq uçuşların nizama salınması, dövlətlərin qəbul etdikləri qanunvericiliklə, o cümlədən çoxtərəfli və ikitərəfli beynəlxalq müqavilələrlə hüquq qaydada tənzimlənilir.

Hava gəmisini uçuşunun beynəlxalq uçuş kimi təsdiq edilməsi üçün vacib şərtlərdən biri də onun iki dövlətin hava məkanını kəsib keçməsidir. Bu vacib əlamət «beynəlxalq uçuş» anlayışının əsasını təşkil edir. Öz-özlüyündə digər dövlətin hava məkanındakı uçuş beynəlxalq uçuş sayıla bilməz. Söhbət yalnız o uçuşdan gedə bilər ki, onun başlanması və ya başa çatması xarici dövlətin ərazisində baş verir. Uçuş bütövlükdə (onun bir mərhələsi yox) bir dövlətin içərisində planlaşdırılıbsa, bu, daxili uçuş hesab olunur. Ümumiyyətlə hava məkanındakı uçuşların aşağıdakı növləri vardır:

1. Bir dövlətin ərazisindən başqa dövlətin ərazisinə.

Bu uçuşlar da öz növbəsində bir neçə cür olur:

a) iki dövlətin sərhədini ani kəsib keçməklə həmsərhəd dövlətə uçuşlar;

b) açıq dəniz rayonunu kəsib keçməklə;

c) üçüncü dövlətin ərazisindən tranzit (enmədən) uçub keçməklə;

ç) beynəlxalq boğazlardan və ya arxipelaq sularından tranzit uçub keçməklə.

2. Açıq dəniz rayonundan və ya Antarktikadan xarici dövlətin ərazisinə və geriyyə;

3. Açıq dənizin bir rayonundan və ya Antarktikadan açıq dənizin digər rayonuna, beynəlxalq boğazlardan və ya arxipelaq sularından tranzit uçub keçməklə;

4. Açıq dəniz və ya Antarktika hüdudlarında, beynəlxalq boğazlardan və ya arxipelaq sularından tranzit uçub keçmədən;

5. Hava gəmisinin qeydiyyatda olduğu (gəmini istismar edən) dövlətin ərazisindən açıq dənizə və ya Antarktikaya və geriyyə (balıq ehtiyatlarının kəşfiyyatı, elmi tədqiqatlar aparılması məqsədilə və s.);

6. Hava gəmisinin qeydiyyatda olduğu (gəmini istismar edən) dövlətin ərazisinin bir hissəsindən digər hissəsinə, xarici dövlətin ərazisini tranzit uçub keçməklə (məsələn, ABŞ-ın mərkəzi hissəsindən Kanadadan keçməklə Alyaskaya);

7. Hava gəmisinin qeydiyyatda olduğu (gəmini istismar edən) dövlətin ərazisinin bir hissəsindən digər hissəsinə, beynəlxalq boğazlardan və ya arxipelaq sularından tranzit uçub keçməklə;

8. Bir dövlətin hüduqlarında daxili uçuşlar (həmin ölkənin milli hüququnun məhdud məqsədlərlə həyata keçirilən uçuşlar).

Beynəlxalq uçuşlar haqqında dövlətlər öz hava məkanında bu məkanın suverenlik prinsipi əsasında xarici dövlətlərə mənsub olan hava gəmisinin dövlət sərhəddini keçməsi qaydasını mövcud olan prinsiplər əsasında müəyyən edirlər. Habelə dövlətlər öz hava məkanı hüduqlarında bütün hava hərəkətlərini qüvvədə olan normalar əsasında nizama salır və öz yurisdiksiyasını həyata keçirirlər. Xarici dövlətlərə mənsub olan hava gəmilərinin başqa dövlətin ərazisində olan zaman həmin dövlətin beynəlxalq uçuşları tənzimləyən və qüvvədə olan bütün qanunlarına və qaydalarına tabe olmaları haqqında prinsiplər beynəlxalq hava hüququnda hamı tərəfindən qəbul edilmiş normalardır.

Hər hansı bir xarici dövlətə mənsub olan hava gəmisinin başqa dövlətin ərazisi üzərindən uçuşları həmin dövlətin tam və müstəsna suveren hüququna aiddir. Bu o deməkdir ki, dövlətin yer və su ərazisi üzərində yerləşən hava məkanından beynəlxalq uçuşlar üçün yalnız həmin dövlətin razılığı olduğu halda həyata keçirə bilər.

Beynəlxalq uçuşlar müntəzəm surətdə, yəni maraqlı dövlətlər arasında razılaşıdırılmış qaydalar üzrə və ya qeyri-müntəzəm, yəni cədvəldənkənar surətdə yerinə yetirilə bilər.

Qəbul olunmuş Çikaqo konvensiyasının müddəalarında nəzərdə tutulur ki, başqa dövlətlərin ərazisi üzərindən və ya ərazisinə həmin dövlətin xüsusi icazəsi olmadan müntəzəm uçuşlar həyata keçirilə bilməz.

Müntəzəm uçuşların həyata keçirilməsi, bir qayda olaraq, bu məqsədlə xüsusi təyin olunmuş aviasiya müəssisələri tərəfindən bağlanılan müqavilədə göstərilən hava xətləri üzrə yerinə yetirilir.

Praktiki olaraq, bağlanılan hər hansı ikitərəfli müqavilələrdə belə müddəa nəzərdə tutulur ki, razılığa gələn hər bir tərəfin öz ərazisi üzərindən xarici dövlətlərə məxsus olan hava gəmilərinin uçuşlarının marşrutlarını müəyyən etməyə səlahiyyətləri vardır.

Ikitərəfli müqavilələrdə hava xətləri üzrə uçuşların təhlükəsizliyini təmin etməyə yönəlmiş bir sıra qarşılıqlı vəzifələr nəzərdə tutulur. İlk əvvəl tərəflər təyin olunmuş aviasiya müəssisəsinin hava gəmilərinə hava xətlərinin istismarına zəruri olan yerüstü radio, işıq texnikası və digər aeronaviqasiya avadanlığı ilə təmin etməlidir.

Dövlətlər arasında bağlanılan müqavilədə nəzərdə tutulan hava xətləri üzrə uçuşların təhlükəsizliyi, habelə dövlətlərin ərazisi üzərindən müəyyən edilmiş istiqamətlər üzrə xarici ölkəyə məxsus olan hava gəmisinin uçuşuna aid olan kompleks məsələlər dairəsi üzrə məlumatların vaxtında və dəqiq verilməsindən asılıdır. Bir çox ölkələrin bağladıkları ikitərəfli müqavilələrdə nəzərdə tutulmuş elə müddəalar vardır ki, bağlanmış müqavilənin iştirakçıları tərəfindən uçuşlar zamanı hansı məlumatların verilməsi müqavilə şərtlərində öz əksini tapır.

Nəzərdə tutulmuş qaydada, adətən, razılığa gələn müqavilə tərəfləri müqavilədə aşağıdakı məzmununda verilən məlumatları göstərməlidirlər.

-təyin olunmuş və ehtiyatdakı hava limanları barədə bütün lazımi məlumatlar;

-hər bir dövlətin ərazisi hüdudunda uçuşların istiqamətləri haqqında bütün zəruri məlumatlar;

-hava gəmiləri tərəfindən dispetçer xidmətinin proseduralarının yerinə yetirilməsinə zəruri olan aeronaviqasiya vasitələri haqqında məlumatlar;

-uçuşdan əvvəl və uçuş zamanı hava xətləri üzrə meteoroloji şərait barədə məlumatlar.

Açıq dəniz üzərində hava məkanının beynəlxalq hüquqi rejiminin əsasında «azad uçuş» prinsipi durmuşdur. Bu prinsipə müvafiq olaraq, bütün ölkələrin, o cümlədən sahilyanı olan və olmayan ölkələrin hava gəmiləri açıq dəniz üzərindən azad uçuş həyata keçirə bilərlər. Dövlət ərazisi üzərindəki uçuşlardan fərqli olaraq açıq dəniz üzərindən uçuşlara heç bir aidiyyəti orqanlardan icazə almaq tələb olunmur.

Lakin azad uçuşları həyata keçirərkən dövlətlər bir sıra qüvvədə olan qaydalara əməl etməlidirlər. İlk əvvəl dövlətlər nəzərə almalıdırlar ki, onlara məxsus olan hava gəmiləri açıq dəniz üzərindən uçuşu həyata keçirən zaman nəzərdə tutulmuş beynəlxalq rayonda başqa dövlətə məxsus olan dəniz və hava gəmilərinə qarşı qanunazidd hərəkətlər etməsinlər.

Bu cür qanunazidd hərəkətlərə aşağıdakılar aiddir: 1) az hündürlükdən xarici dəniz gəmilərinin üzərindən hərbi hava gəmiləri tərəfindən qəsdən və təhlükəli dövrə uçuşları; 2) xarici hava gəmilərini sıxma, onlara yolverilməz az hündürlükdən yaxınlaşma; 3) açıq dənizin hava məkanında uçuşların təhlükəsizliyinə real təhlükə yaradan digər oxşar hərəkətlər.

Hava gəmisinin qeydə alındığı dövlət açıq dəniz üzərindən uçuşlar zamanı həmin gəmi barəsində onun bütün uçuşu boyunca öz yurisdiksiyasını həyata keçirir. Açıq dəniz üzərindəki hava məkanında olan hər hansı hava gəmisini qeydə alındığı dövlətdən savayı heç bir dövlətdən asılı deyil və toxunulmazdır. Həmin hava gəmisini yalnız qeydə alındığı dövlətin qanunlarına tabedir. Bununla belə, başqa dövlətlərin hava gəmilərinin kursunun və marşrutlarının dəyişməsinə tələb etməyə, onlardan uçuşları və yerənmə məntəqələri barədə sorğular etməyə, habelə başqa dövlətə təhlükə yaradan və ya onun açıq dəniz üzərindən uçuş azadlığından bərabər istifadə etmək hüquqlarını pozan hər hansı hərəkətlər etməyə hüququ yoxdur.

Açıq dəniz üzərindən uçan zaman hava gəmisinin qeydə alındığı dövlətin milli fərqlənmə nişanları və qeydiyyat nömrəsi olmalıdır. Hava gəmisinin qeydiyyat nömrəsi və fərqlənmə nişanı olmadığı halda, həmin gəmi milli sayılmır və o, beynəlxalq hüquqi müdafiədən məhrum olur.

Açıq dənizin hava məkanının müəyyən rayonlarında hava hərəkətlərinə xidmət edilməsi üzrə dövlətlərin üzərinə müvafiq vəzifələr qoyulur və onlar müəyyən

hüquqları həyata keçirirlər. Bu məqsədlə, dövlətlər özlərinin və xarici hava gəmilərinin uçuşlarını idarə edirlər, uçuşları planlaşdırır və uyğunlaşdırırlar. Bu hüquq və vəzifələrin əsasında başqa ölkələrin razılığı ilə açıq dəniz üzərindən beynəlxalq uçuşlara xidmət etmə öhdəliyi götürülür. Adətən, belə öhdəlik maraqlı dövlətlər arasında olan razılaşma formasında təsbit olunur.

Buna baxmayaraq, bu cür öhdəliklər hava hərəkətinə xidməti həyata keçirən dövlətlərə açıq dənizin hava məkanına müstəqil hüquqlar vermir.

1985-ci il «Açıq dəniz haqqında» Cenevrə konvensiyasının «tətbiq etmə» həddində müddəasına müvafiq olaraq, hərbi hava gəmiləri və ya dövlət xidmətində olan və bu işə müvəkkil olunmuş hava gəmiləri açıq dənizdə müəyyən məcburi tədbirlər, yəni qanun - qaydaları pozan xarici hava gəmiləri barəsində ciddi məhdudlaşdırma hərəkətləri üzrə tədbirlər görə bilirlər.

Sahilyani ölkələrin ərazi suları üzərində arxasında hava gəmilərini təqib etməyə o zaman yol verilir ki, sahilyani dövlətlərin səlahiyyətli orqanlarında hava gəmilərinin həmin ölkənin qayda - qanunlarını pozmaları haqqında kifayət qədər əsas olsun. Təqib etmə daxili sularında, ərazi sularında və ya təqib edən dövlətin sərhəd zonasından başlanmalı və yalnız qaydaları pozan gəmiyə dayanması barədə işarə veriləndən sonra başlanmalıdır. Təqib olunan gəmi öz ölkəsinin və ya üçüncü ölkənin ərazisinə daxil olan kimi təqib qurtarır.

1958-ci il Cenevrə konvensiyası hərbi təyyarə tərəfindən dəniz gəmilərinin təqib edilməsini xüsusilə nizama salınması üçün əsas normativ aktdir.

Ərazidə qanun - qaydaları pozan dəniz gəmisinə dayanması barədə əmr verən və həmin gəmini özü saxlaya bilməyən hərbi təyyarə dəniz gəmisini o vaxta kimi təqib etməlidir ki, sahilyani ölkənin dəniz gəmisini və ya təyyarəsi onu dəyişməyə gəlsin.

1958-ci il Konvensiyasına görə açıq dənizdə hər hansı dəniz gəmisini uçuş aparatı tərəfindən saxlanmasını əsaslandırmaq üçün yalnız uçuş aparatı tərəfindən dəniz gəmisinin törətdiyi hüquqpozmanın müəyyən edilməsi kifayət deyil. Bunun üçün gərək, eyni zamanda, hüquq qaydasını pozan dəniz gəmisinə onun dayanması barədə tələb göndərsin.

Əgər dəniz gəmisi kifayət qədər əsaslar olmadığı halda dayandırılıbsa və ya saxlanılıbsa, onda həmin dəniz gəmisinin sahibinə ona vurulan zərər ödənilməlidir.

1959-cu il Antarktika barəsində müqavilənin sahə təsiri şelf buzlaqları daxil olmaqla, cənub en dairəsinin 60-ci paralelin daha cənub rayonu ilə müəyyən edilmişdir.

Antarktika barəsində müqavilə öz təsirini Antarktika materikinə özünə və yanındakı dəniz məkanına aid edir. Həmin müqavilənin əsas müddəaları Antarktika üzərindəki hava məkanının rejimini və oradakı uçuşlar hüququnu müəyyən edirlər.

Antarktika üzərindəki hava məkanı bütün dövlətlərin mülki hava gəmilərinin uçuşları üçün azaddır. Burada hava gəmilərinin uçuşları IKAO-nun standartlarına ciddi uyğun olaraq həyata keçirilir.

Hərbi hava gəmilərinin Antarktika üzərindəki hava məkanında uçuşları yalnız 1959-cu ilin Müqaviləsinin məqsədlərinə görə, havadan Müqavilənin müddəalarına riayət edilməsinə nəzarət etmək üçün həyata keçirilə bilər.

Müqavilə iştirakçisi olan dövlətlər Antarktikaya göndərdikləri bütün ekspedisiyalar, habelə öz hava gəmilərinin həmin rayonda uçuşları barədə əvvəlcədən bir-birinə məlumat verməyə borcludurlar.

1944-cü il Çikaqo konvensiyasında nəzərdə tutulur ki, açıq dəniz üzərindəki hava məkanında Konvensiyanın tələblərinə uyğun olaraq müəyyən edilmiş uçuş qaydaları qüvvədədir.

Açıq dəniz üzərindəki hava məkanının səmərəli istifadə edilməsi məqsədilə, IKAO həmin məkanın rayonlara bölünməsi prinsiplərini hazırlamışdır. Bu rayonlarda müvafiq idarəetmə və məlumatlarla təminatmə vasitəsilə beynəlxalq uçuşların xidməti həyata keçirilir. Həmin rayonlar 4 əsas kateqoriyaya bölünürlər: 1)konsultativ, yəni məsləhətçi hava məkanı; 2)nəzarət edilən hava məkanı; 3)uçuşlar üçün təhlükəli zonalar; 4) məhdudlaşdırılmış uçuşlar üçün rejim zonaları.

Bundan başqa, açıq dəniz üzərindəki hava məkanında beynəlxalq uçuşların nizama salınması IKAO-nun regional konfranslarında həyata keçirilir. Bu konfranslarda baxılan məsələlərin əsas dairəsi açıq dəniz rayonları üzərində daha qənaətli beynəlxalq trassların seçilməsi, müəyyən edilmiş hava trassları üzrə uçuşların idarə edilməsinin təşkili, rabitə və meteoroloji məlumatlarla təminatmə məsələləri ilə bağlıdır.

Açıq dənizin azadlığı prinsipinin ayrılmaz hissəsi olan beynəlxalq boğazlardan dəniz gəmilərinin seyrinin və boğazlar üzərindəki hava məkanından hava gəmilərinin uçuşlarının sərbəstliyidir.

Beynəlxalq boğazları 2 hissəyə bölmək olar: 1) əsas beynəlxalq dünya su yolları olan boğazlar; 2) qapalı dənizlərə aparıcı boğazlar;

Əsas dünya su yolları olan beynəlxalq boğazlar - açıq dəniz və okeanları və ya açıq dənizin iki hissəsini birləşdirən boğazlardır və onlar uzun müddətdir ki, dəniz gəmilərinin beynəlxalq seyrinə istifadə olunan dünya su yollarıdır. Bu cür boğazlara La-Manş, Hibraltar, Magellan, Sinqapur, Pa-de-kale və başqaları aiddir.

Beynəlxalq hüququn hamı tərəfindən qəbul edilmiş prinsip və normalarına müvafiq olaraq, əsas dünya su yolları olan beynəlxalq boğazlar, onlardan ticarət dəniz gəmilərinin və hərbi dəniz gəmilərinin maneəsiz keçmələri, habelə həmin boğazların üzərindəki hava məkanından hava gəmilərinin maneəsiz uçuşları üçün həmişə açıqdır.

Beynəlxalq boğazlar problemi BMT-nin dəniz hüququ üzrə III konfransında (1974-cü il) mərkəzi yerlərdən birini tutmuşdu. Həmin konfransda müxtəlif dövlətlər beynəlxalq boğazların rejiminə aid layihələr təqdim etmişlər. Layihələr konfrans iştirakçıları tərəfindən baxıldıqdan sonra «Müqavilələr üçün ümumi mətn» adlı qərar qəbul olunmuşdur. Qərarin 34-cü maddəsi müəyyən edir ki, gəmilərin beynəlxalq seyrinə istifadə olunan beynəlxalq boğazlardan hərəkət rejimi bu cür boğazları əmələ gətirən suların statusuna və boğazlarla sərhədləri olan ölkələr tərəfindən onların belə sular üzərindəki hava məkanının öz yurisdiksiyasını həyata keçirməsinə toxunmur.

Əsas dünya su yolları olan beynəlxalq boğazlarda bütün dəniz və hava gəmiləri tranzitlə keçmək hüququna malikdirlər və onlara maneə törətmək olmaz.

Yalnız boğaz üzərindən tez və arası kəsilmədən uçuşun və dəniz gəmisi seyrinin azad həyata keçirilməsi tranzit keçidini təmsil edir.

Ümumi müddəalarla yanaşı, «Ümumi mətn» beynəlxalq boğazlardan tranzitlə hərəkəti həyata keçirən dəniz gəmiləri və uçuş aparatlarının konkret vəzifələrini müəyyən edir. Bu vəzifələr aşağıdakılardan ibarətdir: 1) boğazlardan və ya onun üzərindəki hava məkanından ləngitmədən keçmək; 2) boğazlarla sərhəddi olan dövlətlərin müstəqilliyinə və ərazi bütövlüyünə qarşı hədə gəlməkdən və güc tətbiq

etməkdən çəkinmək; 3) ez və arası kəsilmədən tranzitin adı qaydasına xas olan fəaliyyətdən başqa hər hansı digər fəaliyyətdən çəkinmək.

Tranzit uçuşları zamanı təyyarələr açıq dəniz üzərindən uçuşların təhlükəsizliyinə aid olan beynəlxalq qaydalara, üsullara, habelə ICAO tərəfindən müəyyən edilmiş naviqasiya qaydalarına riayət etməlidirlər.

«Ümumi mətndə» göstərilmişdir ki, boğazlarla sərhəddi olan dövlətlərə boğazlardan keçidə aid olan qanun - qaydaları qəbul etmək hüququ verilir. Lakin onların tətbiq edilməsi tranzit keçidini məhrum etməməli, pozmamalı və ya tranzit keçidi hüququnu məhdudlaşdırmamalıdır. Bu qanun - qaydalara bütün hava gəmiləri tərəfindən riayət edilməlidir.

Həmin qanun - qaydaları pozan dəniz və ya hava gəmisi boğazlarla sərhəddi olan dövlətlərə vurduğu hər hansı zərərə görə beynəlxalq məsuliyyət daşıyır.

Boğazlarla sərhəddi olan və boğazlardan istifadə edən dövlətlər öz aralarındakı razılaşma üzrə boğazlarda zəruri naviqasiya avadanlığının və təhlükəsizlik vasitələrinin müəyyən edilməsi və saxlanılması işində əməkdaşlıq etməlidirlər. Sahilyanı ölkələr isə bundan başqa, boğazlarda dəniz gəmilərinin seyrinə və ya boğaz üzərindən hava gəmilərinin uçuşuna təhlükə barəsində müəyyən qaydada məlumat verməyə borcludurlar.

«Hava azadlıqları» (kommersiya hüquqları)

Kommersiya xarakterli beynəlxalq hava uçuşları müəyyən hüquqlar əsasında həyatam keçirilir. Bu hüquqlar aşağıdakılardır:

1. müəyyən dövlətin ərazisi üzərindən, onun razılığı əsasında tranzit (yerə enmədən) uçub keçmək hüququ;
2. göstərilən tranzit uçuşu qeyri-kommersiya məqsədləri ilə yerə enməklə yerinə yetirmək hüququ (yanacaq doldurmaq, təmir və s. üçün);
3. xarici dövlətin ərazisində sərnişinləri düşürmək və hava gəmisinin qeydiyyatda olduğu dövlətdə götürülmüş baqajı, yükləri və poçtu boşaltmaq hüququ;
4. bundan əvvəlki «hava azadlığı»na oxşar olan, amma əks istiqamətdə (xarici dövlətin ərazisindən öz ərazisinə) həyata keçirilən hüquq;

5. xarici dövlətin ərazisində sərnəşinləri düşürmək, həmin dövlətin ərazisində yükləri və poçtu boşaltmaq və habelə, onları istənilən üçüncü ölkədən və ya istənilən üçüncü ölkəyə daşımaq üçün götürmək hüququ.

Yuxarıda göstərilənlərdən başqa, daha iki «hava azadlığı» mövcuddur:

1. öz ərazisindən keçməklə, üçüncü ölkələr arasında hava daşımaları həyata keçirmək hüququ.

2. öz ərazisindən keçməməklə, üçüncü ölkələr arasında hava daşımaları həyata keçirmək hüququ.

3. MÜLKI AVIASIYA BEYNƏLXALQ TƏŞKILATLAR

Beynəlxalq mülki aviasiya sahəsində ən nüfuzlu (beynəlxalq təşkilat 1947-ci ildən fəaliyyət göstərən və hazırda 160-dan çox üzvü olan Beynəlxalq mülki aviasiya təşkilatı – İKAO-dur. Yuxarıda qeyd edildiyi kimi, Beynəlxalq mülki aviasiya təşkilatı (İKAO) 1944-cü il Çikaqo Konvensiyasının II hissəsi əsasında yaradılmışdır. Onun başlıca məqsədi bütün dünyada beynəlxalq mülki aviasiyanın təhlükəsiz inkişafını təmin etmək, bütün bu məsələlərdə beynəlxalq əməkdaşlığı təşkil etmək və əlaqələndirməkdən ibarətdir.

Beynəlxalq mülki aviasiya təşkilatı (İKAO) aşağıdakı struktura malikdir:

- Assambleya (bütün üzv-dövlətlərin təmsil olunduğu ali orqan; üç ildə bir dəfədən az olmayaraq toplanır);

- Şura (Assambleya tərəfindən seçilən 33 dövlətin təmsil olunduğu daimi orqan; ona prezident rəhbərlik edir; sessiyaları, adətən, ildə üç dəfə keçirilir);

- Aeronaviqasiya komissiyası;

- avtonəqliyyat komitəsi;

- Hüquqi komitə;

- Katiblik (ona təşkilatın baş icraçı vəzifəli şəxsi olan Baş Katib rəhbərlik edir) və s.

Avropa mülki aviasiya konfransı (EKAK) 1954-cü ildə təsis olunmuşdur. Qərbi Avropa ölkələrinin və Türkiyənin iştirak etdiyi bu təşkilat Avropa hava nəqliyyatının problemlərini öyrənir və iştirakçı dövlətlərin bu sahədə fəaliyyətini

əlaqələndirir. Tövsiyə xarakterli qərarlar çıxarır. Beynəlxalq mülki aviasiya təşkilatı (İKAO) ilə sıx əlaqə saxlayır. Əsas orqanları Plenar komissiya (ali orqan) və Əlaqələndirmə komitəsidir (icra orqanı).

Aeronaviqasiyanın təhlükəsizliyinin təmin edilməsi üzrə Avropa təşkilatı (Avronəzarət). 1960-cı ildə xüsusi konvensiya əsasına təsis olunmuşdur. Təşkilatın başlıca məqsədi mülki və hərbi hava gəmilərinin uçuşlarının təhlükəsizliyini təmin etməkdir. Ali orqanı Aeronaviqasiyanın təhlükəsizliyinin təmin edilməsi üzrə Daimi komissiyadır. İcra orqanı Aeronaviqasiyanın təhlükəsizliyi üzrə Agentlik adlanır; bu orqanda bütün üzv-dövlətlər (Almaniya, Belçika, Böyük Britaniya, Lüksemburq, Niderland və Fransa) təmsil olunmuşdur. Bundan əlavə, Avronəzarət çərçivəsində arbitraj məhkəməsi mövcuddur. Məhkəmə iştirakçı dövlətləri arasında, habelə dövlətlərlə Təşkilat arasında ortaya çıxan mübahisələri həll edir; məhkəmənin qərarları qətidir və onlardan şikayət verilə bilməz.

Afrika mülki aviasiya komissiyası (AFKAK) 1969-cu ildə təsis olunmuşdur. Hazırda 32 üzvü vardır. Aşağıdakı məqsədləri vardır:

- regional aeronaviqasiya xidməti planlarını hazırlamaq;
- hava nəqliyyatı sahəsində üzv-dövlətlərin siyasətinin inteqrasiyasına dəstək vermək;
- Beynəlxalq mülki aviasiya təşkilatının (İKAO) standart və tövsiyələrinin regionda tətbiqinə yardım etmək və s.

Tövsiyə xarakterli qərarlar çıxarır. Əsas orqanları Plenar sessiya (ali orqan) və AFKAK-ın Bürosudur (icra orqanı).

Afrikada və Madaqaskarda aeronaviqasiyanın təhlükəsizliyinin təmin edilməsi üzrə Agentlik (ASEKNA) 1959-cu ildə yaradılmışdır. Hazırda 12 üzvü vardır. Məqsədi üzv-dövlətlərin əraziləri üzərində müntəzəm və təhlükəsiz uçuşlar təmin etməkdən ibarətdir. Agentlik üzv-dövlətlərə zəruri məlumatlar verir, hava nəqliyyatına nəzarət edir, uçuşları idarə edir və s. Bu məqsədlə onun xidmətindən istifadə etməyə razı olan istənilən dövlətlə müvafiq sazişlər bağlaya bilər. Ali orqanı İnzibati şuradır. Şuranın qərarları qəbul edildiyi andan üzv-dövlətlər üçün məcburi qüvvəyə malikdir.

Latin Amerikası mülki aviasiya komissiyası (LAKAK) 1973-c  ildə yaradılmışdır. Bařlıca məqsədi üzv-dövlətlərin hava nəqliyyatının fəaliyyətini  laq l ndirm kd n ibarətdir. Ali orqanı Assambleyadır. Assambleyanın qətnamə v  t vsiy ləri üzv-dövlətlər t r fimd n b y nildikd n sonra məcburi qüvvəyə malik olur. İcra komitəsi icra orqanı kimi Latin Amerikası mülki aviasiya komissiyasının (LAKAK) cari fəaliyyətini təmin edir.

Aeronaviqasiya xidməti üzrə Mərkəzi Amerika korporasiyası (KOKESNA) 1960-cı ildə təsis olunmuşdur. Sözügedən sahədə yeganə beynəlxalq təşkilatdır ki, regionun dövlətlərinin əraziləri üzərində hava nəqliyyatının idarə edilməsini bilavasitə təmin edir.  z xidmətlərini Təşkilat nəinki üzv-dövlətlərə, habelə müvafiq kontraktlar əsasında onların hüquqi və fiziki ř xsl rin  də təklif edir. Təşkilatın verdiyi təlimatlar uçuř aparatlarının komandirləri  c n məcburidir. Ali orqanı üzv-dövlətlərin nümayəndələrindən ibarət İnzibati řuradır. řuranın qərarları bilavasitə icra olunur.

Ərəb dövlətlərinin mülki aviasiya řurasının (KAKAS) 1965-ci ildə əsası qoyulmuşdur. 20 üzvü vardır. İldə bir dəfə sessiyaları keçirilir. Bařlıca fəaliyyəti əlaqələndirmə, təcrübə mübadiləsi, beynəlxalq standartların v  Beynəlxalq mülki aviasiya təşkilatının (İKAO) təcrübəsinin öyrənilməsi, müvafiq elmi tədqiqatların təşkili ilə baęlıdır. Texniki və kadr hazırlıęı sahələrində üzv-dövlətlərə yardım göstərir. Habelə, mülki aviasiyanın fəaliyyəti ilə baęlı əlaqədar üzv-dövlətlər arasında yaranan mübahisə v  ixtilafları nizamlamaq hüququna malikdir.

NƏTİCƏ

Aviasiya sahəsi (hava daşımaları) beynəlxalq hava hüququ ilə tənzimlənərək, aşağıdakı münasibətlərdən ibarətdir:

1. Hava məkanlarının statusu ilə bağlı münasibətlər
2. Beynəlxalq hava uçuşlarının təşkili ilə əlaqədar münasibətlər
3. Beynəlxalq uçuşlarında hava gəmilərinin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi ilə əlaqədar münasibətlər

BHH tətbiqi sahələri:

- Suveren hava məkanları
- Açıq hava məkanı

BHH prinsipləri: 1. Öz hava məkanı üzrəndə dövlətin tam və müstəsna suverenliyi; 2. Açıq məkanlar üzərində uçuş azadlığı; 3. Beynəlxalq mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinin təmini.