

2. Доклад МАК о состоянии безопасности полетов в гражданской авиации государств-участников Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства. 2008. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.avia.ru/editor/?id=316>.

3. Черток В.Б. Эффективный контроль и надзор – залог обеспечения авиационной безопасности в аэропортах гражданской авиации России в соответствии со стандартами ИКАО / Транспортная безопасность и технологии. – 2005. – № 4. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.transafety.ru/issue/2005-4/articals/98.html.

УДК 347.82:656.7.01:061.25(043.2)

Кулиев И.О., д.ю.н., профессор,
Халилов З.З., докторант

Национальная Академия Авиации, г. Баку, Республика Азербайджан

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И ПРАКТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ КАБОТАЖНЫХ СВОБОД

В статье приведены обозначение каботаж (9-ая «свобода воздуха») данные в соответствующих законодательных актах различных стран и их сравнительные черты, в связи с этим определение перспектив усовершенствования национального законодательства, комментарии теоретически – практических вопросов относительно правового регулирования, и даны определенные предложения.

В юридических словарях определение каботажу дано в следующем виде: Каботажные воздушные перевозки (air cabotage) – являются воздушными перевозками в целом между аэропортами, находящиеся в пределах территории одного государства [5]. По нашему мнению, вкратце каботажные авиаперевозки могут быть определены как коммерческие авиаперевозки иностранного авиаперевозчика в пределах территории государства.

В качестве другого примера можно указать авиаперевозки авиакомпании США Delta AirLines между Гамбургом и Мюнхеном [3, с. 313–314] или же рейсы Канадской авиакомпании между Чикаго и Нью-Йорком [4, с. 6] и т.д.

Согласно Статьи 7 Чикагской Конвенции под именем «Каботаж»: “Каждое Договаривающееся Государство имеет право отказывать в разрешении воздушным судам других Договаривающихся Государств принимать на борт на своей территории пассажиров, почту и груз, перевозимые за вознаграждение или по найму и имеющие назначением другой пункт в пределах своей территории. Каждое Договаривающееся Государство обязуется не вступать в какие-либо соглашения, которые специально предоставляют лю-

бую такую привилегию на исключительной основе любому другому Государству или авиакомпании любого другого Государства и не получать любой из этих привилегий на исключительной основе от какого-либо другого Государства.”. Согласно этой Конвенции право каботажно предусмотрено для каждого государства – члена. Отношения ученых-правоведов к этой статье различны.

Согласно статьи 38.1 «Осуществления регулярных воздушных сообщений» Закона Азербайджанской Республики «Об Авиации» (Закон был принят 24 июня 2005 года и вступил в силу 1 сентября 2005 года) “Владельцу эксплуатационного сертификата со стороны соответствующего исполнительного органа выдается сертификат для осуществления регулярных международных и внутренних воздушных сообщений (рейсов)” [1]. Отмеченная статья придавая общий направляющий характер относительно регулярных воздушных сообщений в нашем национальном авиационном законе выражает возможность реализации внутренних воздушных сообщений. Из этого следует понять, что авиаперевозчик (национальный или иностранный), владеющий эксплуатационным сертификатом может осуществлять внутренние воздушные сообщения (то есть, право каботажно) в пределах территории Азербайджанской Республики. Но с этой статьи невозможно понять разрешается ли лишь иностранной авиакомпании осуществлять воздушные сообщения в пределах нашей страны. Здесь нет конкретных определений относительно прав иностранных авиакомпаний на каботажные авиаперевозки. Но отражение этого вопроса в Законе Азербайджанской Республики «Об Авиации» обозначает, что наше государство в определенном смысле не запрещает каботажные авиаперевозки. И наконец, такой вариант отражает контекст, который мы считаем приемлимым. Приемлимый третий вариант таков: “Азербайджанское государство может подписать Соглашение о каботажных авиаперевозках с каким-либо государством с учетом своих экономических и политических интересов на основе взаимности”. Считаем, что эта новая норма должна быть учтена в рамках Статьи «Каботаж» в нашем национальном Законе «Об авиации». В предложенном нами статье экономические и политические интересы особо подчеркиваются. Причина этому то, что в коммерческой деятельности авиакомпаний экономические интересы государство берутся за основу. Но наряду с этим и политические интересы очень важны для государства. Такая форма предложения статьи также отражает подход Азербайджана к этому вопросу с доминирующего положения. Неимперативный характер статьи тоже создает превосходство. То есть, Азербайджан может подписать такое соглашение, если оно соответствует интересам нашей страны. Как видно здесь взаимность выдвинута на передний план. Взаимностью и Азербайджан приобретает каботажное право в

пределах соответствующего государства, беря за основу свои коммерческие интересы и при устраивании его. При наличии такой статьи Азербайджан с коммерческой точки зрения ничего не теряет.

В современном мире широко распространенная политика “Открытого Неба” создает возможность государствам пользоваться всеми 9 “свободами воздуха”. Государства Евросоюза, принимающие каботажную авиаперевозку в современное время как полномочие, принадлежащее государству, уже начали формировать “Единое Европейское Небо” и с 1993 года все страны Евросоюза заимели неограниченный доступ к полетам в государствах-членах. Евросоюза. Начиная с 1997 года создается каботажное право между аэропортами государств-членов Евросоюза. Соглашения об «Открытом Небе» могут иметь ввиду неограниченный обмен эксплуатационными правами. В данный момент Еврокомиссия желает расширить зону охвата политики «Открытого Неба» [2, с. 77]. Вместе с тем, после внесения предложенных нами изменений в законодательства Азербайджана и Турции и в последующем присоединения к ним других тюркских государств, может привести к внедрению уже существующего режима «Открытого Неба» в Западной Европе в Тюркском Союзе, что было бы положительным моментом. А также внесение изменений в соответствующие законодательства государств и реализация «Открытого Неба» или подобной концепции в рамках стран СНГ или ГУАМ по политической воле этих государств может считаться успешным для будущего.

Литература

1. Об Авиации: Закон Азербайджанской Республики // Изд-во «Закон». – 2012.
2. Наджафов Э.М., Халилов З.З. «Свободы воздуха» и история их развития. Научные работы Национальной Авиационной Академии, Издательство: «Научные работы НАА». – № 2. –2010. – С. 224.
3. Pablo Mendes de Leon, 'Before and After the Tenth Anniversary of the Open Skies Agreement Netherlands – US of 1992' (2002) 27 Air and Space Law, Issue 4/5, pp. 280–314.
4. Jesse Russell, Ronald Cohn. “Freedoms of the air” Publisher: LENNEX Corp, Publish 2012, page 74.
5. Воздушный каботаж [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.businessvoc.ru/>.