BAKI UNİVERSİTETİNİN XƏBƏRLƏRİ

№4 Sosial-siyasi elmlər seriyası 2014

UOT 341; 342(4/9)4 34.29(100)

ENERJİ DAŞIYICILARININ TRANZİTİNİN BEYNƏLXALQ-HÜQUQİ ANLAYIŞI VƏ ƏSASLARI

RAZİM İSAYEV
Bakı Dövlət Universiteti
razim_isaev@yahoo.com

Məqalədə enerji daşıyıcılarının tranzit nəqlinin beynəlxalq hüquqi tənzimlənməsinin tarixi aspektləri ayrı-ayrı beynəlxalq müqavilə normaları əsasında təhlil edilir. Tranzitin beynəlxalq hüquqi tənzimlənməsinin zərurəti əsaslandırılır və onun hüquqi tərifi üzrə beynəlxalq hüquq doktrinası araşdırılır. Həm beynəlxalq hüquq doktrinası, həm də beynəlxalq hüquq normalarına əsaslanaraq belə bir nəticə verilir ki, tranzit üzrə normalar fərqli məkanlarda fərqli hüquqi təbiətə malikdir. Son nəticədə, quru ərazisi ilə enerji daşıyıcılarının tranzit nəqlinin beynəlxalq müqavilə xarakterində mövcud olması qeyd edilir.

Açar sözlər: enerji ehtiyatları, beynəlxalq hüquq, tranzit üzrə normalar, beynəlxalq hüquq doktrinası, fərqli məkanlar

Tranzitin sərbəstliyi (və ya azadlığı) müasir dövrdə, qlobal proseslərin sürətlənməsi ilə beynəlxalq təhlükəsizliyin daha aktual elementinə çevrilməkdədir. Tranzitin sərbəstliyi hüquqi kateqoriya kimi formalaşarkən müəyyən bir tarixi dövr də keçmişdir. Tranzitin azadlığı orta əsrlərin sonlarından (XVII əsrdən) başlayaraq beynəlxalq ticarət əlaqələrinin sərbəst realizəsi üçün əhəmiyyətli məsələ kimi qəbul edilmişdir. Tranzitin azadlığı dövlətin ərazi suverenliyindən beynəlxalq (ticarət) iqtisadi əməkdaşlıq naminə istisna kimi meydana gəlmişdir. Başqa sözlə, xarici yurisdiksiyada tranzit alanın müstəsna hüququdur [2, 84]. Tranzitin sərbəstliyi beynəlxalq ticarətdə (XVI-XVII əsrlərdə) milli maneələrin yaradılması dövrünə təsadüf edir. Bu dövrdə mərkəzi dövlətlərin güclənməsi beynəlxalq ticarət əlaqələrinə də ciddi təsir etməyə başlayır. Milli ərazi yurisdiksiyalarından tranzit keçidi olmadan beynəlxalq ticarət üçün daha optimal yollar, dəniz yolları meydana gəlməyə başlayır. XVIII əsrin sonlarından açıq dənizin sərbəstliyi prinsipi meydana gəlir. Dəniz azadlığının ardınca elmi-texniki tərəqqinin nəticəsində hava gəmilərinin uçuş azadlığı da bərqərar edilir. Beynəlxalq hüquqi baxımdan tranzitin sərbəstliyi: gəmiçiliyin azadlığını; sualtı kabellər və boru kəmərlərinin sərbəst çəkilişini (Dəniz hü-

ququ üzrə 1982-ci il BMT Konvensiyası); uçuş azadlığını (Beynəlxalq mülki aviasiya haqqında 1944-cü il Çikaqo Konvensiyası) [11, 282] ehtiva edir.

Heç şübhəsiz ki, bu normaların meydana gəlməsində dəniz hüququ mühüm rol oynayıb [7, 245]. Dənizlərin azadlığı ümumbəşəri problemlərdən biri olan dünya əhalisinin ərzaq məhsulları ilə təmin edilməsi, bütün dövlətlərin iqtisadi artımı, ümumdünya iqtisadi əlaqələrinin və beynəlxalq gəmiçiliyin inkişaf etdirilməsi məqsədilə Dünya okeanının təbii ehtiyatlarının işlənib hazırlanmasının həlli üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edən universal normaya çevrilmişdir [1, 20]. Bu sahədə beynəlxalq hüquqi tənzimetməni zəruri edən amillər də müxtəlif olmuşdur. Problemin fərqli yurisdiksiyalarla bağlı olması, tranzit münasibətlərində subyektlərin sayının çoxluğu, tranzit riskləri, o cümlədən kommersiya, eləcə də qeyri-kommersiya riskləri, tranzit mübahisələri, siyasi, diplomatik təsirin güclü olması və s. meyarlar bərk hüquq qaydasına zərurəti meydana gətirir.

Postsənayeləşmə dövründə enerji daşıyıcılarının rolunun artması, dünya energetika siyasətində və diplomatiyasında subyektlərin sayının artması, energetikanın milli rəqabət qabiliyyəti faktoruna çevrilməsi beynəlxalq hüquqi tənzimetmənin möhkəmləndirilməsi zərurətini yaradır. Beynəlxalq hüquqi tənzimetmə prosesi müvafiq sferada hasilatçı, istehlakçı dövlətlərlə birlikdə tranzit dövlətlərinin də fəaliyyətində legitimliyi təmin etməlidir [5, 231; 10; 12]. Enerji resurslarının tranzitinin beynəlxalq hüquqi tənzimetməsinə zərurət bir sıra faktorlardan asılıdır. Enerji resurslarının coğrafi paylanmasındakı qeyri-mütənasiblik, enerji resurslarının fiziki xüsusiyyətləri, onların nəqli xərcləri, təchizat mənbələrinin şaxələndirilməsi zərurəti, özünütəminatın səviyyəsi və d. faktlar tranzitə təsir edən məsələlərdir [8, 151]. Bu faktorlar tranzitin variantlarına, bunun ardınca isə onların beynəlxalq hüquqi tənzimlənməsinə əhəmiyyətli formada təsir edir.

Tranzitlə bağlı ilk konfrans 1921-ci ildə Barselonada keçirilmiş və burada iki konvensiya qəbul edilir. Tranzitin sərbəstliyi haqqında Konvensiya və Beynəlxalq əhəmiyyətli gəmi yollarının rejimi haqqında Konvensiya tranzitin tənzimlənməsi üzrə ilk beynəlxalq hüquqi aktlar kimi dəmir yolları və su yollarının tranzitində azadlığı bəyan edirdi [14]. Tranzitə münasibətdə şəxslərin, gəmilərin, milli mənsubiyyətlə bağlı hər hansı bir ayrı-seçkiliyin edilməməsi nəzərdə tutulurdu. Eyni zamanda hər hansı əmlaka, əmtəəyə münasibətdə, onların mənşə yeri, çatdırılma nöqtəsi ilə bağlı hər hansı fərqləndirilmənin edilməməsi nəzərdə tutulurdu. Digər bir mühüm məqam, bu gün də aktual olan, qadağan edilən əmtəələrin tranzitinə yol verilməməsi idi. Hələ o dövrdə qəbul edilmiş bu aktlarda tranzitə görə hər hansı yığım, vergi nəzərdə tutulmurdu. Tranzitin sərbəstliyi haqqında konvensiyanın əhəmiyyəti onunla ölçülməlidir ki, 27 dövlət bu aktı ratifikasiya etmişdi. Ratifikasiya etmiş ölkələrin siyahısına da baxdıqda onun universal xarakteri diqqət mərkəzinə gəlir. İştirakçı dövlətlər 5-ci maddəyə uyğun olaraq tranzit infrastrukturunun, müvafiq yolların təhlükəsizliyinin təminatını da həyata keçirirdilər.

Tranzitin sərbəstliyi ifadə edildiyi ilk beynəlxalq müqavilələrdən biri məhz energetika sferasında bağlanmışdır. Buna nümunə kimi Elektrik enerjisinin tranzit ötürülməsi üzrə 1923-cü il Barselona Konvensiyası qeyd edilə bilər. Bundan sonra, 1947-ci ildə tranzitin sərbəstliyini məcəlləşdirən əsas universal akt kimi Tariflər və Ticarət üzrə Baş Saziş (QATT) beynəlxalq ticarətdə dövlətlərin ticarət yurisdiksiyasına dəyişiklik gətirir.

Tranzitin beynəlxalq münasibətlərdə əhəmiyyətini (Tranzitin azadlığı haqqında Konvensiyanın Preambulasında deyildiyi kimi dövlətlər arasında əməkdaşlığın inkişafının ən yaxşı üsullarından biri olduğunu) nəzərə alaraq beynəlxalq birlik beynəlxalq hüquq qaydasında dəniz məkanında, qitə şelfində də tranzitin tənzimlənməsi üzrə normalar qəbul etmişdir. 1958-ci il Açıq dəniz haqqında Konvensiya və 1958-ci il Qitə şelfi haqqında Konvensiya, nəhayət 1982-ci il Dəniz hüququ üzrə Konvensiya sualtı kabel, boru kəmərləri ilə bağlı tranzit məsələlərini tənzimləyən aktlar kimi qəbul edilir.

Tranzitin beynəlxalq hüquqi tənzimlənməsini təsbit edən başqa bir mənbə 1965-ci il Qitədaxili dövlətlərin tranzit ticarəti haqqında Konvensiyadır. Enerji daşıyıcılarının tranzitini tənzimləyəcək beynəlxalq müqavilə isə 1994-cü ildə – Avropa Enerji Xartiyasına qəbul edilmiş Müqavilədir (EXM). Enerji Xartiyası üzrə Müqavilənin 7-ci maddəsi tranzitin tənzimlənməsinə həsr edilib. EXM birbaşa olaraq enerji daşıyıcılarının tranzit probleminin həllini nəzərdə tutan sektorial beynəlxalq müqavilə olsa da, onun müvafiq müddəası QATT-ın 5-ci maddəsi ilə müqayisədə müəyyən bir məhdudiyyətə malikdir. QATT-da tranzit "tranzit azadlığı" kimi verilirsə (m.5), EXM-də "azadlıq" və ya "sərbəstlik" terminlərindən istifadə edilmir.

Tranzitin hüquqi anlamda tərifinə keçməzdən öncə tranzitin hüquqi təbiətinə də münasibət bildirmək lazımdır. Tranzitin beynəlxalq adət yoxsa beynəlxalq müqavilə norması kimi qəbul edilməsi dövlət suverenliyinə münasibətdə onun hansı çərçivədə işlənməsi bir çox problemlərin həllini təmin edir. Tranzitin hüquqi təbiəti ilə bağlı beynəlxalq hüquqşünaslar arasında fərqli fikirlər olsa da üstünlük təşkil edən mövqe ondan ibarətdir ki, tranzit üzrə normalar beynəlxalq adət xarakterinə malikdir. H.Hrotsiyə, H.Lauterpaxta, Y.Brounliyə, D.Kolombosa və digərlərinə görə tranzitin azadlığı beynəlxalq hüququn ümumi normasıdır. Hələ XVII əsrdə H.Hrotsi qeyd edirdi ki, millətlər birliyi naminə digər dövlətin ərazisindən tranzit keçidlə bağlı ümumi hüquq qaydası mövcuddur [9, 437]. H.Lauterpaxt da həmin mövqedən çıxış edirdi. O qeyd edirdi ki, tranzitin azadlığına hüquq hər hansı bir müqavilədən asılı olmayaraq mövcuddur və tranzit dövləti istənilən halda tranzitə razılıq verməlidir [15, 143]. D.Kolombos beynəlxalq boğazları beynəlxalq ictimaiyyətin kommunikasiyasının bir hissəsi kimi qiymətləndirərkən qeyd edirdi ki, boğazlar iki açıq dənizi birləşdirdiyinə görə, hətta boğazın hər iki sahilinin eyni dövlətə məxsus olduğu və onların arasındakı keçidin dar olmasına görə suların ərazi suları hesab olunduğu halda da, dinc ticarət gəmiçiliyi üçün yararlı olmalıdır

[6, 163-184]. Beynəlxalq boğazlardan azad keçid haqqında adət norması bütün dövlətlərin ticarət gəmilərinə aid edilirdi.

Tranzitin azadlığının əsasını formalaşdırmış açıq dəniz azadlığı prinsipi beynəlxalq dəniz hüququnun imperativ prinsipi olduğuna görə ingilis beynəlxalq hüquq mütəxəssisi Y.Brounli deyirdi ki, dövlətlər razılaşma yolu ilə açıq dənizin statusunu dəyişə bilməz [4, 351]. Lakin açıq dəniz azadlığı mütləq xarakter kəsb etmədiyi üçün ümumiyyətlə tranzit də mütləq xarakterli normanı ehtiva edə bilməz. 1982-ci il Dəniz hüququ üzrə Konvensiyada deyilir ki, bu azadlıq bu Konvensiyaya və digər beynəlxalq hüquq normalarına müvafiq olaraq həyata keçirilir. Açıq dəniz azadlığı açıq dənizdən istifadə zamanı dövlətlərin müxtəlif fəaliyyət növlərinin əlverişli əvəz olunması prinsipinə əsaslanır. Bütün dövlətlər açıq dəniz azadlığından istifadədə digər dövlətlərin maraqlarının olmasını... nəzərə alır. Uyğun olaraq tranzitə olan hüquq, onun həyata keçirilmə rejimi tranzitə icazə verən dövlətin qanunvericiliyinə əsaslanır. Beynəlxalq hüquq tranzitin sərbəstliyi haqqında mütləq norma nəzərdə tutmadığı kimi bu və ya digər dövlət ərazisindən tranzit verməkdən imtina etdiyi halda belə qərarı da əsaslandırmağa məcbur deyil. Həmin dövlət özünün ərazi suverenliyini həyata keçirmiş olur. Lakin burada beynəlxalq hüququn başqa bir prinsipi – əməkdaşlıq etmək prinsipi məhdudlaşdırılmış olur.

Tranzitin azadlığı müasir dövrün ən mühüm problemlərindən dövlətlərin iqtisadi-ticarət və nəhayət enerji təhlükəsizliyi sferasında əlaqələrinin həlli üçün böyük əhəmiyyət kəsb etməklə müəyyənləşir. İqtisadi sferada, o cümlədən enerji daşıyıcılarının tranzitində sərbəstliyin təmin edilməsi beynəlxalq hüquqda aktuallığı durmadan artmaqda olan problemlərdən birinə çevrilməkdədir. XX əsrin 90-cı illərinin başlanğıcında Avrasiyada geopolitik vəziyyətin dəyişməsi, sovetlərin süqutu, yeni dövlətlərin meydana gəlməsi ilə tranzitlə bağlı vəziyyətdə yeni problemləri yaratmış oldu. Ənənəvi tranzit yolları yeni yaranmış dövlətlərin yurisdiksiyası ilə qarşılaşmış oldu. Tranzitlə bağlı yaranan siyasi problemlər beynəlxalq hüquqi vasitələrin təsis edilməsini şərtləndirdi. Müxtəlif geosiyasi faktorların təsirinə məruz qalan enerji nəqliyyat infrastrukturları daha geniş müstəvidə enerji təhlükəsizliyini təmin etməli idi. Tranzit keçidini təmin edəcək beynəlxalq xətlərin seçilməsi beynəlxalq enerji bazarlarında fövqəldövlətlərin maraqlarından, sənaye mərkəzlərini formalaşdıran dövlətlərin mövqeyindən asılı olur. Bu asılılıq isə başqa bir problemi meydana gətirir. Bir sıra enerji hasilat potensialı yüksək olan dövlətlər dünya bazarında, tranzit yollarının müəyyən edilməsində inhisarı əllərində saxlamağa çalışırlar. Bu da əksər halda regional münaqişə ocaqlarının, tranzit yollarında etnik separatizmin yaradılmasına gətirib çıxarır.

Enerji nəqliyyat dəhlizlərinin formalaşdırılması enerji təhlükəsizliyi baxımından nə qədər əhəmiyyətli olsa da, əksər halda regional münaqişələrlə, etnik separatizmlə maneələndirilməyə çalışılır. Enerji resurslarının əldə edilməsi uğrunda müharibə və münaqişələr, həmçinin dünya enerji bazarına çıxışı

təmin edən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərini əldə saxlamaq, alternativ nəqliyyat strukturunun inşasının maneələndirilməsinə cəhdlər (Rusiyanın dəstəyi ilə Ermənistanın Azərbaycana təcavüzü və s.) dünya enerji bazarında strateji maraqları üst-üstə düşməyən dövlətlərin hərbi-siyasi mərkəzləri arasında mübarizəni daha da kəskinləşdirməkdədir [3, 7].

Hərbi münaqişələr əsasən yeni tranzit infrastrukturlarının planlaşdırıldığı dövrlərə təsadüf edir. Tranzitlə bağlı münaqişə və mübahisələrin, strateji mübarizənin genişlənməsində əsas səbəblərdən biri bu sahədə universal hüquq qaydasının olmamasıdır. Əsasən "iri" dövlətlərin maraqlarına tabe etdirilmiş yumşaq normalar (məsələn, G-7 çərçivəsində siyasi razılaşmalar və s.) dünya enerji bazarını tənzimləməyə yetmədiyi kimi, tranzit problemlərini də həll etməyə qadir deyil.

Ayrı-ayrı tranzit yolları üzrə qəbul edilmiş beynəlxalq müqavilələr həmin tranzit infrastrukturu üzrə spesifik məsələlərin tənzimlənməsini nəzərdə tutur. Beynəlxalq tranzitin təsis edilməsi üzrə istənilən beynəlxalq razılaşma paketi tranzit risklərini önləməli olan hökumətlərarası müqavilələrdən, tranzit hökumətlə sərmayəçilər arasında bağlanan kontraktlardan, beynəlxalq maliyyə qurumları ilə bağlanan razılaşmalardan və s. ibarət normaları ehtiva edir. Bütün bunlara baxmayaraq tranzitdə maraqlı olan bütün iştirakçı dövlətlərin maraqlarını uzlaşdıra biləcək, meydana çıxa biləcək mübahisələrin tam həlli dairəsini əhatə edəcək beynəlxalq hüquqi tənzimetməyə zərurət getdikcə artmaqdadır. Müasir dövrdə yalnız enerji daşıyıcılarının tranzit problemlərini həll edəcək beynəlxalq müqavilə olmadığından və müvafiq beynəlxalq institusional mərkəz təsis edilmədiyindən tranzit dövlətlərlə hasilatçı və istehlakçı dövlətlər arasında mübahisələr davamlı olaraq yaranmaqdadır.

Bilavasitə tranzitlə əlaqəli olan və beynəlxalq hüquq qaydasında həll edilməli əsas problemləri təsnifatlandırmalı olsaq onları aşağıdakı kimi fərqləndirmək olar: tranzitin beynəlxalq hüquqi tərifi; tranzit hüququna görə maliyyə və yığımların müəyyən edilməsi; tranzitə görə məqbul tariflərin müəyyən edilməsi; tranzit üçün müəyyən edilən tariflərin sistemi; tranzit infrastrukturunun təhlükəsiz və dayanıqlı istifadəsi; tranzit infrastrukturuna rəqabət əsasında çıxış hüququnun təmin edilməsi; tranzitin fasiləsizliyinin təmin edilməsi; beynəlxalq planda tranzit həlqəsinin vahidliyinin təmin edilməsi; tranzit dövlətinin enerji təhlükəsizliyi; tranzit infrastrukturunun ətraf mühitə təsiri və s. kimi məsələlər beynəlxalq hüquqi tənzimetmənin obyektini təşkil edir.

Tranziti tənzim edən beynəlxalq normalar nəqliyyatın növündən asılı olaraq fərqli beynəlxalq müqavilələrlə tənzimlənirlər. Ənənəvi nəqliyyat infrastrukturundan fərqli olaraq neft-qaz boru kəmərləri, elektrik enerjisi ötürücü xətlərinin rejimi müəyyən xüsusiyyətlərə malikdir. Müvafiq nəqliyyat infrastrukturunun keçdiyi ərazinin xarakterindən asılı olaraq ümumi beynəlxalq hüquqi tənzimetmə ilə yanaşı oxşar olmayan elementlər də meydana gəlir. Məsələn, dövlətin ərazisindən, o cümlədən quru, daxili sular, ərazi dənizindən keçən tranzit müvafiq dövlətin tam suveren yurisdiksiyasına tabe etdirilir. Qitə

şelfindən keçən tranzit infrastrukturuna sahilyanı dövlətin (məhdud) suveren hüquqları, açıq dənizlərdən keçən tranzit isə beynəlxalq rejimə tabe edilmiş qaydada tənzimlənir. Beynəlxalq hüquqda beynəlxalq kəmərlərin və elektrik xətlərinin beynəlxalq hüquqi statusu onların keçdiyi ərazilərdən asılı olaraq müəyyən edilir. Bu zaman tranzitin beynəlxalq hüquqi tərifinin müəyyən edilməsi mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Tranzit iki dövlətin ərazisi ilə bağlı olduqda onun beynəlxalq xarakteri təzahür edir. Transsərhəd tranzitdə üçüncü dövlətlərin marağı meydana çıxmadığı üçün onun beynəlxalq hüquqi anlamda daha sadə qaydada tənzimlənməsi həyata keçirilir.

Tranzitin hüquqi tərifini müəyyən etmək üçün ilk növbədə Millətlər Liqası çərçivəsində I Dünya müharibəsindən sonra qəbul edilmiş 1921-ci il Barselona Konvensiyasına müraciət etmək lazımdır. Tranzitin azadlığı haqqında Konvensiya və onun tərkib hissəsi olan Statut tranzitin anlayışını verən ilk universal xarakterli beynəlxalq müqavilə kimi meydana gəlib. Versal sülh müqaviləsi (1919) ilə qəbul edilməsi nəzərdə tutulan tranzitin sərbəstliyi haqqında müqavilə tranzit məsələlərini hüquq müstəvisinə keçirməli idi və həlli zəruri olan ilk məsələlərdən biri də tranzit anlayışının verilməsi idi. Konvensiyanın tərkib hissəsi olan Statutun 1-ci maddəsində tranzitə belə bir tərif verilir ki, insanlar, yük və əmtəələr, gəmilər... həmçinin digər nəqliyyat vasitələri razılığa gələn dövlətlərdən birinin ərazisində o halda tranzitdə hesab edilir ki, onun ərazisindən kənarda başlayan və keçərək sərhədlərindən kənarda qurtaran bütöv bir yolun müəyyən bir hissəsində olsunlar.

Statutda verilən bu tərifə görə tranzit ən azından üç ölkənin ərazi yurisdiksiyası ilə hüquqi əlaqədə olur. Tranzitin baş verməsi üçün əmtəə və yüklərin, o cümlədən enerji daşıyıcılarının tranzit keçidində olması zəruridir. Tranzit keçid anlayışı, tranzitdə olan əmtəələrin rejimi həmin əraziyə idxal edilən əmtəələrdən köklü surətdə fərqlənir. Onların nəqli tranzit rejiminə uyğun həyata keçirilir və müəyyən üstünlüklərə malik olur. Üstünlük tranzit ölkəsinin tranzitə mənfəət mənbəsi kimi baxmamasında (QATT, m.V) ehtiva olunur.

Bağlanmış tranzit müqaviləsinə uyğun olaraq razılığa gələn dövlətlər tranzit ərazisi olaraq müəyyən tədbirlər görür və müvafiq əmtəələr, məhsullar tranzit vəziyyətində qalırlar. Tranzit keçidi tranzit ərazisinin yurisdiksiyasını beynəlxalq ticarətin ümumi qaydasına uyğunlaşdırılmasıdır. Dəniz hüququ üzrə BMT-nin 1982-ci il Konvensiyasının III hissəsinin 2-ci bölməsi tranzit keçidinə həsr edilib. Burada da dövlətlərin tranzit keçidi xeyrinə güzəştlər diqqəti cəlb edir. Bu bölmədə bir sıra beynəlxalq boğazlardan, eləcə də Cəbəllütariq, La-Manş, Bab əl-Məndəb və d. boğazlardan xarici gəmilərin keçməsi və uçuş aparatlarının uçması məsələsi həll olunur. Açıq dənizin və ya müstəsna iqtisadi zonanın bir hissəsi ilə açıq dənizin və ya müstəsna iqtisadi zonanın digər hissəsi arasında (yəni gəmiçilik azadlığı və uçuş aparatlarının uçuş azadlığının qüvvədə olduğu dəniz sahələri arasında) beynəlxalq dənizçilik üçün bu boğazlardan istifadə olunur. Göstərilən boğazlarda bütün gəmilər tranzit keçid hüququndan istifadə edir ki, bu hüququn da həyata keçirilməsinə mane olunmamalıdır.

Boğazla həmsərhəd olan dövlətlərin suverenliyi və ya yurisdiksiyası 1982-ci il Konvensiyasının III hissənin normalarının gözlənilməsi ilə həyata keçirilir. Əgər beynəlxalq boğazda bitişik və ya müstəsna iqtisadi zonaların delimitasiyası aparılırsa, onda boğaz dövlətləri öz zonalarında 1982-ci il Konvensiyasının normalarına uyğun suveren hüquqlar və ya yurisdiksiyanı həyata keçirə bilər. Lakin boğazla həmsərhəd olan dövlətlər tranzit keçidə mane olmamalı, boğazda gəmiçilik üçün boğaz dövlətlərinə məlum olan təhlükə barədə bütün dövlətlər lazımi qaydada xəbərdar edilməlidir və tranzit keçid heç cür dayandırılmamalıdır. Nə qədər istənsə də və 1921-ci il Konvensiyasında və onun Statutunda [13] tranzitin azadlığı hüququ dövlətlərarası əməkdaşlığın ən yaxşı üsulu kimi bəyan edilsə də o beynəlxalq hüququn ümumi normasına çevrilə bilməyir. Konvensiya iştirakçısı olmayan dövlətlər üçün tranzitə icazə verilməsi onların istəyinə qalır. Yalnız xüsusi hallarda belə keçidə icazə verilmə imkanı da əsasən tranzit verənin "xoş məramına" bağlı olur.

Dövrü üçün nə qədər əhəmiyyətli olsa da Barselona Konvensiyası tranzitin hüquqi təbiəti ilə bağlı məsələni həll etmədi, baxmayaraq ki, Preambulada bu hüququn "dövlətlərarası əməkdaşlığın inkişafındakı roluna istinad edilir". Konvensiyada konkret göstəriş olmadığı üçün ifadə edilən normaların bütün tranzitlərə şamil edilməsi məsələsi qeyri-müəyyən qalır. Çox yəqin ki, bundan dolayıdır ki, tranzit məsələsi üzrə beynəlxalq hüquq yaradıcılığı prosesi davam etmişdir. Hələ Barselona Konfransında enerji resursları ilə təminat məsələsi də gündəmə gəlmişdi. Bunun nəticəsi idi ki, 1923-cü ildə II Barselona Konfransında Elektrik enerjisinin ötürülməsi üzrə Konvensiya qəbul edilir. 1926-cı ildən hüquqi qüvvəyə minmiş Konvensiya hazırlanarkən artıq enerjinin enerji çatışmazlığı olan dövlətlərə verilməsi nəzərdə tutulurdu. Belə bir vəziyyət elektrik enerjisinin ticarətində beynəlxalq rejimi təsis etməli idi. Müvafiq qaydada bir rejimin təsis edilməsi o dövr üçün mümkün olmadığı üçün ilkin vəzifə də reallaşdırıla bilmədi. Artıq gücün paylanması yalnız Avropa İttifaqının 1-ci enerji paketi ilə mümkün oldu.

Tranzit Konvensiyasından fərqli olaraq Elektrik enerjisinin ötürülməsi üzrə Konvensiya ticarətin sərbəstliyini nəzərdə tutmurdu. Özünün yumşaq xarakteri ilə Konvensiyanın tranzit müddəası EXM-i xatırladır. Konvensiyada tranzitin məhdud anlayışı verilib. Tranzit transsərhəd miqyası ehtiva edir. Konvensiyanın 2-ci maddəsində deyilir ki, elektrik enerjisinin tranzitlə ötürülməsi o halda baş verir ki, razılığa gələn dövlətlərin birinin ərazisi ilə elektrik xətləri üzrə verilir və müstəsna olaraq bu məqsəd üçün müəyyən edilir.

Həmin dövrdə elektrik enerjisinin transformasiya edilməsi də mümkün olmadığından onun uzun məsafədə sərbəst tranziti də mümkün deyildi. 1923-cü il Konvensiyasının önəmli məqamlarından biri ondan ibarət idi ki, elektrik enerjisi ilə tranzitin sərbəstliyi üzrə beynəlxalq hüquqi öhdəlik müəyyən edilirdi. Daha doğrusu iştirakçı dövlətlərə bu sahədə təşəbbüslərini genişləndirməyi tövsiyə edirdi. 1923-cü il Konvensiyasının digər mühüm üstünlüyü iştirakçı dövlətlər üçün yeni infrastruktur layihələrinin həyata keçirilməsini

nəzərdə tutması idi. Konvensiyanın 5-ci maddəsinə görə tranzit dövlətinin qanunvericiliyini gözləməklə yeni ötürücü xətlərinin tikintisi həyata keçirilə bilər. Bu konvensiya tranzit dövlətinin ərazi yurisdiksiyasını elektrik enerjisinin beynəlxalq ticarəti istiqamətində müəyyən etməyə çalışıb. Konvensiyanın 8-ci maddəsində tranzit dövlətinin tranziti dayandırmaq kimi səlahiyyətinin olmaması ifadə edilib. Bunun əvəzində Konvensiyanın 4-cü maddəsi ilə tranzit dövlətinin publik qaydasının gözlənilməsi üçün qaydalar müəyyən edilib. Belə bir təəssürat yaranır ki, 1923-cü il Konvensiyasının iştirakçı dövlətləri elektrik enerjisinin ticarətini təşviq etməyə çalışıblar. Bununla da 1923-cü il Konvensiyası 1921-ci il Tranzitin sərbəstliyi haqqında Konvensiyadan daha mütərəqqi xarakterə malikdir.

Tranzitin beynəlxalq hüquqi mənbələri haqqında məsələyə baxarkən öncə ifadə etdiyimiz konvensiyaların universal hüquqi tənzimetmə sistemi yarada bilmədiyi qənaəti yaranır. Əks halda bu sahədə yenidən beynəlxalq hüquqi tənzimetməyə zərurət yaranmazdı. II Dünya müharibəsinin də sonunda bu məsələyə yenidən qayıdış onu göstərir ki, beynəlxalq birlik beynəlxalq tranzit, o cümlədən enerji resurslarının tranzit məsələsini daha ciddi formada ələ almalıdır.

ƏDƏBİYYAT

1. Beynəlxalq dəniz hüququ. Dərs vəsaiti. / Müəlliflər kollektivi Vıleqjanin A.N., Qureyev S. A. Rus dilindən tərcümə Bakı: 2007, 444 s.
2. Sadıqov Ə. İ. Beynəlxalq iqtisadi hüquq. Dərslik. Bakı: BDU, 2008, 396 s.
3. Sadıqov Ə.İ. Beynəlxalq enerji hüququ. Dərslik. Bakı: «Adventa Qroup» MMC, 2013, 312 s.
4. Броунли Я. Международное право. В 2-х книгах. Книга первая, перевод с англ. Андрианова С. Н., под ред. Тункина Г.И. М.: Прогресс, 1977, 535 с.
5. Кузмин Э.Л., Каграманов А.К. Глобальная энергетическая безопасность и трубопроводный транспорт. Политико-правовой аспект. М.: Научная книга, 2009, 255с.
6. Коломбос Д. Международное морское право. М., 1975, с.183-184
7. Мировой океан международное право. Основы современного правопорядка в Мировом океане. Отв. Редактор д.юр. наук, проф. А.П.Мовчан, М.: Наука, 1986, 296 с.
8. Миронов Н.В. Международная энергетическая безопасность: Учебное пособие. М.: МГИМО (У) МИД России, 2003, 165с.
9. Роггенкамп М.М. Транзит энергоресурсов для сетей: европейский опыт. с.437
10. Телегина Е.А., Румянцева М.А., Покровский С.В., Самахова И.Р. Внешний вектор энергетической безопасности России. М., 2002
11. Тимченко Л. Д., Тимченко Л. А. Международное право: отрасли, институты, нормы: Учебное пособие. Ирпень: Национальная академия ГНС Украины, 2004, 282с. Фоменко О.В. Энергетическая дипломатия нашего времени. М., 2003, 346 с.
12. Convention and Statute on Freedom of Transit. Barcelona, 1921-7 league of Treaty Series 11
13. http://dic.academic.ru/dicnsf/dic_diplomatic/174/ Convention and Statute on Freedom of Transit, Barcelona, 1921 League of Nations Treaty Series, 11
14. Lauterpacht H. The Function of Law in the International Community, Reprinted / Oxford: Oxford University Press, 2012, p.143

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЕ ПОНЯТИЕ И ОСНОВЫ ТРАНЗИТА ЭНЕРГОРЕСУРСОВ

РАЗИМ ИСАЕВ

РЕЗЮМЕ

В статье рассматриваются исторические аспекты международно-правового регулирования транзитной транспортировки энергоресурсов на основе различных международных договорных норм. Обосновываются необходимость международно-правового регулирования транзита. Исследуются правовая доктрина по определению транзита. Основываясь как на международно-правовую доктрину, так и на международно-правовые нормы, делается вывод о том, что в различных сферах нормы по транзиту имеют различную правовую природу. Отмечается, что транзит энергоресурсов по сухопутным территориям основывается на международно-договорных нормах.

Ключевые слова: энергетические ресурсы, международное право, нормы по транзиту, международно-правовая доктрина, разные пространства.

INTERNATIONAL-LEGAL DEFINITION AND BASES OF ENERGY`S TRANSIT

RAZIM ISAYEV

SUMMARY

In article historical aspects of the international-legal regulation regarding transit transportation of the energy is analyzed on the grounds of the separate international treaty norms. International-legal necessity of the transit is substantiated and doctrine of international law is investigated on its legal definition. Referring to the doctrine of international law as well as international legal norms, it was come to such conclusion that norms on the transit have distinctive legal nature for the different places. At the end of article, it`s emphasized that transit transportation of energy carrier via the land territory has its international treaty character.

Key words: energy resources, international law, norms on the transit, doctrine of international law, distinctive areas