



Small aviation services as an object of civil legal regulation

Nodir MUKHIDDINOV¹

Specialized branch of Tashkent State University of Law

ARTICLE INFO

Article history:

Received June 2022
Received in revised form
25 June 2022
Accepted 25 July 2022
Available online
20 August 2022

Keywords:

aviation,
service,
aviation work,
civil law,
flights,
aviation agricultural work,
contract.

ABSTRACT

The needs and attractiveness of business aviation services are growing along with the deepening of globalization and integration of economic processes. A promising trend in the development of business transport is acquisition of aircraft crews by individual large corporations. Such changes in the market of small aircraft services, which have been taking place very dynamically in recent years, require the search for new methods aimed at analyzing its structure and assessing trends. Therefore, studying current state of domestic market of business aviation services is relevant.

2181-1415/© 2022 in Science LLC.

DOI: <https://doi.org/10.47689/2181-1415-vol3-iss4-pp132-139>

This is an open access article under the Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.ru>)

Ўта енгил авиация хизмати – фуқаролик-ҳуқуқий тартибга солиш объекти сифатида

АННОТАЦИЯ

Калит сўзлар:

авиация,
хизмат кўрсатиш,
авиация ишлари,
фуқаролик ҳуқуқи,
парвозлар,
авиация қишлоқ хўжалиги
ишлари,
шартнома.

Бизнес авиация хизматларининг эҳтиёжлари ва жозибadorлиги глобаллашувнинг чуқурлашиши ва иқтисодий жараёнларнинг интеграцияси билан бирга ортиб бормоқда. Бизнес транспортини ривожлантиришнинг истиқболли тенденцияси – бу алоҳида йирик корпорациялар томонидан экипаж самолётларини сотиб олиш ҳисобланади. Сўнгги йилларда динамик равишда ўсиб бораётган кичик самолётлар хизматлари бозоридаги бундай ўзгаришлар унинг тузилишини таҳлил қилиш ва тенденцияларни баҳолашга қаратилган янги усулларни излашни талаб қилади. Шунинг учун бизнес авиация хизматлари ички бозорининг ҳозирги ҳолатини ўрганиш долзарб мавзу саналади.

¹ Teacher State-legal sciences department, Specialized branch of Tashkent State University of Law.

Услуги малой авиации – как объект гражданско-правового регулирования

АННОТАЦИЯ

Ключевые слова:

авиация,
сервис,
авиационные работы,
Гражданское право,
полеты,
авиационные
сельскохозяйственные
работы,
контракт.

Потребности в услугах деловой авиации и их привлекательность растут вместе с углублением глобализации и интеграции экономических процессов. Перспективным направлением развития бизнес-транспорта является приобретение экипажей самолетов отдельными крупными корпорациями. Такие изменения на рынке услуг малой авиации, динамично развивающимся в последнее время, требуют поиска новых методов, направленных на анализ его структуры и оценку тенденций. Поэтому изучение текущего состояния отечественного рынка услуг деловой авиации является актуальным.

Сўнгги йилларда туризм саноати кўпчилик мамлакатлар иқтисодиётида асосий ўринлардан бирига айланди. Унинг туристик маҳсулоти томонидан ишлаб чиқарилган маҳсулотига саёҳат пайтида, шунингдек, туризм доирасида амалга ошириладиган дам олиш, кўнгил очиш, даволаниш, таълим ва малака ошириш пайтида одамлар истеъмол қилиши мумкин бўлган катта ва хилма-хил хизматлар ва товарлар киради. Шу билан бирга, туристик маҳсулот таркибининг ажралмас қисми бўлган транспорт хизматлари унинг сифатига сезиларли таъсир кўрсатади.

Йўловчиларни, жумладан, сайёҳларни ташиш ҳар хил транспорт турлари ёрдамида, яъни ҳаво, қуруқлик ва сув орқали амалга оширилади. Туристик транспорт учун ҳар хил транспорт турларининг машҳурлиги ёки долзарблиги мамлакатнинг географик жойлашуви ва иқлим шароитига, унинг иқтисодий ривожланишига, миллий анъаналарига, одамларнинг ижтимоий мавқеи ва даражасига ҳамда бошқа омилларга боғлиқ.

Транспорт хизматлари қуйидагилар томонидан ишлаб чиқилган қонунчилик ҳужжатларида мустақамланган ҳуқуқий негизга асосланади: турли халқаро транспорт ташкилотлари; мамлакатларнинг миллий қонунчилиги; ташувчиларнинг ички қоидалари. Халқаро туризмни амалга оширишда транспорт хизматларининг турли жиҳатларига алоҳида эътибор бериш талаб этилади. Саёҳат соҳасидаги халқаро ҳамкорлик чегараларини кенгайтириш божхона, чегара ва санитария назорати турларини амалга ошириш нормалари ва қоидаларини доимий равишда такомиллаштиришни тақозо этади.

Мижоз учун алоҳида транспорт тузилмалари ўртасида ҳам, ҳар бир транспорт тури доирасида ташувчилар ўртасида ҳам рақобат йўловчиларга хизмат кўрсатишни такомиллаштириш жараёнига кучли туртки берди. Махсус тадбирлар болалар ва ногиронларга, шунингдек, бошқа тоифадаги йўловчиларга хизмат кўрсатишда ташувчилар томонидан амалга оширилади, бу уларнинг эҳтиёжларини тўлиқ қондириш имконини беради.

Замонавий дунёда, одамларнинг сайёра бўйлаб саёҳатлари кенг миқёсли кўриниш олган бир пайтда, узоқ масофаларга энг тезкор транспорт воситаси сифатида ҳаво транспортининг роли сезиларли даражада ошди. Оммавий туризмни

амалга оширишда ҳаво транспортининг аҳамияти айниқса катта. Ўтган асрнинг ўрталарида унинг жадал ривожланиши турли хил саёҳат мақсадларига жавоб берадиган ва юқори даражадаги қулайликка эга самолётларни яратишни талаб қилди. Самолёт бортида ва аэропортларда йўловчиларга турли хил ва мукамал хизмат кўрсатилади, бу эса саёҳатни ёқимли ва аҳолининг кенг доираси учун қулайлик туғдиради.

Шундай қилиб, ҳаво транспорти бошқа транспорт хизматлари билан таққослаганда бир қатор хусусиятларга эга. Бу, биринчи навбатда, уларнинг об-ҳаво шароитларига ва учиш – қўниш нуқталарида (айниқса, самолётлар учун) ерга боғлиқлиги билан асосланади. Бундан ташқари, ҳаракатланувчи таркиб кучлари аэропортларининг иш шароитлари аҳоли пунктларидан ташқарига кўчирилади ва йўловчиларни парвозга тайёрлаш учун кўп вақт талаб этилади. Шунга қарамай, манзилга етказиб беришнинг юқори тезлигининг асосий афзаллиги туфайли ҳаво транспорти қуруқлик ва сув транспорти учун жиддий рақиботчи ҳисобланади.

Фуқаролик ҳаво транспортининг универсаллиги шундан иборатки, транспорт ишларидан ташқари, у миллий иқтисодиётнинг турли тармоқлари учун авиация хизматларини ҳам тақдим этади ва авиация ишларига талабни қондиради. Сўнгги ўн йилликда дунёда авиация ишлари доираси сезиларли даражада кенгайди, шунинг учун авиацияни қишлоқ хўжалиги ишлаб чиқаришида мутахассислик ва дастур сифатида кўриб чиқмаслик ноўрин бўлар эди. Ушбу қисмда муҳим ўрин ва роль авиация кимёвий ишларига берилган. Шундай қилиб, миллий ҳаво транспорти тизимининг ишлаши шароитида қишлоқ хўжалиги ишларини ижтимоий-иқтисодий ва ташкилий-ҳуқуқий қўллаб-қувватлаш муаммолари, биринчи навбатда, амалий қизиқиш, шунингдек, илмий-назарий тушуниш, тадқиқотчилар томонидан ҳозирги замонга мувофиқ ишлаб чиқилган давлат ҳуқуқий майдонининг ҳолати билан боғлиқдир.

Соҳа тадқиқотларига кўра, қишлоқ хўжалиги ишларини ҳаво транспорт тури асосида бажариш бундай ишларнинг ер транспортига асосланган турларига нисбатан номинал миқдорига қараганда анча қимматга тушади. Бироқ ўзига хос иқтисодий самарадорликни яратиш мақсадида курашни авиация ишларининг ташкилий ва технологик афзалликлари билан изоҳлаш мумкин. Булар орасида қуйидагиларни ажратиш мумкин:

1. Қисқа вақт ичида авиация кимёвий ишларини улкан майдонларда амалга оширишга ҳисса қўшадиган юқори маҳсулдорлик, бу бир томондан зарарқунандаларни оммавий кўпайишидан олдин ҳам муваффақиятли назорат қилишда жуда муҳимдир. Бошқа томондан, бу омил мамлакатда фермерликни ривожлантиришга ва қишлоқ хўжалиги ишлаб чиқаришини “латифундия ихтисослашуви”^{*}га ёрдам беради.

2. Қуруқликдаги транспот воситалари учун ноқулай бўлган жойлардаги (тоғ тизмалари, ўрмон плантациялари, ботқоқлар, тошқинлар ва бошқалар) зарарқунандаларни йўқ қилиш имкониятлари.

3. Авиация кимёвий ишларида ишлаб чиқариш жараёнларининг нисбатан паст меҳнат интенсивлиги, бу қишлоқ хўжалиги соҳасида мавсумий ишчиларни жалб қилмаслик имконини беради. Бу замонавий қишлоқ хўжалиги учун жуда муҳимдир.

^{*} Кенг майдонларда қишлоқ хўжалиги экинларини етиштиришга ихтисослаштириш.

4. Авиация кимёвий ишлари бўйича дастлабки ва якуний парвозларни тайёрлаш жараёнларини комплекс механизациялашдан фойдаланиш имкониятлари.

5. Заҳарли ёки бошқа моддаларнинг ишчи массасини экинлар, кўчатлар ва бошқаларнинг бутун майдонига тақсимлашнинг катта миқдордаги бир хиллиги.

6. Қуёш чиқиши, экин ўсиши ёки етилиши пайтида авиациядан қайта фойдаланишнинг ўсимликларга механик шикаст бермаслиги.

Албатта, авиация кимёвий ишларининг тескари, яъни салбий томони ҳам бор, биз уни қуйидагилар билан таърифлашимиз мумкин:

1. Қишлоқ хўжалиги экинларини етиштириш сифатининг об-ҳаво шароитларига, айниқса, шамол ва атмосфера босимига жуда ҳам боғлиқлиги.

2. Авиация кимёвий ишларни ташкил этишга жалб қилинган ходимларнинг назарий жиҳатдан тайёргарлиги етарли бўлмаган шароитдаги максимал экологик хавфлар.

3. Занх технологияси соҳасида маҳаллий саноат машинасозлик ишлаб чиқариш ва дизайн-тадқиқот ташкилотларининг йўқлиги.

4. Авиация кимёвий ишларни ўтказишнинг харажат даражалари ва миқдорий кўрсаткичлари оширилди.

Ҳаво кодексининг 94-моддаси 8-қисмига мувофиқ, авиация ишларига қишлоқ хўжалиги, қурилиш, атроф-муҳитни муҳофаза қилиш, тиббий ёрдам ва бошқа мақсадларда фуқаролик самолётлари парвозларидан фойдаланган ҳолда бажарилган ишлар киради, уларнинг рўйхати фуқаро авиацияси соҳасидаги ваколатли орган томонидан белгиланади. Келтирилган норма шуни кўрсатадики, авиация ишлари ҳаво худудида ҳаракатланиш учун мўлжалланган транспорт воситаси – самолёт, бундан ташқари, фуқаролик самолёти орқали амалга оширилади. Фуқаролик самолётлари фуқаро авиацияси мақсадлари учун ишлатилади (тижорат фуқаро авиацияси ва/ёки умумий авиация). Самолётдан тижорат фуқаро авиацияси мақсадларида фойдаланиш самолётда ҳаво транспорти ва/ёки авиация ишлари олиб борилишини англатади. Бошқача қилиб айтганда, тижорат фуқаро авиацияси самолётдан фарқли ўлароқ, ишлаб чиқариш воситаси сифатида фойдаланишни ўз ичига олади, умумий авиация, бу ерда самолёт шахсий эҳтиёжларини қондириш учун ишлатилади.

Ҳозирги даврда умумий авиация тижорат ҳаво транспортининг кучли рақибига айланмоқда. Хусусан, ИКАО Ассамблеясининг сўнгги 38-сессиясида жаҳон фуқаро авиациясини ривожлантиришда ҳаво транспортининг алоҳида ўрни қайд этилди. Украинада умумий авиацияни ривожлантиришга келсак, вазият оптимистик эмас. Эътибор қилиш керак бўлган биринчи нарса – умумий авиацияни аниқлаш муаммоси. Фуқаро авиациясининг жаҳон амалиётини таҳлил қилиш бугунги кунгача ривожланган иккита соҳани аниқлашга имкон беради. Биринчиси, уни ички ва халқаро ҳаво йўлларида йўловчилар, юк ва почта орқали жамоат транспорти учун тижорат ҳаво транспорти сифатида ишлатиш билан боғлиқ. Ушбу транспорт турлари авиаташувчилар томонидан йўловчини ҳаво транспортда ташиш бўйича жамоат шартномаси асосида амалга оширилади. Бундай шартноманинг мазмуни қонун билан белгиланади ва хизматлар тўлов асосида тақдим этилади. Иккинчи йўналиш биринчи йўналиш билан боғлиқ эмас, чунки умумий авиация вазифалари мунтазам ва тартибсиз: йўловчи ва багаж ташиш хизматларини кўрсатишни ўз ичига олмайди, бу тижорат ҳаво транспортининг

мутлақ ваколатига тааллуқлидир. Аслида, унинг функционал йўналиши дунёнинг кўплаб мамлакатлари ҳаво қонунчилиги билан белгиланади. Умумий авиация доираси шахсий, бизнес, спорт, таълим ва бошқа мақсадларни ўз ичига олади ва йирик корпорациялар, парвоз мактаблари, жисмоний шахслар ва нотижорат ташкилотларга тегишли. Шунга асосланиб, ИСАО умумий авиация турларини ажратиб туради: ҳаво таксиси, корпоратив авиация, хусусий авиация, бизнес авиацияси.

Ўзбекистонда умумий авиация нима эканлигини билиш учун тижорат ҳаво транспорти ва авиация ишларида фойдаланиладиган фуқаро авиацияси (ФА) – авиациянинг бундай таърифини қабул қилган ҳаво кодексига мурожаат қилиш керак. Умумий қоидага кўра, умумий авиация фуқаро авиацияси эканлиги таъкидланган, унинг фаолияти ҳақ эвазига ёки ижарага бериладиган мунтазам ҳаво транспорти ва ҳаво транспорти операцияларига тааллуқли эмас. Авиация соҳасидаги фаолиятни тартибга солувчи асосий норматив-ҳуқуқий ҳужжат – Ўзбекистон Республикасининг Ҳаво кодекси ҳисобланади. Бироқ умумий авиацияни тартибга солишга оид аниқ қоидаларни назарда тутмайди, фуқаро авиацияси ичида ҳар қандай тижорат фаолиятини, шу жумладан, авиация ишларини амалга ошириш имкониятини амалга оширмайди, ФА қоидалари бўйича икки томонлама талқин қилишга имкон беради ва бу умумий авиация иштирокчилари учун имкониятлар доирасини сезиларли даражада торайтиради, бу эса ўз навбатида авиация соҳасида иқтисодий жиҳатдан ноқулайдир. Шунга кўра, бу меъёр Ўзбекистон Ҳаво кодексининг нормалари бир хиллик асосида ҳар қандай тижорат фаолиятини фуқаролик авиацияси орқали амалга ошириш бўйича вазифаларни тўғридан-тўғри қамраб олмайди. Умумий авиация таърифини аниқлаштиришга ҳаракат қилиб, оммавий ахборот воситаларида ва умуман жамиятда шаклланаётган ғояга мурожаат қилиш керак. Зеро бу ўринда қишлоқ хўжалиги эҳтиёжлари учун ёки ўйин-кулги учун ишлатиладиган кичик двигателли самолётлар ҳақида гап боради.

Хорижий манбаларни таҳлил қилиш ФАнинг бундай нотўғри ғояси асосий тамойиллар даражасида шаклланган деган хулосага келишимизга имкон беради. Умумий тушунча авиация самолётлар, аэродромлар, техник ва ташкилий тузилманинг комбинацияси эканлигига асосланади. Яъни, авиация ҳодиса сифатида қабул қилинади. Замонавий дунёда бироз бошқача тушунча мавжуд. Авиация асосан унинг фаолият жиҳати, машғулоти нуқтаи назаридан қабул қилинади. Шу маънода авиация – бу парвозлар ёки бошқа авиация ишларининг комбинацияси ҳисобланади. Умумий авиация – маълум бир мақсад учун бажариладиган парвозлар ва авиация ишларидир. Шубҳасиз, ФА хизмат қиладиган мақсадлар хилма-хил. Уларнинг аксарияти ўқув, хусусий ва корпоратив парвозлар, қишлоқ хўжалиги дастурлари, тиббий рейслар ва бошқа фойдали вазифаларни бажариш учун парвозлардан ташкил топади [5]. Шунини таъкидлаш керакки, умумий авиация ва самолётларнинг хилма-хиллиги шунчалик каттаки, ИКАО уни истисно усули билан белгилайди: “самолёт парвози, тижорат ҳаво транспорти ёки авиация ишларини бажариш билан боғлиқ парвоздан ташқари”. Шундай қилиб, авиациядан фойдаланишнинг “умумий мақсади” маълум бир авиация ишини бажаришдир.

Ҳаво ишларини ҳақ эвазига ёки хусусий мижознинг эҳтиёжлари учун амалга ошириш ИКАО қоидаларига асосланиб, самолёт парвози сифатида белгиланиши мумкин, унинг давомида ушбу кема қишлоқ хўжалиги, қурилиш, фотосуратлар,

топографик тадқиқотлар, кузатув ва патрул, қидирув каби соҳаларда ихтисослашган хизматларни кўрсатиш учун ишлатилади ва қутқариш, ҳаво рекламаси ва бошқалар ҳам шунинг таркибига киради.

Шундай қилиб, авиация ишининг асосий мақсадининг қисқача таърифи самолётларнинг маълум бир вазифани бажариш билан боғлиқ ишидир. Маълумки, жаҳон авиация инфратузилмаси асосан оддий авиакомпаниялар, ҳарбий ва давлат авиацияси томонидан фойдаланиш учун яратилган. Шу билан бирга, ФА минимал махсус эҳтиёжларга эга ва мунтазам тижорат рейслари томонидан тақдим этиладиган инфратузилма ва хизматларга аҳамиятсиз юкни келтириб чиқаради. Бу баёнотга фақат истисно ФА кичик ва минтақавий аэродромларидан фойдаланишда максимал манфаат кўриши ҳақиқатдир.

Бироқ умумий авиация ўзининг ноёб мослашувчанлиги ва фойдаланишдан максимал даромад олишига қарамай, вақти-вақти билан катта аэродромлардан фойдаланишни тақозо этади. Шу билан бирга, у катта аэродромларда мавжуд учиш-қўниш йўлаги ва ҳаво майдонининг тобора чекланган ресурсларидан фойдаланилади. Бундай жойларда учишнинг мураккаблиги кўпинча катта самолётларда эмас, балки барча самолётларда турли хил қимматбаҳо ускуналарни талаб қилади. Буларнинг барчаси умуман ФА рейсларида қийинчиликларни яратади.

Аслида, ФА самолётларининг ўзига хос хусусиятлари ва уларнинг қаттиқ бошқарув билан ҳаво майдони остида қолиши уларга нисбатан қўйилган чекловлардан қочишга имкон беради. Масалан: аксарият умумий авиация самолётлари осонгина учиб, 1000 x 15 м ўлчамдаги чизиққа тушиши мумкин, бу катта реактив самолётлар талаб қиладиган майдоннинг ўндан бир қисмини ташкил этади, холос. Шунингдек, паст баландликларда ва махсус ажратилган коридорларда қолиш, ФА учун қиммат кузатув тизимлари ва навигация ускуналаридан фойдаланишни талаб қилмайди.

Аслида, ФА самолётлари авиакомпаниялар учун яратилган инфратузилманинг атрофида учади. Кичикроқ самолётлар катта тизимнинг ишлатилмайдиган қувватида яратилиб, унинг самарадорлигини оширади. Шу билан бирга, энг муҳим тамойил қуйидагича: ҳар бир штатда авиация инфратузилмасидан фойдаланиш барча турдаги парвозларни таъминлаш учун тенглик тамойилларига асосланиши керак. Хорижий мамлакатларда ФА халқ хўжалиги ривожига салмоқли ҳисса қўшади, ундан кенг фойдаланиладиган жойда ҳаёт сифати ва даражасини яхшилайти. XX асрнинг охирига келиб, дунёдаги барча фуқаролик самолётларининг 89% ФА ичида ишлатилган ва барча учувчиларнинг 80% ушбу турдаги самолётларда учишади. АҚШ, Канада, Бразилия ва Европа Иттифоқида ФА учун самолётлар ишлаб чиқариш ҳарбий самолётлар ишлаб чиқариш харажатларидан ошиб кетади. 2021 йил ҳолатига кўра, дунё бўйлаб 460 мингдан ортиқ умумий авиация самолётлари ишлатилган. ФАнинг АҚШ ЯИМга қўшган иқтисодий ҳиссаси мунтазам тижорат ҳаво транспортдан олинган 90% га нисбатан 10% ни ташкил қилади.

Юқоридаги ҳолат Украинада фуқаро авиацияси соҳасида ҳал этилмаган муаммолар кўплигидан далолат беради. Украинада умумий авиацияга етарлича эътибор берилмаган ва ривожланиш йўналишига эга эмас. Давлат оммавий фуқаролик ва корпоратив истеъмолчиларга кичик қувватли самолётлар ва ўта

енгил авиациядан фойдаланиш имкониятини тақдим этиши ва уни иложи борича кенг ва очиқ қилиши зарур. Ҳозирда ФАга бундай кириш чекланган. 90-йиллардан то ҳозирги кунгача мамлакатда ФА бозорини ривожлантириш учун қулай иқтисодий ва ҳуқуқий шароитларни яратиш учун деярли ҳеч нарса қилинмади. Аксинча, ҳаракатсизлик ва сускашлик мамлакат авиация ривожланишини дунёнинг ривожланган мамлакатлари фуқаро авиациясидан 40-50 йилга орқада қолаётганлигига гувоҳлик бермоқда. ФА қайси иқтисодий ва ҳуқуқий маконда фаолият олиб бораётганлиги ҳам бир мунча мавҳум. Уни амалга ошириш турғунлик ва суствлик сиёсатини эмас, балки жамият ва давлат манфаатлари йўлида кўшимча фаолиятни рағбатлантириш мақсадида бу соҳада давлат сиёсатини амалга ошириш бўйича янги иқтисодий ва ҳуқуқий кўрсатмаларни ишлаб чиқиш йўлидаги муҳим қадамдир.

Минг йиллар давомида инсон ҳаво ҳудудидан бирон-бир тарзда фойдаланиш имкониятига эга бўлмаган. Йигирманчи асрнинг бошларида авиация пайдо бўлганида ҳамма нарса ўзгарди. Авиация ҳаво ҳудудини ўзлаштира бошлади, бу унинг эгаси ким, ким ҳақли ва ундан фойдаланиши ва тасарруф этиши мумкинлиги ҳақида савол туғдирди. Ушбу масала 1919 йилги аэронавигацияни тартибга солиш бўйича Париж конвенциясида ҳал қилинди.

Йигирманчи асрда ҳаво ҳудудидан авиация мақсадларида фойдаланиш тажрибаси қўлланилди. 1944 йилги Чикаго Конвенциясининг муқаддимасида фуқаро авиацияси “рационал ва иқтисодий жиҳатдан” ривожланиши кераклиги таъкидланган. Ушбу кўрсатма аэронавигацияни бошқариш бўйича мақбул иқтисодий ёндашувларни ишлаб чиқиш жараёнини рағбатлантирди ва бу жараён ҳозирда ҳам давом этмоқда. Албатта, ҳаво майдонини иқтисодий айланмага дарҳол мослаш мумкин эмас, балки босқичма-босқич татбиқ этиш лозим. Бу авиация иқтисодий фаолиятини махсус давлат қонунлари ва қоидалари билан тартибга солиш заруратини келтириб чиқарди. Бироқ, афсуски, ҳозирги кунга қадар давлат органлари бундай буюртма бериш билан шуғулланмаган. ИКАО томонидан қўллаб-қувватланган ҳамда 90-йилларнинг бошларида аъзо давлатларнинг кўпчилиги томонидан қабул қилинган либераллашув ва очиқ само тамойилларини Ўзбекистон ҳаво транспорти жорий иқтисодий модели томонидан инкор этилиши самарасиз бўлади.

Давлат ва ФА ўртасидаги ўзаро муносабатларнинг самарали моделини яратиш учун давлат бу соҳани турғунлик ҳолатидан чиқариш учун кескин чоралар кўриши зарур. Бунинг учун қуйидагилар зарур: ФАни ривожлантиришнинг янги иқтисодий ва ҳуқуқий моделини босқичма-босқич яратиш бўйича мақсадли дастурни ишлаб чиқиш ва қабул қилиш. Дастурнинг мазмуни қуйидаги асосий вазифаларни амалга оширишни ўз ичига олиши керак:

* ФАда иқтисодий вазиятни мониторинг қилиш ва шу асосда ички ва халқаро тажрибани ҳисобга олган ҳолда янги иқтисодий моделни ишлаб чиқиш;

* ҳаво қонунчилигини мониторинг қилиш ва унинг асосида Ўзбекистон Республикасининг “Умумий авиация тўғрисида” ги миллий қонунини ва уни тўлдирувчи зарур қонуности ҳужжатларини ишлаб чиқиш;

* ФА фаолиятида ИКАО стандартлари ва тавсия этилган амалиётларни жорий этиш ва қўллаш механизмини яратиш;

* ФАни ривожлантиришни қўллаб-қувватлаш учун илмий-амалий базани яратиш;

* унга жамоат авиацияси ташкилотлари вакиллари мажбурий киритиш билан ФА фаолиятини бошқаришнинг давлат тизимини яратиш. Ушбу ёндашув АҚШ, Канада ва Европада кенг тарқалган бўлиб, давлатга авиация бизнесининг эҳтиёжларини ҳисобга олган ҳолда ФА фаолиятини аниқ ва ҳар томонлама тартибга солишга имкон беради;

* технологик қарамликни тугатиш ва Ўзбекистонга авиация давлати мақомини олиш учун миллий авиация саноатини, хусусан, ФАни тиклаш;

* болалиқдан моторли кўникмаларни тайёрлаш учун мактаб ёшидан бошлаб учувчиларни тайёрлаш тизимини шакллантириш;

* ФА фаолиятида хавфсизлик маданиятини киритиш механизминини яратиш. Шу билан бирга, ушбу маданият кўпинча ФА авиаторларида етарли эмаслигини инобатга олган ҳолда бунга нисбатан шошилиш эҳтиёж мавжуд;

* ФА фаолиятида ўз-ўзини тартибга солиш тамойилларини амалга ошириш учун ўз-ўзини тартибга солиш қоидалари салоҳиятини қўллаш механизминини ишлаб чиқиш. Ўз-ўзини тартибга солиш тамойиллари ва усуллари ушбу соҳада давлат томонидан тартибга солиниши лозим. Шу билан бирга, бу давлатнинг ФА фаолиятига ортқича тартибга солувчи аралашувнинг олдини олади.

Тавсия этилган дастурнинг белгиланган мақсадлари рўйхати тўлиқ эмас ва тўлдирилиши мумкин. Юқоридаги дастур Ўзбекистон ФА соҳасидаги камчиликларни бартараф этишга ёрдам беради, фуқаро авиациясинингмазкур тури бўйича давлат сиёсатини қайта кўриб чиқиш лозим.

ФЙДАЛАНИЛГАН АДАБИЁТЛАР РЎЙХАТИ:

1. Ўзбекистон Республикасининг Ҳаво кодекси.
2. Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_03.
3. Бордунов В.Д. Авиация общего назначения: стратегический просчет регулятора / О. Смирнов, Н. Карпов, С. Казачковский, В. Костин // 15 сентября 2014 года / Aviation EXplorer [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.aex.ru/docs /2/2014/9/15/2117>.
4. Зуева В.А., Череватюк В.Б. Правовое регулирование авиации общего назначения в Украине: современные проблемы и перспективы развития // http://www.law.nau.edu.ua/images/Nauka/Naukovij_jurnal/2014/statji_n4-33_2014/4.pdf.
5. Лукаш М.Ю., Асадова Ж.Н. К вопросу о правовом регулировании авиационных перевозок // Вестник Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина. 2019. – № 3. – С. 13-17.