BAKI DÖVLƏT UNİVERSİTETİ

E.Ə.ƏLİYEV
hüquq elmləri namizədi

BEYNƏLXALQ NƏQLİYYAT HÜQUQU

DƏRSLİK

**«SeNa» MMC
nəşriyyat-poliqrafiya müəssisəsi**

Bakı – 2009

Ə (56) 2009

Ə (56) 2009 Əliyev Etibar Əli oğlu. Beynəlxalq nəqliyyat hüququ. Dərslik. Bakı: «SeNa» MMC nəşriyyat-poliqrafiya müəssisəsi, 2009, 868 səh.

Azərbaycan Respublikasında ilk dəfə olaraq tərtib edilmiş bu dərslikdə beynəlxalq nəqliyyat hüququ ilə bağlı məsələlərin əhatəli şəkildə işıqlandırılmasına təşəbbüs göstərilir. Burada beynəlxalq nəqliyyat hüququna, onun subinstitutlarına anlayış verilir, ayrı-ayrı nəqliyyat növləri üzrə beynəlxalq daşımaların hüquqi tənzimlənməsinin xüsusiyyətləri şərh edilir.

Müasir beynəlxalq nəqliyyat daşımaları sahəsində ən yeni normativ-hüquqi sənədlər və çoxsaylı elmi mənbələr əsasında hazırlanmış bu dərslik Azərbaycan beynəlxalq nəqliyyat hüquq elmində mövcud olan boşluqların doldurulmasına xidmət edir.

Dərslikdən ali məktəb tələbələri, hüquqşünaslar, nəqliyyat hüquq elmi sahəsində çalışan mütəxəssislər və praktiki işçilər istifadə edə bilərlər.

İSBN 978-9952-440-38-6

© E.Ə.Əliyev, 2009

Elmi redaktor: **-Hüseynov L.H.,** AR MM Aparatının Dövlət quruculuğu üzrə qanunvericilik şöbəsinin müdiri, hüquq elmləri doktoru.

Məsul redaktor: **-Əliyev Ə.İ.,** BDU «Beynəlxalq münasibətlər və beynəlxalq hüquq» fakültəsinin elmi işlər üzrə dekan müavini, hüquq elmləri doktoru.

Rəyçilər: **-Timçenko L.D.,** Ukrayna Vergi Xidməti Akademiyası «Beynəlxalq əlaqələr» şöbəsinin rəisi, hüquq elmləri doktoru, professor;

-Məmmədov R.F., BDU «Beynəlxalq ümumi hüquq» kafedrasının müdiri, hüquq elmləri doktoru, dosent;

-Quliyev İ.O., Milli Aviasiya Akademiyası «Hüquqşünaslıq» kafedrasının müdiri, hüquq elmləri doktoru, professor;

-Zeynalov R.M., BYPNT Baş Assambleyasının üzvü, AR NK YHTK-nın sədr müavini, AR DİN BDYPİ-nin rəisi, polis general-mayoru;

-İmanov R.C., Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyası «Humanitar fənlər» kafedrasının müdiri, tarix elmləri namizədi, dosent.

Redaksiya qrupu: **-baş redaktor- Əliyeva İ.M.,** ADU-nun baş müəllimi, filologiya elmləri doktoru, dosent;

-redaktorlar- Əliyeva F.E., BDU «Beynəlxalq xüsusi hüquq və Avropa hüququ» kafedrasının baş laborantı, hüquqşünas;

-Hacıyev E.A., Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyası «Humanitar fənlər» kafedrasının müəllimi, hüquqşünas;

-Vəliyev E.T., AR VN İVÖD-nin əməkdaşı, I dərəcəli baş dövlət vergi müfəttişi, hüquqşünas.

Azərbaycan Respublikası Təhsil Nazirliyinin 7 may 2009-cu il tarixli 535 saylı əmri ilə ali məktəb tələbələri üçün dərslik kimi təsdiq edilmişdir.

Dərslik Bakı Dövlət Universiteti «Beynəlxalq münasibətlər və beynəlxalq hüquq» fakütləsi Elmi Şurasının qərarı əsasında (protokol № 03, 12.12.2008-ci il) çapa tövsiyyə olunmuşdur.

© E.Ə.Əliyev, 2009

ÖN SÖZ

Beynəlxalq iqtisadi münasibətlər sisteminin mühüm komponenti olan nəqliyyat və nəqliyyat daşımaları dövlətin iqtisadi infrastrukturunda vacib yer tutur.

Qloballaşma dövründə hər bir dövlətin milli iqtisadi (ticarət-nəqliyyat) sistemi beynəlxalq dünya təsərrüfat (nəqliyyat və nəqliyyat daşıma) əlaqələri sisteminə labüd şəkildə inteqrasiya olunur və bunun da nəticəsində bu nəqliyyat münasibətləri milli çərçivədən kənara çıxaraq beynəlxalq hüquqi tənzimləməni zəruri edir. Nəqliyyat əlaqələrinin beynəlmiləlləşməsi nəqliyyat daşımaları sahəsində inteqrasiya proseslərinin təşəkkülü, formalaşması və inkişafını obyektiv şəkildə şərtləndirir. Bu proseslərdə beynəlxalq hüquq sahəsində formalaşmış beynəlxalq nəqliyyat hüququ daim artan əhəmiyyətli rol oynayır. Çünki nəqliyyat sahəsində müxtəlif beynəlxalq xarakterli əlaqələrin ayrı-ayrı dövlətlərin milli hüquq sistemləri ilə tənzimlənməsi qeyri-mümkündür.

Bütün bu göstərilən və digər amillər nəqliyyat (daşıma) münasibətlərinin tənzimlənməsi üçün nəzərdə tutulmuş ayrıca hüquqi normalar (həm beynəlxalq-ümumi, həm də beynəlxalq-xüsusi) məcmusunun əmələ gəlməsinə səbəb olmuşdur. Beynəlxalq hüquqi normaların belə məcmusu beynəlxalq nəqliyyat hüququ adlanır.

Azərbaycan Respublikası öz müstəqilliyini bərpa etdikdən sonra bir sıra beynəlxalq nəqliyyat təşkilatlarına (BMAT, BDT, BYPNT və s.) üzv olmuş, beynəlxalq nəqliyyat konvensiyalarına qoşulmuş və nəqliyyat daşımaları sahəsində bir çox dövlətlərlə müvafiq sazişlər bağlamışdır. Əsası Azərbaycan xalqının ümummilli lideri Heydər Əliyev tərəfindən qoyulmuş qlobal iqtisadi layihələrin –Böyük «İpək yolu»nun bərpası, «Avropa-Qafqaz-Asiya» nəqliyyat dəhlizinin yaradılması, BTC neft ixrac boru kəməri və BTƏ qaz kəmərinin reallaşması və digər iri qlobal iqtisadi-ticarət (nəqliyyat) layihələrinin həyata keçirilməsi həlledici əhəmiyyət kəsb edir. Azərbaycan Respublikasının Prezidenti cənab İlham Əliyevin uğurlu siyasəti nəticəsində nəqliyyat sektoru neft sektorundan sonra ölkəmiz üçün ən mühüm sektora çevrilmişdir.

Nəqliyyat sisteminin qloballaşması prosesində beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi, daşıma prosesi iştirakçılarının məsuliyyəti və nəqliyyat təhlükəsizliyi məsələləri daha aktual xarakter alır. Belə bir şəraitdə hüquqi materiyada formalaşmaqda olan beynəlxalq nəqliyyat hüquq elminin inkişafı üçün, onun nəzəri və praktiki problemlərinin tədqiq edilməsi baxımından ölkəmizdə ilk dəfə olaraq yazılmış bu dərslik olduqca əhəmiyyətlidir.

Dərsliyi fərqləndirən məqamlardan biri odur ki, o, müəllif tərəfindən Bakı Dövlət Universitetinin «Beynəlxalq ümumi hüquq» və «Beynəlxalq xüsusi hüquq və Avropa hüququ» kafedralarının təklif və tövsiyələri nəzərə alınmaqla tərtib edilmişdir və Azərbaycanın öz beynəlxalq nəqliyyat hüququ elmi məktəbinin yaradılması istiqamətində atılan əhəmiyyətli addım kimi dəyərləndirilə bilər.

Digər məqam ondan ibarətdir ki, dərslikdə «beynəlxalq hava daşımaları», «beynəlxalq avtomobil daşımaları», «beynəlxalq dəmir yolu daşımaları», «beynəlxalq boru kəməri daşımaları» və s. daşıma növləri ilə bağlı məsələlər ayrıca fəsil şəklində yer almış, beynəlxalq nəqliyyat daşımalarında mülki-hüquqi məsuliyyət, sığortaetmə və nəqliyyat təhlükəsizliyi məsələləri ətraflı şəkildə işıqlandırılmışdır.

Ümumiyyətlə, dərslik Azərbaycan Respublikası Təhsil Nazirliyinin 2008-ci il 20 iyun tarixli 795 nömrəli əmri ilə təsdiq edilmiş «Beynəlxalq nəqliyyat hüququ» fənni üzrə tədris proqramına, onun tematik quruluşuna uyğun olaraq hazırlanmışdır. Dərslik 12 fəsildən ibarət olmaqla predmetin ən aktual məsələlərini əhatə edir.

Beynəlxalq nəqliyyat daşımaları sahəsində ən yeni normativ-hüquqi sənədlər və çoxsaylı elmi mənbələr əsasında yazılmış bu dərslik, hesab edirik ki, Azərbaycan nəqliyyat hüquq elmində mövcud olan boşluqları aradan qaldıracaqdır. Dərslikdən ali məktəb tələbləri, hüquqşünaslar, nəqliyyat hüquq elmi sahəsində çalışan mütəxəssislər və praktiki işçilər faydalana bilərlər.

L.H.Hüseynov,
Hüquq elmləri
doktoru.

I FƏSİL. BEYNƏLXALQ NƏQLİYYAT HÜQUQU HAQQINDA ÜMUMİ MÜDDƏALAR

1.1.Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun yaranma əlamətləri

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun yaranmasının əsas elementi – əmələgəlmə əlaməti yük və sərnişinlərin beynəlxalq daşınması, nəql olunmasıdır. Bu baxımdan, ilk öncə beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının rolu, əhəmiyyəti, növləri və digər məsələlərə aydınlıq gətirilməsi vacibdir.

Müasir dövrdə beynəlxalq iqtisadi münasibətlər sisteminin mühüm komponenti olan nəqliyyat və beynəlxalq nəqliyyat daşımaları hər bir ölkənin iqtisadi infrastrukturunda xüsusi yer tutur. Nəqliyyat ölkənin müxtəlif iqtisadi sahələri olan sənaye və kənd təsərrüfatı arasında əlaqəni təmin edərək ölkə iqtisadiyyatını vahid kompleks şəkildə birləşdirir. Sənayenin, xarici ticarətin, beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının və digər xidmət sahələrinin ahəngdar işi məhz yük və sərnişinlərin vaxtında daşınmasından, nəqliyyat müəssisələrinin müntəzəm fəaliyyət göstərməsindən funksional şəkildə asılıdır.

Artıq dünya birliyinə də məlumdur ki, Azərbaycan iqtisadiyyatın artım tempinə görə dünyada lider dövlətə çevrilmişdir. Müstəqil dövlətimizdə əsası ümummilli liderimiz Heydər Əliyev tərəfindən qoyulmuş qlobal iqtisadi layihələrin – Böyük «İpək yolu»nun bərpası, «Əsrin müqaviləsi», Bakı-Tbilisi-Ceyhan Əsas İxrac boru kəməri, Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz kəməri və digər iri layihələrin reallaşdırılması Azərbaycanın beynəlxalq iqtisadi münasibətlərdə tamhüquqlu suveren dövlət kimi iştirak etməsini zərurətə çevirdi. Bütün bunlar Azərbaycan Respublikasının Prezidenti cənab İlham Əliyevin daxili və xarici siyasətinin məntiqi nəticəsi kimi göz önündədir.

Ölkəmizin iqtisadiyyatında neft-qaz hasilatı və onun xarici bazarlara təhlükəsiz və səmərəli formada nəql edilməsi məsələsi vacib yer tutur. Ölkə Prezidenti cənab İlham Əliyevin dediyi kimi, «Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəməri uğurla fəaliyyət göstərir….. Biz həm neftin, həm qazın hasil edilməsinə, həm də onların nəqlinə, çoxvariantlı nəqlinə nail olduq. İndi heç bir marşrutdan asılı deyilik, müxtəlif istiqamətlərdə bizim ixrac imkanlarımız, infrastrukturumuz var. Beləliklə, Azərbaycan bu sahədə öz maraqlarını tam şəkildə qorumaq şərti ilə dost və qonşu ölkələrlə səmərəli əməkdaşlığını davam etdirəcəkdir». Digər deyimində o, bir daha qeyd etmişdir ki, «neft sektorundan sonra nəqliyyat sektoru ölkəmiz üçün ən mühüm sektordur və burada inkişaf perspektivləri çox gözəldir, bütün imkanlarımızdan istifadə edərək nəqliyyat sektorunu da sürətlə inkişaf etdirəcəyik».

Tarixi «İpək yolu»nun bərpası üzrə Beynəlxalq Konfransın 10 illiyinə həsr olunmuş yubiley konfransının iştirakçılarına Azərbaycan Respublikasının Prezidenti cənab İlham Əliyevin müraciətində qeyd olunduğu kimi, «keçən dövr ərzində iqtisadi münasibətlərin, ticarət və nəqliyyat əlaqələrinin inkişafı, daşımaların təşviqi, nəqliyyat şəbəkələrinin dünya bazarlarına çıxışının təmin edilməsi istiqamətində bir sıra layihələr həyata keçirilmiş və nəticədə Avropa, Qafqaz, Asiya dövlətləri arasında beynəlxalq daşımaların həcmi əhəmiyyətli dərəcədə artmışdır. Bu müddətdə Əsas Çoxtərəfli Saziş institusional baxımdan genişləndirilmiş və təkmilləşdirilmiş, Sazişdə iştirak edən dövlətlərin nəqliyyat infrastrukturunun yeniləşdirilməsi və inkişafı, uzlaşdırılmış tarif siyasətinin aparılması, münbit investisiya mühitinin yaradılması, kadrların hazırlanması, sərhəd-keçid prosedurlarının sadələşdirilməsi və daşımaların təhlükəsizliyinin təmin edilməsi sahəsində vacib regional proqramlar icra olunmuşdur».[1]

[1] Bax: «Azərbaycan» qəzeti, Bakı, 2008, 05.12, № 273, s.1.

Azərbaycan Respublikası nəqliyyat sahəsində 40-dan çox beynəlxalq konvensiya və sazişlərə qoşulmuşdur.[2]

Formalaşmış belə şəraitdə beynəlxalq hüququn səmərəliliyi, beynəlxalq müqavilələrin müddəalarının həyata keçirilməsi və beynəlxalq öhdəliklərə əməl olunması ölkə daxilində aparılan hüquqi islahatlar çərçivəsində həyata keçirilən təşkilati və hüquqi tədbirlərdən əhəmiyyətli dərəcədə asılıdır.

Bu baxımdan, beynəlxalq nəqliyyat daşıma münasibətlərinin hüquqi tənzimlənməsi məsələsi həlledici əhəmiyyətə malikdir. Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının hüquqi rejiminin araşdırılması məqsədilə beynəlxalq nəqliyyat daşımaları anlayışını, ayrı-ayrı nəqliyyat növləri üzrə beynəlxalq daşımaların hüquqi xüsusiyyətlərini nəzərdən keçirək.

Beynəlxalq nəqliyyat daşımaları

Nəqliyyat iqtisadiyyatın maddi bazasının vacib və zəruri elementlərindən biridir. O, ölkənin iqtisadi-təsərrüfat həyatında mühüm amil kimi əhəmiyyətli rol oynayır. İstehsal prosesi və normal mübadilə dövriyyəsi, habelə adamların müəyyən bir yerdən digər yerə daşınması məhz nəqliyyat vasitələrinin köməyi ilə təmin olunur.

Nəqliyyatın əsas işi və fəaliyyəti daşıma (nəqletmə) prosesini həyata keçirməkdən ibarətdir. Daşıma prosesi isə istehsal prosesinin yerinə yetirilməsinin vacib şərtidir. İstehsal olunmuş və hazırlanmış məhsullar daşınaraq istehlak yerlərinə (istehlakçılara) çatdırılır. Bununla istehsal prosesi başa çatır. Beləliklə, daşıma (nəqliyyat) fəaliyyəti istehsal prosesinin mübadilə (dövriyyə) prosesində davam etməsi deməkdir.[1]

---

[1] Bu barədə daha ətraflı bax: Əliyev E.Ə. Qloballaşma dövründə beynəlxalq nəqliyyat daşımaları: hüquqi aspektlər. Bakı, 2006, s. 14-19.

Daşıma prosesinin mahiyyəti malların və şəxslərin məkan baxımından öz yerlərini dəyişməsindən, müəyyən bir yerdən başqa bir yerə hərəkət etməsindən ibarətdir.[2] Məhz malların (yüklərin) və ya şəxslərin (sərnişinlərin) yerini dəyişmələri daşıma prosesinin əsas məqsədini təşkil edir.[3]

Daşıma prosesi, adətən, müəyyən bir dövlətin ərazisində həyata keçirilir. Bununla belə, daşıma prosesi iki və ya daha çox dövlətin ərazisində də reallaşa bilər. Bu baxımdan daşımaların iki növü fərqləndirilir: daxili daşımalar, beynəlxalq daşımalar.

Daxili daşımalar dedikdə müəyyən bir dövlətin ərazisində həyata keçirilən daşımalar başa düşülür. Bu növ daşımalar hər hansı bir dövlətin ərazi hüdudlarında başlayır və həmin dövlətin ərazisində də başa çatır. Başqa sözlə desək, daxili daşımalar yalnız müəyyən bir dövlətin ərazisi ilə məhdudlaşır. Nəqliyyatın ilkin inkişaf mərhələsində daxili daşımalar yeganə daşıma növü hesab edilirdi. Lakin nəqliyyatın sonrakı inkişaf mərhələsində daşımaların digər növü – beynəlxalq daşımalar əmələ gəlmişdir. Beynəlxalq daşımaların əmələ gəlməsinə isə xarici iqtisadi ticarətin, elmi-texniki və mədəni əməkdaşlığın genişlənməsi, beynəlxalq təsərrüfat əlaqə və münasibətlərinin dərinləşməsi səbəb olmuşdur. Bəs beynəlxalq daşımalar dedikdə biz nə başa düşürük?

Beynəlxalq daşımalar anlayışı beynəlxalq hüquq elmində mübahisə doğuran məsələdir. Hüquq ədəbiyyatında səhifələrində heç də bütün müəlliflərin bu məsələ barədə mövqeləri üst-üstə düşmür.

---

[2] Bax: Автомобильный транспорт Азербайджана –2006. «Синяя книга» İRU. M., 2006, с.41.

[2] Bax: K.Marks. F.Engels. Əsərləri. Cild 24, 1953, s.64, 171.

[3] Bax: Иоффе О.С. Советское гражданское право. Курс лекций. Л., 1961, с.268.

Bəzi müəlliflər göstərirlər ki, beynəlxalq daşımalar müvafiq sazişdə iştirak edən iki və ya daha artıq ölkənin ərazisində həyata keçirilən daşımalara deyilir.[1]

Hüquq ədəbiyyatında beynəlxalq daşımaya «sərhədi kəsib keçməklə bağlı olan daşıma» kimi anlayış verilməsinə də rast gəlirik. Müəlliflərdən A.Tınel, R.Funk və V.Xvaleyin mövqeyinə görə dövlət sərhədi vasitəsilə həyata keçirilən
daşımaya beynəlxalq daşıma deyilir.[2]

Zənnimizcə, müəlliflərin beynəlxalq daşımaya verdikləri yuxarıdakı anlayışlar dəqiq və əhatəli deyildir. Ona görə ki, daşımanın «faktiki olaraq, iki və ya bir neçə dövlətin ərazisində həyata keçirilməsi» kimi əlamətinin beynəlxalq daşımanın labüd və məcburi əlaməti kimi hesab edilməsi üçün tutarlı elmi zəmin yoxdur. Daşımanın beynəlxalq daşıma sayılması üçün vacib deyildir ki, o, faktiki olaraq, mütləq iki və ya bir neçə dövlətin ərazisində həyata keçirilsin.

«Dövlət sərhədinin keçilməsi ilə bağlı olmaq» kimi əlaməti də beynəlxalq daşımanın xarakterik və məcburi əlaməti hesab etmək olmaz. Daşımanın beynəlxalq daşıma kimi tanınması üçün vacib deyildir ki, yük (və ya sərnişin) mütləq müəyyən bir dövlətin sərhədindən keçib xarici dövlətin ərazisinə daxil olsun. Məsələ burasındadır ki, müəyyən bir dövlət ərazisindən xarici dövlət ərazisinə daşınan yük yolda itə bilər və ya sərnişin ölə bilər. Məlum məsələdir ki, belə halda yük və ya sərnişin dövlət sərhədini keçib xarici dövlət ərazisinə daxil ola bilməz. Belə vəziyyətdə daşıma daxili daşıma deyil, beynəlxalq daşıma kimi tanınır. Sovet dövrünün məhkəmə praktikası məsələyə məhz bu cür yanaşmışdır.[3]

---

[1] Bax:Зельцер В.И. Международные прямые грузовые сообщения СССР. М., 1935, с.9; Научно-практический комментарий к Основам гражданского законодательства СССР и союзных республик. М., 1962, с.302; Комментарий к ГК РСФСР. М., 1970, с. 594.

[2] Bax: Тынель А., Функ Р., Хвалей В. Курс международного торгового права. Минск, 2000, с. 487.

[3] Bax: Бюллетень Верховного Суда СССР, 1969, № 3, с.14.

Belə nəticə xarici ölkələrin də praktikasında qəbul olunmuş və tanınmışdır.

«Daşımada xarici elementli subyekt tərkibinin iştirak etməsi» kimi əlaməti beynəlxalq daşımanın xarakterik əlaməti hesab etmək olmaz. Belə ki, daşımada yükgöndərən, yükalan, sərnişin və ya daşıyıcı rolunda xarici ölkə vətəndaşı (və ya xarici hüquqi şəxs) çıxış edə bilər. Əgər belə daşıma eyni bir dövlətin ərazi hüdudlarında həyata keçirilərsə, onda həmin daşıma beynəlxalq daşıma hesab edilmir.

Məsələyə düzgün yanaşmaq üçün beynəlxalq daşımaların xarakterik əlamətlərini müəyyən etmək lazımdır. Məhz bu əlamətlər əsasında beynəlxalq daşımalara dəqiq və əhatəli anlayış vermək olar.

Beynəlxalq daşımalar, məlum məsələdir ki, xarici elementə malikdir və bu element onu daxili daşımalardan fərqləndirməyə imkan verir. Bəs beynəlxalq daşımalarda mövcud olan xarici element nədən ibarətdir?

Beynəlxalq daşımalar zamanı yük və ya sərnişinlər xarici dövlətə daşınır. Söhbət iki dövlət arasında həyata keçirilən daşımalardan gedir. Daşımalar ikidən çox dövlətin (bir neçə dövlətin) arasında da həyata keçirilə bilər. Daşımanın məhz iki və ya bir neçə dövlət arasında həyata keçirilməsi beynəlxalq daşımanın xarici elementi olub,[1] onun xarakterik əlamətini təşkil edir.

Beynəlxalq daşımanın digər xarakterik əlaməti isə onun beynəlxalq müqavilələrdə müəyyən edilən şərtlərlə həyata keçirilməsindən ibarətdir. Belə ki, beynəlxalq daşımaların əsas məsələləri beynəlxalq sazişlərlə həll edilir. Söhbət, hər şeydən əvvəl,

---

[1] Beynəlxalq daşımalarda yükün və ya sərnişinin xaricə daşınması «xarici element»i təşkil edir (bax: Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник / Под ред. К.В.Холопова. М., 2000, с.13.).

nəqliyyat konvensiyalarından gedir. Düzdür, beynəlxalq daşıma münasibətləri daxili (milli) hüquq normaları əsasında da tənzimlənə bilər.[2]

Beynəlxalq daşıma üçün xarakterik olan iki əlaməti nəzərə alaraq, ona anlayış verə bilərik. Hüquq ədəbiyyatı səhifələrində bir sıra müəlliflər həmin əlamətlər əsasında beynəlxalq daşımaya tərif verirlər.[3]

Beynəlxalq nəqliyyat daşımaları dedikdə beynəlxalq müqavilələrlə müəyyən edilmiş şərtlərə uyğun olaraq, iki və ya daha artıq dövlətin ərazisində həyata keçirilən daşımalar başa düşülür.

Beynəlxalq daşımalara analoji anlayış beynəlxalq nəqliyyat saziş və konvensiyalarında da verilir.[1] Mahiyyətcə buna oxşar anlayışlara nəqliyyat qanunvericiliyində də rast gəlinir.[2]

Bəzən nəqliyyat qanunvericiliyində iki və ya bir neçə dövlət arasında həyata keçirilən daşımanı ifadə etmək üçün «beynəlxalq əlaqə» («mejdunarodnoe soobhenie») terminindən istifadə olunur. Bundan əlavə, sovet qanunvericiliyində beynəlxalq

---

[2] Milli (daxili) hüquq normalarının beynəlxalq daşımaların hüquqi tənzimlənməsində rolu və əhəmiyyəti barədə daha ətraflı bax: Əliyev E.Ə.Qloballaşma dövründə beynəlxalq nəqliyyat daşımaları: hüquqi aspektlər. Bakı, 2006, s. 51-64.

[3] Məsələn, bax: О.Н.Садиков. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.7; Авчинкин Д.В. Международные перевозки. Минск, 1999, с.5; Богуславский М.М. Международное частное право. Учебник. М., 2003. с.258.

[1] Bax: Dəmir yolu ilə beynəlxalq yükdaşıma barədə Sazişin (SMQS) 1–ci maddəsi; Dəmir yolu ilə beynəlxalq yük daşımaları haqqında Bern Konvensiyasının (BYK) 2-ci maddəsinin 1-ci paraqrafı; Varşava Konvensiyasının 1-ci maddəsi; Afina Konvensiyasının 2-ci maddəsinin 1-ci bəndi.

[2] Bax: SSRİ Dəmir Yolu Nizamnaməsinin 5-ci maddəsi; «Aviasiya haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanunu (maddə 1); «Avtomobil nəqliyyatı haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanunu (VI fəsil) və s.

daşımanı əhatə etmək üçün «xarici əlaqədə daşımalar» («perevozki v zaqraniçnom soobhenii») kimi termin tətbiq olunurdu. Bu termindən, başlıca olaraq, dəniz daşımalarında istifadə edilirdi.[3]

Göstərilənlər sinonim (eynimənalı) terminlərdir. Lakin beynəlxalq sazişlərdə «beynəlxalq daşıma» («mejdunarodnaə perevozka») terminindən daha çox istifadə edilməsinin şahidi oluruq. Buna görə də «beynəlxalq daşıma» terminine üstünlük verilməlidir.

Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının növləri

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnda, beynəlxalq xüsusi hüquq elmində və beynəlxalq nəqliyyat konvensiyalarında beynəlxalq daşımanın hüquqi təsnifi verilir və onların müxtəlif növləri göstərilir. Bu növlər mühüm cəhətləri ilə bir-birindən fərqlənir.

Beynəlxalq daşımaların təsnifi nəqliyyatın növünə görə, əsasən, aşağıdakı kimi verilir:[4] beynəlxalq dəmir yolu daşımaları, beynəlxalq avtomobil daşımaları, beynəlxalq dəniz daşımaları, beynəlxalq hava daşımaları, beynəlxalq su (çay) daşımaları.

Bu sıraya, zənnimizcə, neft və qazın beynəlxalq boru kəməri vasitəsilə nəql olunmasını da aid etmək olar. Belə ki, «magistral boru kəməri» anlayışı «Nəqliyyat haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanununda öz əksini tapmışdır. Həmin qanunun 2-ci maddəsinin 2-ci hissəsinə müvafiq olaraq, magistral

---

[3] Ədəbiyyat səhifələrində «beynəlxalq daşıma» («международная перевозка») və «beynəlxalq əlaqə» («международное сообщение») eynimənalı anlayışlar kimi işlədilir (bax: Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник / Под ред. К.В.Холопова. М., 2000, с.138.

[4] Bax: Лунц Л.А. Курс международного частного права. В 3-х томах. М., 2002, с. 537-576; Вельяминов Г.М. Международное экономическое право и процесс. Учебник. М., 2004, с.220-230; Фомичев В.И. Международная торговля. Учебник. М., 2001, с. 389-421.

boru kəməri sahəsində yaranan münasibətlər Azərbaycan Respublikasının müvafiq qanunverici-liyi ilə tənzimlənir. Beynəlxalq boru kəməri nəqliyyatının hüquqi tənzimlənməsi məsələləri barədə sonrakı fəsillərin birində söhbət açılacaqdır.

Beynəlxalq dəniz daşımaları ilə beynəlxalq su (çay) daşımalarına birlikdə **su yolu ilə beynəlxalq daşımalar,** beynəlxalq avtomobil daşımaları ilə beynəlxalq dəmir yolu daşımalarına **quru yol ilə beynəlxalq daşımalar,** beynəlxalq hava daşımalarına isə **beynəlxalq aviasiya daşımaları** da deyilir.

Daşıma (nəqliyyat) prosesində iştirak edən nəqliyyat vasitələrinə görə beynəlxalq daşımaların iki növü fərqləndirilir: beynəlxalq sadə daşımalar, beynəlxalq mürəkkəb daşımalar.

Beynəlxalq sadə daşımalar dedikdə yalnız bir nəqliyyat növü ilə həyata keçirilən beynəlxalq daşımalar başa düşülür. Məsələn, hava gəmisindən istifadə olunmaqla iki dövlət arasında hava daşıması həyata keçirilir. Başqa bir misalda, dəmir yolu kimi nəqliyyat növündən istifadə olunmaqla beynəlxalq daşıma həyata keçirilir. Bunlar beynəlxalq sadə daşımalara misaldır.

Beynəlxalq mürəkkəb daşımalar dedikdə nəqliyyatın müxtəlif növlərindən istifadə olunmaqla həyata keçirilən beynəlxalq daşımalar başa düşülür. Məsələn, iki dövlət arasında avtomobil nəqliyyatı və dəniz gəmisindən, yaxud dəmir yolu və dəniz gəmisindən istifadə olunmaqla daşıma həyata keçirilir. Bu növ daşımalara **kombinə edilmiş və ya qarışıq daşımalar,** ya da **intermodal daşımalar** deyilir.

Nəqliyyat əməliyyatının predmetinə və ya daşımanın obyektinə görə beynəlxalq daşımalar üç növə bölünür[1]: beynəlxalq yük daşımaları, beynəlxalq sərnişin daşımaları, beynəlxalq baqaj daşımaları.

Beynəlxalq yük daşımalarının obyektini yük təşkil edir. İki və daha çox dövlət arasında həyata keçirilən daşımanın obyekti

[1] Вах: Фомичев В.И. Международная торговля. Учебник. М., 2001, с.387.

sərnişin olarsa, belə daşımalar **beynəlxalq sərnişin daşımaları** adlanır. Beynəlxalq daşımanın obyekti qismində baqaj çıxış edərsə, bu növ daşımalara **beynəlxalq baqaj daşımaları** deyilir.

Dəmir yolu nəqliyyatında daşımanın obyekti yük baqajı da ola bilər. Belə ki, sərnişin daşınması nəinki baqaj daşınması ilə, hətta yük baqajının daşınması ilə müşayiət oluna bilər. **Yük baqajı** dedikdə sərnişin və poçt-baqaj qatarlarında daşınan yük və digər maddi nemətlər başa düşülür.[1] Belə halda, beynəlxalq daşımanın **yük baqajı daşınması** kimi növündən danışmaq lazımdır.[2]

Nəqliyyat əməliyyatlarının vaxtaşırı olub-olmamasına görə beynəlxalq daşımaların iki növü fərqləndirilir: beynəlxalq müntəzəm daşımalar, beynəlxalq qeyri-müntəzəm daşımalar.

Beynəlxalq müntəzəm daşımaların, hər şeydən əvvəl, əsas əlamətlərini müəyyənləşdirək. Bu əlamətlər onu qeyri-müntəzəm beynəlxalq daşımalardan fərqləndirməyə imkan verir. Həmin əlamətlərə aşağıdakılar aiddir:

-birinci, beynəlxalq müntəzəm daşımaların əsas və başlıca əlaməti ondan ibarətdir ki, bu növ daşımaları həyata keçirən nəqliyyat (daşıma) vasitəsi (avtomobil, hava gəmisi və s.) əvvəlcədən rəsmi surətdə elan olunmuş cədvəl üzrə hərəkət edir. Hərəkət cədvəli geniş həcmli informasiya verir. Bu isə o deməkdir ki, beynəlxalq müntəzəm daşımalar vaxtaşırı həyata keçirilir. Vaxtaşırılıq onun əsas əlamətidir. Beynəlxalq qeyri-müntəzəm daşımalar isə bu cür əlamətdən məhrumdur. Belə növ daşımalar tələbat olduqda və ya ehtiyac yarandıqda həyata keçirilir;

---

[1] Бах: Гражданское право. Учебник. Том 2. Полутом 2 / Под ред. Е.А.Суханова. М., 2000, с.42; Закон Украины «О железнодорожном транспорте» от 4 июля 1996. // В книге: Транспортное право Украины (Сборник законодательных актов). Харьков, 1998, с.29 вя с.

[2] Бах: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.9.

-ikinci, beynəlxalq müntəzəm daşımalar əvvəlcədən rəsmən elan olunmuş və müəyyən edilmiş daşıma şərtləri əsasında həyata keçirilir. Bu şərtlər daşıma qaydalarında, tariflərdə və digər sənədlərdə nəzərdə tutulur. Özü də daşıma şərtləri bütün müştərilər (yükgöndərənlər və sərnişinlər) üçün eyni cür müəyyənləşdirilir. Digər tərəfdən, daşıma müqaviləsinin bağlanmasında hər hansı bir müştəriyə nisbətən digərinə üstünlük verilməsi istisna olunur. Bu o deməkdir ki, beynəlxalq müntəzəm daşımalarla bağlı müqavilə ümumi müqavilə hesab edilir[3] (MM-in 400-cü maddəsi).

Beynəlxalq müntəzəm daşımalar dedikdə əvvəlcədən elan olunmuş hərəkət (reys) cədvəli üzrə və qabaqcadan müəyyən edilmiş daşıma şərtləri əsasında həyata keçirilən daşımalar başa düşülür. Belə növ daşımalar, xüsusilə, avtomobil, hava və dəniz nəqliyyatı üçün vacib əhəmiyyət kəsb edir. Bu baxımdan, beynəlxalq müntəzəm daşımaların üç əsas yarımnövü fərqləndirilir:

-avtomobil nəqliyyatı vasitəsi ilə beynəlxalq müntəzəm daşımalar;

-hava nəqliyyatı vasitəsi ilə beynəlxalq müntəzəm daşımalar;

-dəniz nəqliyyatı vasitəsi ilə beynəlxalq müntəzəm daşımalar.

Beynəlxalq müntəzəm daşımaların göstərilən yarımnövlərinə beynəlxalq nəqliyyat sazişlərində anlayış verilir.

Avtobuslarla beynəlxalq müntəzəm daşıma odur ki, bu növ daşıma müəyyən olunmuş müqavilə şərtlərinə və tarifə uyğun, habelə müəyyən trasda sərnişinlərin minmək və düşmək yerləri (dayanacaqları) göstərilməklə avtobusların hərəkət cədvəlinə uyğun şəkildə həyata keçirilir.[1] Analoji göstəriş Bişkek

---

[3] Вах: Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник / Под ред. К.В.Холопова. М., 2000, с.243.

[1] Вах: Соглашение социалистических стран об общих условиях выполнения международных пассажирских перевозок автобусами, подписанное в Берлине 5 декабря 1970 г.

Konvensiyasına əlavə edilən Qaydalarda da nəzərdə tutulmuşdur.[2] Sərnişinlərin daşıma şərtlərini müəyyənləşdirən müqaviləyə, tarifə və avtobusların marşrut üzrə hərəkət cədvəlinə uyğun olaraq (minib-düşmək dayanacaqları göstərilməklə) daşınmasına müntəzəm daşıma deyilir. Buna oxşar təriflər Azərbaycan Respublikası Hökuməti ilə Moldova Respublikası, Qazaxstan Respublikası, Türkiyə Respublikası, Latviya Respublikası, İran İslam Respublikası və digər ölkələrin hökumətləri arasında bağlanmış beynəlxalq avtomobil əlaqələri (daşımaları) haqqında ikitərəfli sazişlərdə də verilmişdir.

Hava nəqliyyatı ilə beynəlxalq müntəzəm daşıma anlayışını Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatının Şurası vermişdir. Bu anlayışa görə, müntəzəm daşıma aşağıdakı tələblərə cavab verməlidir:

-birinci, uçuşlar birdən çox dövlətin hava məkanı vasitəsilə həyata keçirilməlidir;

-ikinci, uçuşlar ödənişli sərnişin, poçt və ya yük daşınmasını yerinə yetirmək məqsədilə həyata keçirilməlidir;

-üçüncü, uçuşlar rəsmən elan olunmuş cədvələ uyğun olaraq həyata keçirilməlidir, ya da onlar elə müntəzəm və ya tez yerinə yetirilməlidir ki, sistemli (ardıcıl) şəkildə seriya reyslər təşkil edilə bilsin.[1]

Azərbaycan Respublikası Hökuməti ilə İran İslam Respublikası, Avstriya Respublikası, Misir Ərəb Respublikası, Özbəkistan Respublikası, Birləşmiş Ərəb Əmirlikləri, Türkiyə Respublikası,

---

[2] Вах: Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в международном сообщении государств-участников СНГ (приложение к Конвенции о международных перевозках пассажиров и багажа, подписанное в Бишкеке 9 октября 1997 г.). Azərbaycan Respublikası bu Konvensiyanı və ona əlavə edilən Qaydaları imzalamış və ratifikasiya etmişdir.

[1] Вах: Верещагин А.Н. Международное воздушное право. М., 1966, с.101.

Fransa Respublikası və digər dövlətlərin hökumətləri arasında hava əlaqələri (daşımaları) barədə ikitərəfli sazişlərdə də müntə-zəm hava daşımasına tərif verilir və bu tərif, əsasən, yuxarıdakı tələbləri əhatə edir.

Dəniz nəqliyyatı ilə beynəlxalq müntəzəm daşıma xətt daşıması adlanır. Bu növ daşımanı xətt gəmiçiliyi (ingiliscə «line shipping») həyata keçirir. Xətt gəmiçiliyi ümumi istifadədə olan nəqliyyata aiddir.

Beynəlxalq qeyri-müntəzəm daşımalar əvvəlcədən təyin edilmiş marşrut və razılaşdırılmış hərəkət cədvəli olmadan həyata keçirilən daşımalara deyilir. Belə növ daşımalar üçün təyin edilmiş hərəkət istiqaməti xarakterik deyildir.

Dəniz nəqliyyatı ilə beynəlxalq qeyri-müntəzəm daşıma tramp daşıması adlanır. Bu növ daşıma tramp gəmiçiliyi (ingiliscə «tramp shipping») tərəfindən həyata keçirilir. Tramp gəmiçiliyi fərdi istifadədə olan nəqliyyatdır.

Daşıma (nəqliyyat) sənədinin formasına görə beynəlxalq daşımaların üç növü fərqləndirilir:

-qaimə ilə rəsmiləşdirilən beynəlxalq daşıma;

-konosamentlə rəsmiləşdirilən beynəlxalq daşıma;

-çarterlə rəsmiləşdirilən beynəlxalq daşıma.

Qaimə ilə rəsmiləşdirilən beynəlxalq daşıma dəmir yolu, avtomobil və hava nəqliyyatında həyata keçirilir. Qaimə həmin nəqliyyat növləri üzrə bağlanan yük daşınması müqaviləsinin sadə yazılı formasını ifadə edir.

Konosamentlə rəsmiləşdirilən beynəlxalq daşıma dəniz nəqliyyatında həyata keçirilən daşımaya deyilir. Konosament dəniz nəqliyyatı ilə daşımanı rəsmiləşdirən müqavilə sənədidir.

Çarterlə rəsmiləşdirilən beynəlxalq daşıma hava və dəniz nəqliyyatında həyata keçirilir. Çarter daşımanı rəsmiləşdirən müqavilə sənədidir.

Qonşu dövlətin ərazisində başa çatmasına görə beynəlxalq daşımalar üç növə ayrılır:

-beynəlxalq qonşulararası daşıma;

-beynəlxalq tranzit daşıma;

-beynəlxalq dairəvi daşıma.

Beynəlxalq qonşulararası daşıma həmsərhəd olan dövlətlər arasında həyata keçirilir və qonşu dövlətin ərazisində başa çatır. Bu, beynəlxalq daşımanın daha sadə növü olaraq geniş yayılmışdır. Məsələn, yük Azərbaycan Respublikasından onunla həmsərhəd və qonşu olan Gürcüstanın ərazisinə daşınır.

Beynəlxalq tranzit daşıma odur ki, bu növ daşıma müəyyən bir dövlətin ərazisindən başqa dövlətin ərazisinə daşınan yükün və ya sərnişinlərin yolda üçüncü bir dövlətin ərazisindən keçməsini nəzərdə tutur. Məsələn, yük Azərbaycan Respublikasından Ukraynaya daşınır və bu zaman Rusiya Federasiyasının (üçüncü dövlətin) ərazisindən keçir. Üçüncü dövlət aralıq dövləti adlanır. Aralıq dövləti rolunda həm bir, həm də bir neçə dövlət çıxış edə bilər. Beynəlxalq daşımanın bu növü də geniş yayılmışdır.

Göndərilmə (yolasalınma) yeri ilə təyinat yeri eyni bir dövlətin ərazisində olmaqla, xarici dövlətin ərazisi vasitəsi ilə tranzitlə həyata keçirilən daşıma **dairəvi daşıma** adlanır. «Dairəvi daşıma» termini beynəlxalq avtomobil daşımaları barədə sazişlərdə avtomobil daşımalarını ifadə etmək üçün işlədilir. Amma xarici ölkələrin sazişlərində və ədəbiyyatında həmin daşıma növü «birbaşa əlaqə» («skvoznoe soobhenie») termini ilə əhatə olunmuşdur.[1] Keçmiş SSRİ-nin dəmir yolu nəqliyyatı sahəsində bağladığı sazişlərdə göstərilən növ daşıma tranzit daşıması adlandırılmışdır.[2] «Skvoznoe soobhenie» daha geniş yayılmış termindir. Buna görə də hüquq ədəbiyyatı səhifələrində ondan daha çox istifadə olunur.[3]

Göstərilən daşıma növünün müəyyən edilməsinin iki əsas səbəbi vardır: birinci səbəb ondan ibarətdir ki, nəqliyyat xətti

---

[1] Bax: Kolloch V. Abkommen über den Internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (SMGS). Berlin, 1959, s.31.

[2] Bax: Ведомости Верховного Совета СССР. М., 1969, № 52, ст. 544.

[3] Məsələn, bax: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981.

olmadığına görə eyni bir dövlətin məntəqələri (göndərilmə və təyinat məntəqələri) arasında daşımanı həyata keçirmək mümkün olmur. Daşımanı həyata keçirmək üçün xarici həmsərhəd dövlətin ərazisindən istifadə olunur. İkinci səbəbə görə isə daşıma məsafəsini qısaltmaq üçün eyni bir dövlətin məntəqələri arasında daşıma xarici həmsərhəd dövlətin ərazisi vasitəsilə həyata keçirilir.

Nəqliyyat prosesində istifadə olunan daşıma sənədlərinin və daşıma müqaviləsinin sayına görə beynəlxalq daşımalar dörd növə bölünür:

-birbaşa beynəlxalq daşıma;

-birbaşa olmayan beynəlxalq daşıma;

-bir-birinin ardınca gələn daşıyıcıların yerinə yetirdikləri beynəlxalq daşıma;

-yenidən göndərməklə beynəlxalq daşıma.

Birbaşa beynəlxalq daşıma bir neçə daşıyıcı tərəfindən eyni daşıma müqaviləsi əsasında həyata keçirilir və eyni bir daşıma sənədi ilə rəsmiləşdirilir. O, nisbətən geniş yayılmış daşıma növü hesab edilir.

Birbaşa olmayan beynəlxalq daşıma dedikdə, elə daşıma başa düşülür ki, o, ardıcıl olaraq, iki və daha artıq müqavilə əsasında rəsmiləşdirilir və həyata keçirilir. Bu növ daşımanı rəsmiləşdirən müqavilələr milli (daxili) hüquq normalarına uyğun surətdə bağlanılır. O, keçmiş SSRİ-nin bağladığı bəzi sazişlərdə «lomannoe soobhenie» də adlanırdı ki, bu, azərbaycan dilində «qırıq daşıma» mənasını ifadə edir.

Bir-birinin ardınca gələn, yəni ardıcıl daşıyıcıların yerinə yetirdikləri beynəlxalq daşıma, bir qayda olaraq, hava nəqliyyatında,[1] habelə avtomobil nəqliyyatında tətbiq edilir.[2] Dəniz

---

[1] Вах: Ст.1 и 30 Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 г.

[2] Вах: Ст. 34 и 35 Конвенции о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом, подписанной в Женеве от 19 мая 1956 г.

nəqliyyatına gəldikdə isə qeyd edə bilərik ki, beynəlxalq daşımanın göstərilən növünü birbaşa konosamentlə rəsmiləşdirilən yükdaşıma təşkil edir.

Ardıcıl daşıyıcıların yerinə yetirdikləri beynəlxalq daşıma ilə birbaşa beynəlxalq daşıma arasında həm oxşar, həm də fərqli cəhətlər vardır. Onlar üçün ümumi və oxşar cəhət ondan ibarətdir ki, hər iki daşıma növü bir neçə daşıyıcı tərəfindən həyata keçirilir və daşıyıcılar üçün vahid məsuliyyət şərtləri müəyynləş-dirilir. Birbaşa beynəlxalq daşıma zamanı, qeyd etdiyimiz kimi, bir daşıma müqaviləsi bağlanılır. Ardıcıl daşıyıcıların yerinə yetirdikləri beynəlxalq daşıma isə bundan fərqli olaraq, bir neçə müqavilə əsasında həyata keçirilir. Bu, həmin növ daşımaları bir-birindən fərqləndirməyə imkan verən əsas cəhətdir.

Ardıcıl daşıyıcıların yerinə yetirdikləri beynəlxalq daşıma həm də birbaşa olmayan beynəlxalq daşımaya bənzəyir. Belə ki, hər iki növ daşıma zamanı bir neçə daşıma müqaviləsi bağlanılır. Bu, onları bir-birinə yaxınlaşdıran ümumi cəhətdir. Bununla belə, onlar arasında fərqli cəhətlər də vardır. Birbaşa olmayan beynəlxalq daşıma zamanı daşıyıcılar üçün eyni (vahid) məsuliyyət şərtləri müəyyən edilmir.

Beynəlxalq daşımaların göstərilən növündən o halda istifadə edilir ki, birbaşa daşıma mümkün olmur və ya birbaşa daşıma cədvəli yük sahibləri (və ya sərnişinlər) üçün sərfəli sayılmır.

Yenidən göndərməklə beynəlxalq daşıma odur ki, bu daşımaya görə yükün birinci beynəlxalq daşıma müqaviləsi üzrə təyinat (son) məntəqəsində yenidən göndərmə qaydasında yeni daşıma müqaviləsi bağlanılır. Yük birinci müqavilə üzrə təyinat məntəqəsindən həm yük sahibinin özü, həm ekspeditor (yük sahibinin tapşırığı ilə), həm də daşıyıcı tərəfindən göndərilə bilər. Beynəlxalq daşımanın bu növü, əsasən, dəmir yolu nəqliyyatında tətbiq edilir.

Yenidən göndərmə qaydasında beynəlxalq daşımanın hüquq ədəbiyyatı səhifələrində üstünlüyə malik olması göstərilir. Belə ki, yenidən göndərmə yük sahibinin iştirakı olmadan, ekspeditor cəlb

edilmədən nəqliyyat təşkilatı (daşıyıcı) tərəfindən həyata keçirilə bilər.

Daşınan yüklər (xarici ticarət yükləri) bir-birlərindən **malın nəqliyyat xarakteristikasına** görə fərqlənir.[1] Bundan asılı olaraq, beynəlxalq daşımalar bir neçə növə bölünür:

-dənəvari (tökülən, səpələnən) yüklərin (taxıl, sement, fosfat və s.) beynəlxalq daşınması;

-maye yüklərin (neft və neft emalı məhsulları, kimyəvi mayelər, şərab, bitki yağı və s.) beynəlxalq daşınması;

-qabsız (kisəsiz) yüklərin (kömür, filiz və s.) beynəlxalq daşınması;

-əsas yüklərin, yəni yer saylarını hesablamaqla daşınan yüklərin (dəzgahlar, avtomobillər, xalq istehlakı malları və s.) beynəlxalq daşınması.

Qabsız (kisəsiz) yüklər, dənəvari (səpələnən) yüklər və əsas yüklər **quru yüklərə** aid edilir. Yüklərin digər növünü isə **maye yüklər** təşkil edir.

Sərhədi (sərhəddəki məntəqəni) keçmək qaydasına görə beynəlxalq daşımaların iki növü fərqləndirilir:

-nəqliyyat vasitəsini dəyişməklə beynəlxalq daşıma;

-nəqliyyat vasitəsini dəyişmədən beynəlxalq daşıma.

Nəqliyyat vasitəsini dəyişməklə beynəlxalq daşıma sərhəd məntəqəsində sərnişinin bir minik vasitəsindən düşüb, o biri minik vasitəsinə minməsini nəzərdə tutur. Nəqliyyat vasitəsi dedikdə sərnişin qatarı, gəmi və hava gəmisi başa düşülür. Belə növ daşıma beynəlxalq nəqliyyatın dəmir yolu, dəniz və hava nəqliyyatı kimi növlərində tətbiq edilir.

Bu növ daşıma yük daşımalarına da aiddir. Nəqliyyat vasitəsini dəyişməklə beynəlxalq daşıma sərhəd məntəqəsində yükün

---

[1] Вах: Фомичев В.И. Международная торговля. Учебник. М., 2001, с. 387; Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник / Под ред. К.В.Холопова. М., 2000, с.141.

boşaldılıb, başqa daşıma vasitəsinə (məsələn, vaqonlara, hava gəmisinə və gəmiyə) yüklənməsini nəzərdə tutur.

Nəqliyyat vasitəsini dəyişmədən beynəlxalq daşıma isə sərnişinin (yükün) sərhəd məntəqəsində düşüb (boşaldılıb), başqa minik vasitəsinə (daşıma vasitəsinə) minməsi (yüklənməsi) ilə müşayiət olunmur.

Sərhəd boyu dəmir yolu daşıması beynəlxalq daşımanın xüsusi xarakterli növüdür. Bu növ daşıma iki qonşu dövlətin sərhəd boyunca olan dəmir yolu stansiyaları arasında həyata keçirilir. Bu zaman, adətən, təyinat yerinin deyil, yükün yola salındığı ölkənin daşıma qaydaları tətbiq edilir.

Beynəlxalq avtomobil nəqliyyatına **«məkik daşımaları»** («maətnikovıe perevozki») adlı daşıma növü məlumdur. Bu, xüsusi xarakterli beynəlxalq daşımadır. Məkik daşımaları əvvəlcədən təşkil olunmuş sərnişin qruplarının müəyyən bir dövlətin yola düşmə ərazisindən başqa dövlətin təyinat ərazisinə təkrarlanan gediş və gəliş səfərləri vasitəsilə avtobuslarda daşınması deməkdir. Gediş səfərini etmiş hər bir qrup növbəti səfərlərin biri ilə yola düşmə ərazisinə geri daşınılır. Məkik daşımalarında birinci qayıdış və sonuncu gediş səfərləri sərnişinsiz həyata keçirilir.

Beləliklə, beynəlxalq daşımalar anlayışı, onların növləri barədə qısaca məlumat verdik. İndi isə beynəlxalq nəqliyyat hüququ anlayışı, predmeti, prinsip və mənbələri, habelə onun hüquq sistemində mövqeyi ilə bağlı məsələləri nəzərdən keçirək.

1.2.Beynəlxalq nəqliyyat hüququ anlayışı və predmeti

Beynəlxalq nəqliyyat hüququ anlayışı

Beynəlxalq nəqliyyat daşımaları zamanı dövlətlər arasında əmələ gələn nəqliyyat-hüquq münasibətləri beynəlxalq nəqliyyat hüququ vasitəsilə nizama salınır. Beynəlxalq nəqliyyat hüququ çoxcəhətli anlayışdır. O, bir neçə mənada işlədilir:

-obyektiv mənada;

-subyektiv mənada;
-elm mənasında;
-qanunvericilik mənasında;
-tədris fənni mənasında.

Obyektiv mənada beynəlxalq nəqliyyat hüququ dedikdə beynəlxalq nəqliyyat münasibətlərini tənzimləyən hüquq normalarının sistemi başa düşülür. Bu mənada o, hüquqi qurum, struktur hissə kimi çıxış edir. Söhbət beynəlxalq nəqliyyat hüququnun beynəlxalq ümumi hüququn və ya beynəlxalq xüsusi hüququn tərkib hissəsi olmasından gedir (bu barədə bir az sonra bəhs olunacaq).

Subyektiv mənada beynəlxalq nəqliyyat hüququ dedikdə subyektlərə beynəlxalq nəqliyyat daşımaları sahəsində verilən hüquqi imkanlar (səlahiyyətlər) başa düşülür. Bu baxımdan beynəlxalq nəqliyyat hüququ subyektiv hüququn bir növü hesab edilir.

Elm mənasında beynəlxalq nəqliyyat hüququ dedikdə beynəlxalq nəqliyyat -hüquqi hadisələr barədə nəzəriyyələrin, konsepsiyaların, fikirlərin, baxışların, ideyaların və mühakimələrin məcmusu başa düşülür. Beynəlxalq nəqliyyat –hüquqi hadisələr dedikdə isə beynəlxalq nəqliyyat münasibətləri, beynəlxalq nəqliyyat normaları, beynəlxalq hüququn subyektləri və digər hadisələr başa düşülür. Beynəlxalq nəqliyyat hüquq elmi bu kimi hadisələr barədə anlayışlar, müddəalar və nəticələrə dair biliklər sistemidir. Beynəlxalq nəqliyyat hüquq elminin predmetini beynəlxalq nəqliyyat münasibətlərini tənzimləyən qanunvericilik və onun tətbiq olunma praktikası təşkil edir. Ona beynəlxalq nəqliyyat hüquq doktrinası da deyilir.

Beynəlxalq nəqliyyat hüquq elmi beynəlxalq nəqliyyat hüququ anlayışı, onun hüquq sistemində tutduğu yer, beynəlxalq nəqliyyat hüquq normalarının sistem və məzmunu, subinstitutları və digər aspektlərlə bağlı məsələləri öyrənir.

Qanunvericilik mənasında beynəlxalq nəqliyyat hüququ dedikdə beynəlxalq nəqliyyat münasibətlərini tənzimləyən normativ hüquqi aktların sistemi başa düşülür. Bu aktlar iki cür olur:

-beynəlxalq hüquqi aktlar;

-milli normativ aktlar.

Beynəlxalq hüquqi aktlar dedikdə nəqliyyat və nəqliyyat daşımaları sahəsində bağlanmış beynəlxalq müqavilələr başa düşülür. Onlar, praktiki olaraq, beynəlxalq nəqliyyat sazişləri, nəqliyyat konvensiyaları və s. adlanır.

Milli normativ aktlar dedikdə ayrı-ayrı dövlətlərin daxili (milli) nəqliyyat qanunvericiliyi başa düşülür. Belə aktlara müxtəlif nəqliyyat növləri üzrə qəbul olunmuş nəqliyyat məcəllələri, nizamnamələri və digər qanunlar aiddir.

Qanunvericilik mənasında beynəlxalq nəqliyyat hüququ beynəlxalq nəqliyyat qanunvericiliyi deməkdir. Beynəlxalq nəqliyyat qanunvericiliyi beynəlxalq nəqliyyat fəaliyyətini tənzimləyən normativ aktların məcmusudur.

Nəhayət, «beynəlxalq nəqliyyat hüququ» termini ilə tədris fənni əhatə olunur. **Tədris fənni mənasında** beynəlxalq nəqliyyat hüququ dedikdə iki məsələ barəsində sistemləşdirilmiş informasiya başa düşülür:

-obyektiv mənada, yəni hüquq normalarının sistemi barədə beynəlxalq nəqliyyat hüququ;

-beynəlxalq nəqliyyat hüquq elmi (beynəlxalq nəqliyyat hüququ).

Tədris fənni mənasında beynəlxalq nəqliyyat hüququna həm də beynəlxalq nəqliyyat hüquq kursu deyilir. Beynəlxalq nəqliyyat hüquq kursu beynəlxalq nəqliyyat hüququna aid anlayışlar, kateqoriyalar və digər məsələlər barədə sistemləşdirilmiş və ümumiləşdirilmiş məlumatlar verir. O, həm də beynəlxalq hüquq elmi, onun işləyib hazırladığı konsepsiyalar, nəzəriyyələr və postulatlar haqqında informasiya mənbəyidir. Beynəlxalq nəqliyyat hüquq kursunun öyrənilməsi beynəlxalq nəqliyyat-hüquqi tənzimetmənin məna və məzmununu başa düşməyə, qüvvədə olan qanunvericiliyi təhlil etməyə və onda olan hüquqi boşluğu müəyyənləşdirməyə imkan verir.

Yuxarıda göstərilən mənalarda beynəlxalq nəqliyyat hüququ anlayışı bir-biri ilə sıx surətdə bağlıdır. Lakin onlar tam üst-üstə düşmürlər. Belə ki, onların metod və predmeti, habelə strukturu müxtəlif olmaqla bir-birindən fərqlənir.

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun predmeti

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun predmeti dedikdə obyektiv mənada, yəni hüquq normalarının sistemi mənasında beynəlxalq nəqliyyat hüququnun tənzimlədiyi ictimai münasibətlər başa düşülür; o, belə bir suala cavab verir: beynəlxalq nəqliyyat hüququ nəyi, hansı növ ictimai münasibətləri nizama salır?

Qeyd etmək lazımdır ki, müasir beynəlxalq münasibətlər xarici iqtisadi əlaqələrin genişlənməsi ilə xarakterizə olunur. Bu əlaqələrin təmin olunmasında beynəlxalq nəqliyyat əhəmiyyətli rol oynayır. Belə ki, dövlətlər arasında xarici iqtisadi əlaqələr, xüsusilə beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin əsas forması olan beynəlxalq ticarət məhz beynəlxalq nəqliyyat vasitəsi ilə həyata keçirilir. Beynəlxalq iqtisadi (ticari) münasibətlər realizə olunan zaman beynəlxalq daşıma əməliyyatının predmeti olan obyektlər (yük, baqaj və s.) bir ölkədən digərinə aparılır ki, bu da yalnız beynəlxalq nəqliyyatın sayəsində mümkün olur.

Beynəlxalq iqtisadi əlaqələrin həyata keçirilməsi prosesində beynəlxalq nəqliyyatın fəaliyyəti ilə bağlı olaraq müəyyən növ münasibətlər əmələ gəlir ki, onlara **beynəlxalq nəqliyyat münasibətləri** deyilir. Məhz həmin münasibətlər beynəlxalq nəqliyyat hüququnun **nizamasalma predmetini** təşkil edir.

Beynəlxalq nəqliyyat münasibətləri iki qrupa bölünür:

-hakimiyyət xarakterli münasibətlər;

-qeyri-hakimiyyət xarakterli münasibətlər.

Hakimiyyət xarakterli beynəlxalq nəqliyyat münasibətləri dedikdə beynəlxalq nəqliyyat daşımaları sahəsində dövlətlər arasında yaranan münasibətlər başa düşülür; bu qrup münasibətlər yalnız dövlətlər arasında, habelə dövlətlərlə hökümətlərarası beynəlxalq təşkilatlar arasında yaranır. Hakimiyyət xarakterli olduğuna görə

həmin münasibətlərdə ayrı-ayrı ölkələrin fiziki və ya hüquqi şəxslərinin iştirak etmələri istisna olunur, qeyri-mümkündür.

Hakimiyyət xarakterli beynəlxalq nəqliyyat münasibətləri beynəlxalq ümumi hüquqla tənzimlənir; bundan ötrü beynəlxalq ümumi hüquq öz tərkibində ayrıca struktur hissə nəzərdə tutur ki, bu hissə beynəlxalq nəqliyyat hüququ adlanır. Bu baxımdan həmin struktur hissəni qazaxıstanlı müəllif Q.İ.Tuleuqaliyev haqlı olaraq beynəlxalq ümumi nəqliyyat hüququ adlandırır.[1]

Qeyri-hakimiyyət xarakterli beynəlxalq nəqliyyat münasibətləri dedikdə ayrı-ayrı ölkələrin fiziki və ya hüquqi şəxsləri arasında beynəlxalq nəqliyyat daşımaları sahəsində yaranan münasibətlər başa düşülür; bu münasibətlər beynəlxalq nəqliyyat daşıma prosesinin iştirakçıları (daşıyıcılar, yükgöndərənlər, sərnişinlər və s.) arasında əmələ gəlir. Buna görə də hakimiyyət səlahiyyətlərinə malik olan, hakimiyyət funksiyasını həyata keçirən dövlətlər arasında həmin münasibətlərin yaranması qeyri-mümkündür. Lakin dövlət qeyri-hakimiyyət xarakterli beynəlxalq nəqliyyat münasibətlərinin bir tərəfində subyekt qismində çıxış edə bilər; belə halda qarşı tərəf (kontragent rolunda hökmən xarici şəxs çıxış etməlidir. Məsələn, dövlətə məxsus olan yükü xarici nəqliyyat firması (daşıyıcı) xarici ölkəyə daşıyır. Bu kimi hallarda qeyri-hakimiyyət xarakterli beynəlxalq nəqliyyat münasibətləri əmələ gəlir.

Əlbəttə, qeyri-hakimiyyət xarakterli beynəlxalq nəqliyyat münasibətləri beynəlxalq hüquqla, daha doğrusu onun struktur hissəsi olan beynəlxalq ümumi nəqliyyat hüququ ilə tənzimlənə bilməz, həmin münasibətlərin ancaq beynəlxalq xüsusi hüquqla tənzimlənməsi mümkün ola bilər. Bundan ötrü beynəlxalq xüsusi hüquq öz tərkibində ayrıca struktur hissə nəzərdə tutur ki, həmin hissə beynəlxalq xüsusi nəqliyyat hüququ adlanır. Təsadüfi deyildir ki, beynəlxalq xüsusi hüququn hissəsi kimi beynəlxalq nəqliyyat

---

[1] Bax: Тулеугалиев Г.И. Избранные труды по транспортному праву. Алматы:НИИ частного права Каз ГЮУ, 2003, с.329.

hüququ bəzi müəlliflər tərəfindən «beynəlxalq xüsusi nəqliyyat hüququ» adlanır.[1]

Beləliklə, beynəlxalq nəqliyyat hüququna iki aspektdən baxmaq lazımdır:

-birinci, beynəlxalq ümumi nəqliyyat hüququ kimi;

-ikinci, beynəlxalq xüsusi nəqliyyat hüququ kimi.

Beynəlxalq ümumi nəqliyyat hüququnun nizamasalma predmetini dövlətlər arasında, habelə dövlətlərlə hökumətlərarası beynəlxalq təşkilatlar arasında yaranan hakimiyyət xarakterli beynəlxalq nəqliyyat münasibətləri təşkil edir. O, beynəlxalq nəqliyyat sahəsində dövlətlərarası qarşılıqlı münasibətləri tənzimləyir. Məsələn, beynəlxalq nəqliyyat yollarından istifadə məsələləri ilə əlaqədar dövlətlər arasında yaranan münasibət hakimiyyət xarakterli beynəlxalq nəqliyyat münasibətidir və buna görə də həmin münasibət beynəlxalq ümumi nəqliyyat hüququnun nizamasalma predmetini təşkil edir. Başqa bir misalda, Mülki aviasiya haqqında Çikaqo Konvensiyasının 1-ci maddəsinə görə, hava məkanı üzərində dövlət suverenliyi tanınır; bununla bağlı olan münasibətlər də beynəlxalq ümumi nəqliyyat hüququnun nizamasalma predmetinə daxildir.

Beynəlxalq xüsusi nəqliyyat hüququnun nizamasalma predmetini isə beynəlxalq nəqliyyat prosesinin iştirakçıları (yükgöndərənlər, daşıyıcılar, yükalanlar, sərnişinlər və s.) arasında yaranan qeyri-hakimiyyət xarakterli beynəlxalq nəqliyyat münasibətləri təşkil edir. Qeyri-hakimiyyət xarakterli beynəlxalq nəqliyyat münasibətləri dedikdə isə xarici elementli (beynəlxalq elementli) nəqliyyat öhdəlikləri başa düşülür ki, bu öhdəliklərdə fiziki şəxslər, hüquqi şəxslər və (və ya) dövlət iştirak edir. Məhz bu öhdəliklər beynəlxalq xüsusi nəqliyyat hüququnun nizamasalma predmetini təşkil edir.[2]

---

[1] Məsələn, bax: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок М., 1981, с.5.

[2] Ерпылева Н.Ю. Международное транспортное право // Законодательство и экономика. 1997, № 9-10, с.72.

Nəqliyyat öhdəlikləri dedikdə, əsasən və başlıca olaraq, daşıma münasibətləri başa düşülür ki, həmin münasibətlər yükün, baqajın və sərnişinlərin təyinat yerinə çatdırılması ilə bağlı olaraq yaranır. Onlar mülki münasibətlərin bir növüdür; nəqliyyat öhdəliyi isə mülki öhdəlikdir.

Əgər yük, baqaj və ya sərnişin xaricə daşınarsa, belə halda yaranan daşıma münasibətində (nəqliyyat öhdəliyində) xarici (beynəlxalq) element iştirak edir,[1] buna görə də həmin münasibət xarici (beynəlxalq) elementli daşıma münasibəti (nəqliyyat öhdəliyi) adlanır. Bu kimi münasibətlər isə, əvvəldə qeyd etdiyimiz kimi, beynəlxalq xüsusi hüquqla, daha doğrusu, onun bir hissəsi olan beynəlxalq xüsusi nəqliyyat hüququ ilə tənzimlənərək onun nizamasalma predmetini təşkil edir.

1.3.Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun hüquq sistemində tutduğu yer

Beynəlxalq nəqliyyat hüququ beynəlxalq hüququn struktur hissəsi kimi

Qeyd etdik ki, beynəlxalq nəqliyyat hüququna iki aspektdən yanaşmaq lazımdır: beynəlxalq ümumi nəqliyyat hüququ; beynəlxalq xüsusi nəqliyyat hüququ. Məsələyə bu cür yanaşmanın əsasını düzgün söylənilmiş belə bir fikir təşkil edir ki, beynəlxalq nəqliyyat hüququ müəyyən dərəcədə həm «ümumi hüquqdur», həm də «xüsusi hüquqdur».[2] Lakin beynəlxalq nəqliyyat hüququnu «beynəlxalq ümumi nəqliyyat hüququ» və «beynəlxalq xüsusi nəqliyyat hüququ» kimi iki yerə bölmək olmaz, çünki söhbət tamın ayrı-ayrı iki hissəyə bölünə bilinməməsindən gedir. Ona görə ki,

---

[1] Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.5; Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq xüsusi (mülki) hüquq kursu. Dərslik. Bakı, 2007, s.28.

[2] Тулеугалиев Г.И. Избранные труды по транспортному праву. Алматы, 2003, с.331.

beynəlxalq hüquq tamın hissələrə bölünməsi kimi beynəlxalq ümumi hüquqa və beynəlxalq xüsusi hüquqa bölünmür.[3]

Eyni zamanda qeyd etmək lazımdır ki, beynəlxalq nəqliyyat hüququnun hüquq sistemində tutduğu yeri müəyyənləşdirərkən göstərdiyimiz bölgünü şərti formada nəzərə almaq olar. Belə ki, əgər beynəlxalq nəqliyyat sahəsində dövlətlər arasında yaranan hakimiyyət xarakterli beynəlxalq nəqliyyat münasibətlərini tənzimləyən hüquq normalarının sistemindən söhbət gedərsə, belə halda həmin normalar sisteminə beynəlxalq ümumi hüququn tərkib hissəsi kimi baxmaq lazımdır. Bu normaların sistemi beynəlxalq hüququn institutu kimi beynəlxalq ümumi nəqliyyat hüququnu əmələ gətirir. Buna görə də beynəlxalq ümumi nəqliyyat hüququ beynəlxalq hüququn institutlarından biri hesab edilir. Bu institut yalnız hakimiyyət xarakterli beynəlxalq nəqliyyat münasibətlərini tənzim edir. Qeyri-hakimiyyət xarakterli beynəlxalq nəqliyyat münasibətləri isə həmin institutun nizamasalma predmetinə aid deyil.

Beynəlxalq nəqliyyat hüququ beynəlxalq xüsusi hüququn struktur hissəsi kimi

Beynəlxalq nəqliyyat hüququ həm də beynəlxalq xüsusi hüququn struktur hissəsi sayılır. Belə ki, xarici elementli daşıma münasibətləri (nəqliyyat öhdəlikləri) müəyyən hüquq normaları ilə tənzimlənir. Həmin normaların sistemi də beynəlxalq nəqliyyat hüququnu əmələ gətirir ki, bu baxımdan beynəlxalq nəqliyyat hüququ beynəlxalq xüsusi hüququn institutu kimi çıxış edir və «beynəlxalq xüsusi nəqliyyat hüququ» termini ilə əhatə olunur.

Beynəlxalq xüsusi nəqliyyat hüququ institutu dedikdə hüquq normalarının elə sistemi başa düşülür ki, bu normalar fiziki şəxslər, hüquqi şəxslər və (və ya) dövlət arasında yaranan xarici elementli daşıma münasibətlərini tənzim edir. Bu institutun əsas məqsədi beynəlxalq daşıma prosesi iştirakçıları (yükgöndərənlər, yükalanlar,

---

[3] Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq xüsusi (mülki) hüquq kursu. Dərslik. Bakı, 2007, s.35.

daşıyıcılar, sərnişinlər və s.) arasında yaranan daşıma münasibətlərini nizama salmaqdan ibarətdir.

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun hüquq sistemində tutduğu yer ədəbiyyat səhifələrində ən çox müzakirə olunan məsələlərdən biridir. Bu barədə müəlliflərin fikir və mövqeləri eyni olmayaraq bir-birindən fərqlənir. Bəzi müəlliflər göstərirlər ki, beynəlxalq nəqliyyat hüququ beynəlxalq ümumi hüququn və beynəlxalq xüsusi hüququn kompleks sahəsidir.[1] Türkiyə hüquq ədəbiyyatında «beynəlxalq nəqliyyat hüququ» anlayışı «milletlerarası taşıma hukuku» kimi işlədilir.[2] Y.N.Maleyev belə hesab edir ki, beynəlxalq nəqliyyat hüququ beynəlxalq hüququn kompleks hissəsi olub, özündə həm ümumi (hakimiyyət) hüquq münasibətlərini, həm də xüsusi hüquqi xarakterli münasibətləri tənzim edən normaları birləşdirir.[3] Bunlara oxşar mövqedə S.V.Brovka və M.İ.Savçenko da dururlar.[4] Onlar göstərirlər ki, beynəlxalq nəqliyyat hüququ özündə beynəlxalq daşımalar sahəsində dövlətlərarası münasibətləri, habelə beynəlxalq nəqliyyat prosesi iştirakçıları (daşıyıcılar, yükgöndərənlər, yükalanlar və s.) arasında qarşılıqlı münasibətləri tənzimləyən normaları birləşdirir. N.Y.Erpılyova isə beynəlxalq nəqliyyat hüququna beynəlxalq xüsusi hüququn sahəsi kimi baxır ki, həmin sahə özündə kompleks hüquq normalarını birləşdirir.[1]

Hesab edirik ki, göstərilən mövqelərin heç biri həqiqəti sözün tam mənasında ifadə etmir. Belə ki, beynəlxalq hüququn hissəsi kimi beynəlxalq nəqliyyat hüququna ayrı-ayrı şəxslər arasında yaranan daşıma münasibətlərini tənzim edən normaları daxil etmək və onu

---

[1] Бах: Э.О.Салминен, А.А.Борозна, Ю.К.Икаев, Т.П.Икаева. Международное транспортное и таможенное право России. Учебное пособие. СПб, 2007, с.23.

[2] Bax: Prof.Dr.Sevin Toluner'e Armağan. Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni. Yıl 24/Sayı 1-2/. İstanbul, 2004, s.379.

[3] Bax: Международное право. Учебник. М., 2000, с. 653.

[4] Бах: С.В.Бровка, М.И.Савченко. Международное транспортное право. Минск, 1997, с.9.

[1] Бах: Ерпылева Н.Ю. Международное частное право. Учебник. М., 2004, с.237.

kompleks sahə hesab etmək ən azı məntiqsizlikdir. Ona görə ki, beynəlxalq hüquq dövlətlərarası hüquqdur, onun ibarət olduğu normalar yalnız dövlətlərarası münasibətləri tənzim etmək məqsədinə xidmət edir, həmin normalar ayrı-ayrı ölkələrin fiziki və hüquqi şəxsləri arasında yaranan xarici elementli münasibətlərə tətbiq edilmir. Məhz bu səbəbdən xarici elementli daşıma münasibətlərini tənzim edən normaları beynəlxalq hüququn tərkib hissəsi kimi beynəlxalq nəqliyyat hüququna daxil etmək olmaz.

Zənnimizcə, ən doğru və düzgün fikir bundan ibarətdir ki, beynəlxalq nəqliyyat hüququ ayrıca olaraq həm beynəlxalq hüququn, həm də beynəlxalq xüsusi hüququn institutudur. Özündə müxtəlif hüquq sahələrinə aid normaları birləşdirən kompleks hüquq institutu mövcud ola bilməz və bunu hüquq nəzəriyyəsi qəbul etmir. Odur ki, beynəlxalq nəqliyyat hüququna özündə beynəlxalq hüququn və beynəlxalq xüsusi hüququn normalarını birləşdirən kompleks hüquq institutu kimi baxan müəlliflərin mövqeyi qeyri-realdır.[2] Amma həm qanunvericilik, həm elm, həm də tədris fənni mənasında kompleks beynəlxalq nəqliyyat hüququndan danışmaq olar. Məsələn, kompleks xarakterli tədris (elmi) fənni kimi beynəlxalq nəqliyyat hüququnda həm beynəlxalq nəqliyyat yollarından istifadə məsələləri üzrə dövlətlərarası münasibətlər, həm də təşkilat və şəxslər arasında nəqliyyat daşıma münasibətləri öyrənilir və tədqiq olunur.[3] +

---

[2] Bəzi müəlliflər məhz belə fikir söyləyirlər (bax: Салминен Э.О., Борозна А.А., Икаев Ю.К., Икаева Т.П. Международное транспортное и таможенное право. России. СПб., 2007, с.28.

[3] Бах: Гуреев С.А., Копылов М.Н. Международное транспортное право. М., 1987, с.5.

Qanunvericilik mənasında kompleks xarakterli beynəlxalq nəqliyyat hüququ özündə həm beynəlxalq nəqliyyat konvensiyalarını, həm də daxili (milli) nəqliyyat qanunvericiliyini birləşdirir.

1.4.Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun mənbələri

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun mənbə növləri

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun yerinə yetirdiyi əsas funksiyalardan biri tənzimləyici funksiyadır. O, bu funksiyanı hüquq normalarının köməyi ilə həyata keçirir. Həmin hüquq normalarının ifadə formalarına beynəlxalq nəqliyyat hüququnun mənbələri deyilir.

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun mənbələri dedikdə beynəlxalq nəqliyyat münasibətlərini tənzimləyən hüquq normalarının sistemi başa düşülür.

Qeyd etmək lazımdır ki, beynəlxalq ümumi nəqliyyat hüququ və beynəlxalq xüsusi nəqliyyat hüququnun mənbələri eyni deyildir. Belə ki, beynəlxalq ümumi nəqliyyat hüququnun mənbələrinə beynəlxalq müqavilələr və beynəlxalq adətlər aiddir; beynəlxalq xüsusi nəqliyyat hüququnun mənbələri isə beynəlxalq müqavilələrdən, daxili (milli) qanunvericilikdən və beynəlxalq adətlərdən ibarətdir; ayrı-ayrı ölkələrin daxili (milli) qanunvericiliyi beynəlxalq ümumi nəqliyyat hüququnun mənbəyi ola bilməz. Ona görə ki, birinci, beynəlxalq hüquq dövlətlərarası hüquqdur; ikinci, bütün

dünya ölkələri üçün beynəlxalq hüquq vahiddir və ümumidir.

Dediklərimizə əsasən göstərə bilərik ki, beynəlxalq nəqliyyat hüququnun ümumilikdə mənbələri aşağıdakılardan ibarətdir:

-beynəlxalq müqavilələr;

-daxili (milli) qanunvericilik;

-beynəlxalq adətlər.

Onları iki yerə bölmək olar: əsas mənbə növü; əlavə mənbə növü.

Əsas mənbə növünə beynəlxalq müqavilələr və daxili (milli) qanunvericilik aiddir. Beynəlxalq adətlər isə əlavə mənbə növü sayılır.

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun mənbələri həm də aşağıdakı kimi fərqləndirilir: beynəlxalq mənbə, daxili (milli) mənbə.

Beynəlxalq mənbə dedikdə beynəlxalq müqavilələr və beynəlxalq adətlər başa düşülür. Daxili (milli) mənbəyə isə daxili (milli) qanunvericilik aiddir.

Beynəlxalq müqavilələr beynəlxalq nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi

Beynəlxalq müqavilələr beynəlxalq nəqliyyat hüququnun əsas mənbə növlərindən biridir. Söhbət nəqliyyat və nəqliyyat daşımaları sahəsində bağlanan beynəlxalq sazişlərdən gedir – onlara beynəlxalq nəqliyyat sazişləri deyilir.

Beynəlxalq nəqliyyat sazişləri çox vaxt nəqliyyat konvensiyaları adlanır. Nəqliyyat konvensiyalarının əsas məqsədi dövlətlər arasında nəqliyyat əlaqələri yaratmaqdan ibarətdir. Nəqliyyat iqtisadiyyatın müstəqil sahəsi olduğuna görə belə konvensiyalar beynəlxalq iqtisadi sazişlərin müstəqil qrupunu təşkil edir.

Nəqliyyat konvensiyaları dedikdə, birinci, çoxtərəfli sazişlər başa düşülür. Bu sazişlər, bir qayda olaraq, bilavasitə beynəlxalq təşkilatlar tərəfindən və ya onların rəhbərliyi ilə qəbul edilir. Nəqliyyat konvensiyaları dedikdə, ikinci, ikitərəfli beynəlxalq müqavilələr (sazişlər) başa düşülür. Həm çoxtərəfli sazişlər, həm də ikitərəfli müqavilələr nəqliyyat konvensiyaları adlanaraq beynəlxalq nəqliyyat sahəsində münasibətləri tənzimləyir.[1]

Qeyd etmək lazımdır ki, beynəlxalq nəqliyyat daşımaları həyata keçirilən zaman nəqliyyat vasitəsi dövlət sərhədini keçir və xarici dövlət ərazisi ilə hərəkət edir. Bu zaman təşkilati, texniki, kommersiya və hüquqi xarakterli məsələlər yaranır ki, onları həll etmədən dövlətlər arasında nəqliyyat əlaqəsi yaratmaq qeyri-mümkündür. Həmin məsələlər məhz nəqliyyat konvensiyalarının bağlanması yolu ilə həll edilir.

[1] Бровка С.В., Савченко М.И. Международное транспортное право. Минск, 1997, с.24.

Nəqliyyat konvensiyalarında, birinci, elə normalar müəyyənləşdirilir ki, onlar nəqliyyat sahəsində dövlətlər arasında yaranan münasibətləri tənzimləyir, bu sahədə dövlətlər üçün hüquq və vəzifələr müəyyən edir. Odur ki, həmin normalar beynəlxalq ümumi nəqliyyat hüquq normaları hesab olunur. Məsələn, Çikaqo Konvensiyasının 1-ci maddəsində ifadə olunan hava məkanı üzərində dövlət suverenliyinin tanınması haqqında müddəa bu növ normaya misal ola bilər. Nəqliyyat konvensiyalarında, ikinci, beynəlxalq xüsusi nəqliyyat hüquq normaları
müəyyənləşdirilə bilər. Bu normalar beynəlxalq yük və sərnişin daşımalarının əsas şərtlərini, daşıyıcının məsuliyyət daşıma qaydasını, beynəlxalq tarifləri və digər məsələləri tənzimləyir.

Beynəlxalq nəqliyyat sahəsində qəbul olunan nəqliyyat konvensiyaları müxtəlif terminlərlə ifadə oluna bilər: saziş, statut, müqavilə, konvensiya, tariflər, qaydalar, daşıma şərtləri, xidməti təlimat, əlavə qərarlar və s. Lakin nəqliyyat konvensiyalarının adının müxtəlif terminlərlə ifadə olunmasına baxmayaraq, onlar öz hüquqi xarakterinə görə beynəlxalq müqavilə sayılır. Belə ki, nəqliyyat konvensiyaları həm forma baxımından, həm də məzmun cəhətdən beynəlxalq müqavilənin əlamətlərinə cavab verir.

Nəqliyyat konvensiyalarının hüquqi tənzimetmə obyektini müxtəlif məsələlər təşkil edir. Onların vasitəsilə aşağıdakı məsələlər müəyyən edilir:[1]

-beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının ümumi prinsipləri və təşkili;

-nəqliyyat daşıma şərtləri;

-beynəlxalq nəqliyyat daşıma tarifləri;

-dövlətlər arasında nəqliyyat əlaqələrinin asanlaşdırılması və sadələşdiril-məsi (gömrük prosedurunun, vergi rejiminin və s. sadələşdirilməsi də bu sıraya aiddir);

-ayrı-ayrı nəqliyyat növlərinin fəaliyyəti üzrə spesifik cəhətlərin nizamlanması;

---

[1] Вах: Авчинкин Д.В. Медународные перевозки. Минск, 1999, с.6-7.

-nəqliyyat prosesi iştirakçılarının (yükgöndərənlərin, yükalanların və s.) əmlak mənafelərinin müdafiəsi.

Daxili (milli) qanunvericilik beynəlxalq nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi

Hüquq ədəbiyyatında daxili (milli) qanunvericilik beynəlxalq nəqliyyat hüququnun mənbələrindən biri hesab edilir.[2] Özü də daxili (milli) qanunvericilik yalnız beynəlxalq xüsusi nəqliyyat hüququnun mənbəyi ola bilər.

Qeyd etmək lazımdır ki, daxili (milli) qanunvericilik beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının tənzimlənməsində mühüm rol oynayır. Belə ki, nəqliyyat konvensiyaları beynəlxalq daşıma münasibətlərinin hamısını bütün detalları ilə, müfəssəl şəkildə tənzimləmək iqtidarında deyildir. Buna görə də nəqliyyat konvensiyaları praktikada tətbiq edilərkən bəzən boşluq yaranır. Bu kimi hallarda yaranmış hüquqi boşluq yalnız daxili (milli) qanunvericiliyin köməyi ilə aradan qaldırıla bilər. Nəzərə almaq lazımdır ki, daxili (milli) qanunvericilik nəqliyyat əməliyyatlarını geniş təfsilatı ilə, tam şəkildə tənzimləməyə qadirdir.

Digər tərəfdən elə hallar olur ki, nəqliyyat konvensiyalarında nəqliyyat əməliyyatlarının bəzi vacib cəhətlərinə toxunulmur. Məsələn, dəniz və hava daşımaları barədə müvafiq sazişlər çarter daşımalarını tənzimləmir və s. Şübhəsiz, belə hallarda daxili (milli) qanunvericilikdən istifadə olunur.

Beləliklə, beynəlxalq nəqliyyat daşımalarını tənzimləmək üçün daxili (milli) qanunvericilik tətbiq oluna bilər. Bu, bəzi hallarda məcburi xarakter daşıyır. Belə hallarda dövlətin daxili (milli) qanunvericiliyi, birinci, həmin dövlətin ərazisində həyata keçirilən bütün nəqliyyat daşımalarına şamil olunur; ikinci, daxili (milli) qanunvericilik eksterritorial qüvvəyə malikdir,

---

[2] Тулеугалиев Г.И. Избранные труды по транспортному праву. Алматы, 2003, с.342.

yəni beynəlxalq daşıma dövlətin ərazisindən kənarda həyata keçirilən hallarda da daxili (milli) qanunvericilik tətbiq edilir.

Daxili (milli) qanunvericilik beynəlxalq nəqliyyat daşımalarını, ilk növbədə, maddi xarakterli, birbaşa qüvvəsi olan normaların köməyi ilə tənzimləyir. Bu normalar, xüsusi olaraq, xarici elementli nəqliyyat daşıma münasibətlərini tənzimləmək üçün nəzərdə tutulmuşdur. Həmin normalarda birbaşa göstərilir ki, onlar beynəlxalq daşımalara tətbiq edilir. Məsələn, Aviasiya haqqında Qanunda və Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsinin müvafiq maddələrində onların ölkə ərazisindən kənarda yaranan münasibətlərə tətbiq edilməsi barədə göstəriş ifadə edilmişdir. Bu göstəriş həmin aktları eksterritorial qüvvə ilə təmin edir. Belə göstərişə xarici qanunvericilikdə də rast gəlmək mümkündür. Məsələn, Polşanın Dəniz Məcəlləsinin 73-cü maddəsinin 4-cü paraqlarında birbaşa qüvvəsi olan norma ifadə edilmişdir.

İkinci, daxili (milli) qanunvericilik beynəlxalq daşımaları öz kollizion normalarının vasitəsilə tənzimləyə bilər. Belə ki, daxili (milli) qanunvericiliyin nəzərdə tutduğu kollizion normada göstərilir ki, xarici elementli daşıma münasibətinə hansı ölkənin qanunvericiliyi tətbiq olunmalıdır, yəni kollizion normanın vasitəsilə tətbiq olunacaq qanunvericilik seçilir, müəyyənləşdirilir.

Kollizion norma xarici elementli daşıma münasibətlərini (daşıma müqaviləsini) tənzimləmək üçün «tərəflərin iradə sərbəstliyi» kimi kollizion formul («lex voluntatis» kollizion prinsipi) müəyyənləşdirir. Bu formula əsasən, xarici elementli nəqliyyat daşıma münasibətlərində iştirak edən tərəflər özləri razılaşma yolu ilə həmin münasibətləri tənzimləmək üçün bu və ya digər dövlətin qanunvericiliyini seçə bilərlər. Məsələn, Yunanıstan Mülki Məcəlləsinin 25-ci maddəsində göstərilir ki, müqavilədən yaranan münasibət (öhdəlik) həmin müqaviləni bağlayan tərəflərin özlərinin seçdikləri hüquq əsasında tənzimlənir. «Beynəlxalq xüsusi hüquq haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununun 24-cü maddəsində də analoji kollizion formul (prinsip) ifadə olunmuşdur: müqavilə ilə bağlı tərəflərin hüquq və

vəzifələrinin müəyyənləşdirilməsi onların razılığı ilə seçilən ölkənin hüququ ilə tənzimlənir. Belə kollizion formul (prinsip) demək olar ki, dünyanın əksər ölkələrinin qanunvericiliyinə məlumdur.

Əgər daşıma müqaviləsinin (daşıma münasibətlərinin) tərəfləri arasında həmin müqaviləyə tətbiq edilməli olan qanunvericilik barədə razılıq olmazsa, onda həmin müqaviləni tənzimləmək üçün beynəlxalq nəqliyyat sazişlərində və daxili (milli) qanunverilikdə nəzərdə tutulan aşağıdakı kollizion formullar (prinsiplər) tətbiq edilir:

-göndərilmə ölkəsinin qanunu;
-təyinat ölkəsinin qanunu;
-daşındığı ölkənin qanunu;
-hadisənin baş verdiyi ölkənin qanunu;
-yükün saxlanıldığı ölkənin qanunu;
-pretenziya verildiyi ölkənin qanunu;
-məhkəmə mübahisəsinə baxıldıdı ölkənin qanunu və s.

«Beynəlxalq xüsusi hüquq haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununun 25-ci maddəsi «daşıyıcının qanunu» kimi kollizion formul (prinsip) müəyyənləşdirir. Bu prinsipə görə, əgər daşıma müqaviləsinin tərəfləri arasında həmin müqaviləyə tətbiq edilməli olan hüquq barədə razılıq olmazsa, onda daşıyıcının təsis olunduğu ölkənin qanunvericiliyi tətbiq edilir.

Beynəlxalq adətlər beynəlxalq nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi

Beynəlxalq hüquqi adətlər beynəlxalq nəqliyyat hüququnun mənbələrindən biridir. Söhbət beynəlxalq nəqliyyat daşımaları sahəsində uzun müddət ərzində formalaşan davranış qaydalarından gedir (məsələn, dövlətin tarixi körfəzlərdə daşımanı həyata keçirmək hüququnun olması və s.).

Beynəlxalq hüquqi adətlər o halda tətbiq olunur ki, beynəlxalq nəqliyyat daşıma sahəsində müvafiq münasibət nəqliyyat konvensiyaları və ya daxili (milli) qanunvericiliklə tənzimlənməsin. Belə ki, nə qədər çoxsaylı olsa da, nəqliyyat

konvensiyaları ölkələr arasında daşımaların təşkili və həyata keçirilməsi ilə bağlı olaraq yaranan bir çox məsələləri tənzimləmir; beynəlxalq daşımaların daxili su (çay) daşıması kimi növü nəqliyyat konvensiyaları ilə müfəssəl şəkildə nizamlanmır. Belə hallarda başqa mənbə növü olmadığına görə beynəlxalq daşıma daxili (milli) qanunvericiliyin köməyi ilə tənzimlənir.

Əgər beynəlxalq nəqliyyat münasibəti daxili (milli) qanunvericiliklə də tənzimlənməsə, onda beynəlxalq hüquqi adətlərdən istifadə olunur. Qeyd etməliyik ki, beynəlxalq nəqliyyat və nəqliyyat daşımaları sahəsində dövlətlərarası münasibətlərin qaydaya salınması, onların hüquq və vəzifələrinin tənzimlənməsi, beynəlxalq nəqliyyat yollarından və tranzitdən istifadə olunması, beynəlxalq nəqliyyat əlaqələrinin müəyyən edilməsi, dövlətlərin beynəlxalq nəqliyyat təşkilatlarında iştirak etməsi (fəaliyyət göstərməsi) və digər məsələlərin həllində beynəlxalq hüquqi adətlər az rol oynamır.

Beynəlxalq hüquqi adətlərdən başqa, beynəlxalq nəqliyyat daşıma praktikasında beynəlxalq ticarət adətlərindən də istifadə olunur. Bunlar ayrı-ayrı dövlətlərin şəxsləri arasında sahibkarlıq-ticarət sferasında uzun müddət ərzində yaranmış davranış qaydalarıdır. Onlara «beynəlxalq ticarət dövriyyə adətləri», «beynəlxalq ticarətdə tətbiq edilən adətlər», «beynəlxalq işgüzar dövriyyə adətləri» və ya sadəcə olaraq «ticarət adətləri» deyilir.

Həm beynəlxalq adətlərin, həm də ticarət adətlərinin məcburi hüquqi qüvvəyə malik olması üçün onların sanksiyalaşdırılması, yəni dövlət tərəfindən tanınması və müdafiə olunması tələb edilir.[1] Bu, ilk növbədə, dövlətlərin beynəlxalq müqavilə bağlaması yolu ilə həyata keçirilir. Digər tərəfdən dövlət onları

---

[1] Bax: Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq xüsusi (mülki) hüquq kursu. Dərslik. Bakı, 2007, s.94.

özünün qəbul etdiyi qanun vasitəsilə sanksiyalaşdırır. Məsələn, TGM-in 324-cü maddəsinə görə, ticarət gəmiçiliyindən yaranan münasibətlərə Azərbaycan Respublikasının tanıdığı ticarət gəmiçiliyi adətləri tətbiq edilə bilər; «Beynəlxalq arbitraj haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanunu arbitraj məhkəməsinə hüquqi məsələləri həll edərkən ticarət adətlərindən istifadə etmək hüququ verir (maddə 28)[2].

1.5.Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun subyektləri

Beynəlxalq ümumi nəqliyyat hüququ subyektləri

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun subyektləri dedikdə beynəlxalq nəqliyyat-hüquq münasibətlərində iştirak edən şəxslər başa düşülür. Onları, praktiki olaraq, iki qrupa bölmək mümkündür:

-beynəlxalq ümumi nəqliyyat hüququnun subyektləri;

-beynəlxalq xüsusi nəqliyyat hüququnun subyektləri.

Beynəlxalq ümumi nəqliyyat hüququnun subyektləri rolunda yalnız dövlət və hökumətlərarası beynəlxalq təşkilatlar (məsələn, BMAT) çıxış edə bilər. Ona görə ki, beynəlxalq ümumi nəqliyyat hüququ ilə hakimiyyət xarakterli beynəlxalq nəqliyyat münasibətləri tənzimlənir. Bu münasibətlərdə subyekt qismində iştirak etmək üçün iştirakçının hakimiyyət səlahiyyətinə (funksiyasına) malik olması tələb edilir. Dövlətlərin belə səlahiyyəti vardır. O ki qaldı hökumətlərarası beynəlxalq təşkilatlara, qeyd etməliyik ki, onların üzvləri ayrı-ayrı dövlətlərdən ibarətdir. Dövlətlər üzv olmaqla öz hakimiyyət səlahiyyətini qismən, məhdud şəkildə həmin təşkilatlara vermiş olur. Nəticədə hökumətlərarası beynəlxalq təşkilatlar məhdud hakimiyyət səlahiyyətinə (funksiyasına) malik olaraq, funksional

[2] Bax: Beynəlxalq arbitraj (Qanunvericilik və şərhlər) / Tərtibçi və redaktor: Habil İsgəndərli. Bakı, Nafta-Press, 2004, s.414.

(məhdud) beynəlxalq hüquq subyektliyi[1] əldə etməklə hakimiyyət xarakterli beynəlxalq nəqliyyat münasibətlərində subyekt qismində iştirak edirlər.

Qeyri-hökumət beynəlxalq təşkilatlara gəldikdə isə, qeyd etmək lazımdır ki, onların üzvləri dövlətlərdən deyil, ayrı-ayrı ölkələrin şəxslərindən ibarətdir. Odur ki, belə təşkilatlar hakimiyyət səlahiyyətinə malik olmurlar. Bu xüsusiyyət isə onları beynəlxalq ümumi nəqliyyat hüququnun subyekti olmaq imkanından məhrum edir. Bu səbəbdən ayrı-ayrı ölkələrin fiziki və hüquqi şəxsləri beynəlxalq ümumi nəqliyyat hüququnun subyekti hesab edilmir.

Beləliklə, beynəlxalq ümumi nəqliyyat hüququnun iki kateqoriyada subyekti vardır: dövlət və hökumətlərarası beynəlxalq təşkilatlar.

Dövlət universal (ümumi) beynəlxalq hüquq subyektliyinə, hökumətlərarası beynəlxalq təşkilatlar isə məhdud (funksional) beynəlxalq hüquq subyektliyinə malikdir.

Beynəlxalq xüsusi nəqliyyat hüququ subyektləri

Beynəlxalq xüsusi nəqliyyat hüququnun subyektləri dedikdə beynəlxalq nəqliyyat daşıma prosesində, yəni xarici elementli daşıma münasibətlərində (daşıma öhdəliklərində) iştirak edən şəxslər başa düşülür. Bu münasibətlər qeyri-hakimiyyət xarakterli əlaqələr olduğuna görə onlarda hakimiyyət səlahiyyətli (funksiyalı) subyektlərin iştirak etmələri tələb olunmur. Buna görə də beynəlxalq xüsusi nəqliyyat hüququnun subyektləri aşağıdakılardan idarətdir:

- yükgöndərən;
- yükalan;
- daşıyıcı.

[1] Веляминов Г.М.Международное экономическое право и процесс. М., 2004, с.63.

Yükgöndərən və yükalan yük sahibi adlanır. Əgər dövlət yük sahibi rolunda çıxış edərsə, o, beynəlxalq xüsusi nəqliyyat hüququnun subyekti kimi tanınır. Dövlət bu zaman **beynəlxalq xüsusi nəqliyyat hüququnun subyekti** qismində hakimiyyət səlahiyyətindən (funksiyasından) istifadə etmir və qarşı tərəflə (kontragentlə), yəni daşıyıcı ilə bərabər hüquqlu sayılır. Belə hallarda dövlət mülki hüquq subyektliyinə malik olur.

Ümumilikdə götürsək, beynəlxalq nəqliyyat hüququnun subyektlərinə aiddir:

- dövlət;
- hökumətlərarası beynəlxalq nəqliyyat təşkilatları;
-yükgöndərən;
- yükalan;
- daşıyıcı.

1.6.Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun sistemi, funksiyaları və prinsipləri

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun sistemi

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun sistemi dedikdə onun daxili strukturu başa düşülür. O, belə bir suala cavab verir: beynəlxalq nəqliyyat hüququ hansı elementlərdən təşkil olunmuşdur və bu elementlər arasında əlaqə necədir?

Qeyd etmək lazımdır ki, beynəlxalq nəqliyyat hüququnu təşkil edən hüquq normaları xaotik halda deyil, müəyyən ardıcıllıqla, daxili vəhdət halında düzlənirlər, yəni sistem halında yerləşirlər. Belə ki, həmin normalar subinstitutlarda, subinstitutlar isə, öz növbəsində, beynəlxalq nəqliyyat hüququ institutunda yerləşirlər.

Beynəlxalq nəqliyyat hüququ iki hissəyə ayrılır:

- ümumi hissə;
- xüsusi hissə.

Ümumi hissə dedikdə ümumi əhəmiyyətə malik olan və ümumi xarakter daşıyan məsələləri tənzim edən hüquq

normalarının sistemi başa düşülür. Bu normalar xüsusi hissəyə aid istənilən hər hansı konkret məsələyə tətbiq edilə bilər. Onlar beynəlxalq nəqliyyat-hüquqi münasibətlərin, subyektlərin, prinsiplərin, beynəlxalq daşıma müqaviləsinin və ümumi xarakterli digər məsələlərin tənzimlənməsinə həsr edilmişdir.

Xüsusi hissə elə normalardan ibarətdir ki, həmin normalar konkret məsələləri tənzimləmək məqsədinə xidmət edir. O, özü aşağıdakı subinstitutlara (və ya yarıminstitutlara) bölünür:

-beynəlxalq dəmir yolu hüququ;

-beynəlxalq avtomobil hüququ;

-beynəlxalq dəniz hüququ;

-beynəlxalq hava hüququ;

-beynəlxalq su (çay) hüququ;

-beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat hüququ;

-beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımalar hüququ və s.

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun funksiyaları

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun funksiyaları dedikdə onun beynəlxalq nəqliyyat daşıma münasibətlərinə göstərdiyi təsir istiqamətləri başa düşülür. Beynəlxalq nəqliyyat hüququ iki əsas funksiyanı yerinə yetirir:

-tənzimləyici funksiya;

-qoruyucu funksiya.

Beynəlxalq nəqliyyat hüququ **tənzimləyici funksiyasına** görə, beynəlxalq nəqliyyat daşıma münasibətlərini nizamlayır və onları qaydaya salır. Beynəlxalq nəqliyyat hüququ beynəlxalq nəqliyyat və beynəlxalq daşımalar sahəsində subyektlərin, beynəlxalq daşıma müqaviləsi iştirakçılarının hüquq və vəzifələrini müəyyənləşdirir. Bu, onun öz tənzimləyici funksiya həyata keçirməsini ifadə edir.

Beynəlxalq nəqliyyat hüququ **qoruyucu funksiyasına** görə, beynəlxalq nəqliyyat daşıma münasibətlərini hüquq pozuntularından mühafizə edir və beynəlxalq münasibətlərin normal inkişafını təmin edir. Əgər həmin münasibətlər pozularsa, beynəlxalq nəqliyyat hüququ onları müdafiə edir və təqsirli şəxslərə qarşı müvafiq məsuliyyət tədbirləri tətbiq edilməsini nəzərdə tutur. Beynəlxalq nəqliyyat hüququ, xüsusən, daşıyıcının məsuliyyət məsələsinə prioritet əhəmiyyət verir. Ona görə ki, o, daşıma prosesini həyata keçirən subyektdir.

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun prinsipləri

Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının təşkili və həyata keçirilməsi zamanı beynəlxalq nəqliyyat hüququnun tətbiq edilən prinsiplərini, praktiki olarq, iki yerə bölmək olar:

-ümumi prinsiplər;

-xüsusi prinsiplər.

Ümumi prinsiplərə aşağıdakılar aiddir:

-beynəlxalq nəqliyyat münasibətlərində dövlətlərin suveren bərabərliyi prinsipi;

-dövlətlərin qarşılıqlı əməkdaşlıq prinsipi;

-dövlətlərin öz üzərinə götürdükləri öhdəliklərin vicdanla yerinə yetirməsi prinsipi və s.

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun **xüsusi prinsiplərinə** isə aşağıda göstərilənlər aiddir:

-təqsirə görə məsuliyyət prinsipi;

-məhdud məsuliyyət prinsipi;

-nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması prinsipi;

-nəqliyyat standartlaşdırılması prinsipi və s.

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun iki ənənəvi prinsipinə qısaca toxunaq: təqsirə görə məsuliyyət prinsipi, məhdud məsuliyyət prinsipi.

Təqsirə görə məsuliyyət prinsipinə görə, daşıyıcı yalnız təqsiri olduqda məsuliyyət daşıyır. «Əgər təqsir varsa, onda

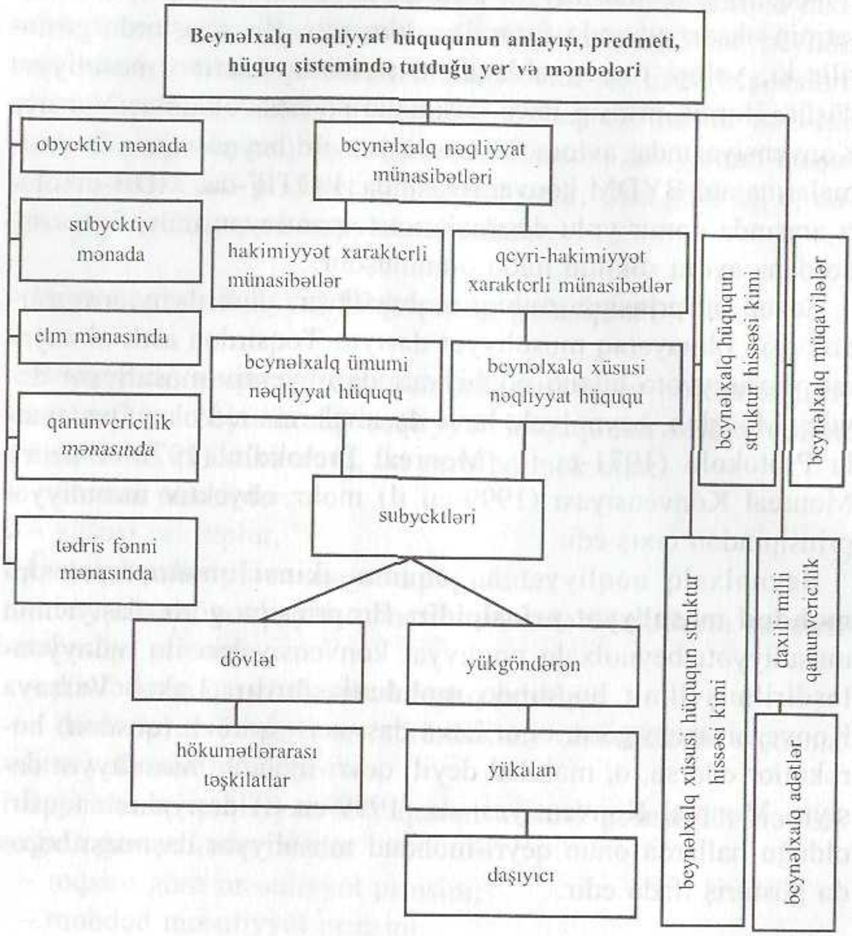
məsuliyyət də mövcuddur» kimi ideya həmin prinsipin mahiyyətini təşkil edir.

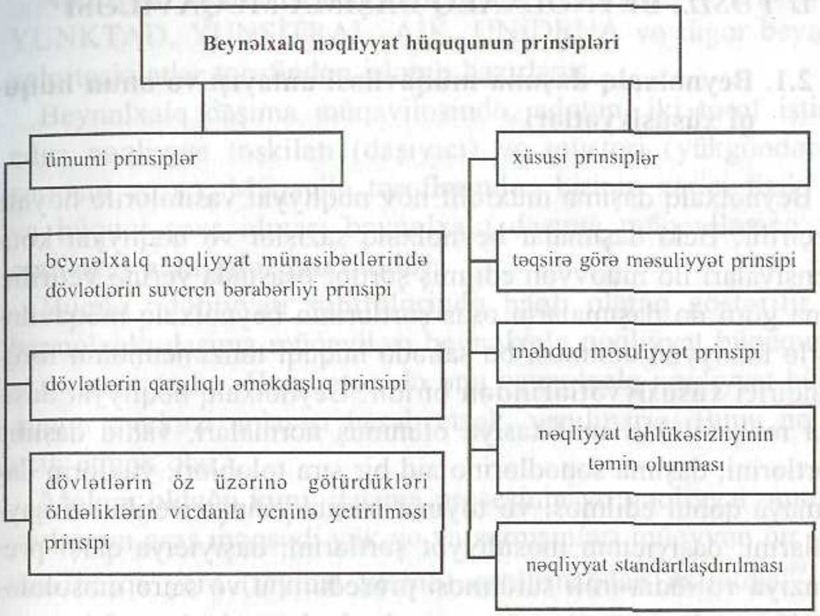
Təqsirə görə məsuliyyət prinsipi beynəlxalq nəqliyyat sazişlərinin əksəriyyətində formulə edilmişdir. Bu sazişlərdə göstərilir ki, yalnız təqsiri olduqda daşıyıcının üzərinə məsuliyyət düşür. Həmin prinsip hava daşımalarına həsr olunmuş Varşava Konvensiyasında, avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq yük daşımalarına aid BYDM konvensiyasında. KOTİF-də, MDB ölkələri arasında dəmir yolu daşımalarını tənzimləyən müvafiq sazişdə daha aydın şəkildə ifadə olunmuşdur.

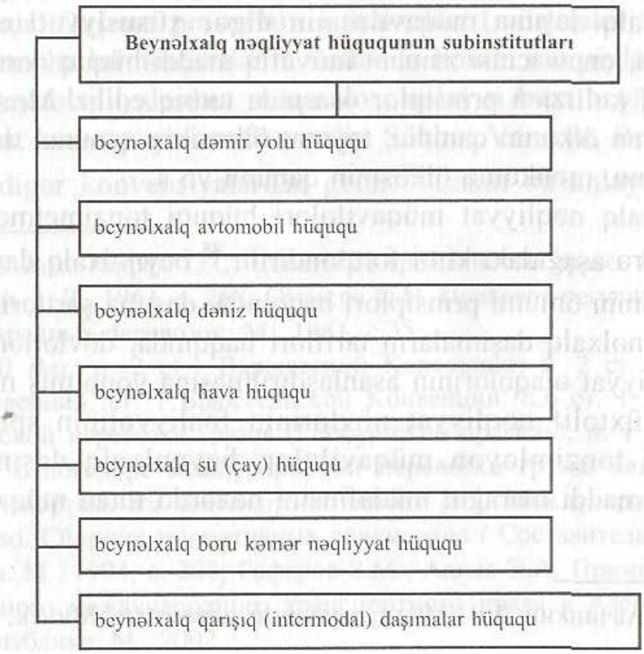
Bəzən bu prinsipin tətbiqi məhdudlaşır, yəni daşıyıcı təqsirdən asılı olmayaraq məsuliyyət daşıyır. Təqsirdən asılı olmayaraq məsuliyyətə hüquq ədəbiyyatında obyektiv məsuliyyət deyilir. Məsələn, beynəlxalq hava daşımalarına aid olan Qvatemala Protokolu (1971-ci il), Monreal Protokolu (1975-ci il) və Monreal Konvensiyası (1999-cu il) məhz obyektiv məsuliyyət prinsipindən çıxış edir.

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun ikinci ənənəvi prinsipi **məhdud məsuliyyət prinsipidir**. Bu prinsipə görə, daşıyıcının məsuliyyəti beynəlxalq nəqliyyat konvensiyaları ilə müəyyənləşdirilmiş limit həddində məhdudlaşdırılır. Lakin Varşava Konvensiyasına görə, əgər hava daşıyıcısı qərəzli (qəsdən) hərəkətlər edərsə, o, məhdud deyil, qeyri-məhdud məsuliyyət daşıyır. Monreal Konvensiyası da (1999-cu il) daşıyıcının təqsiri olduğu hallarda onun qeyri-məhdud məsuliyyət daşıması barədə gös əriş ifadə edir.

1.7. «Beynəlxalq nəqliyyat hüququ haqqında ümumi müddəalar» fəsli üzrə sxem




Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun prinsipləri
ümumi prinsiplər
xüsusi prinsiplər
beynəlxalq nəqliyyat münasibətlərində dövlətlərin suveren bərabərliyi prinsipi
dövlətlərin qarşılıqlı əməkdaşlıq prinsipi
dövlətlərin öz üzərinə götürdükləri öhdəliklərin vicdanla yerinə yetirilməsi prinsipi
təqsirə görə məsuliyyət prinsipi
məhdud məsuliyyət prinsipi
nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması
nəqliyyat standartlaşdırılması


Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun subinstitutları
beynəlxalq dəmir yolu hüququ
beynəlxalq avtomobil hüququ
beynəlxalq dəniz hüququ
beynəlxalq hava hüququ
beynəlxalq su (çay) hüququ
beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat hüququ
beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımalar hüququ

II FƏSİL. BEYNƏLXALQ DAŞIMA MÜQAVİLƏSİ

2.1. Beynəlxalq daşıma müqaviləsi anlayışı və onun hüquqi xüsusiyyətləri

Beynəlxalq daşıma müxtəlif növ nəqliyyat vasitələrilə həyata keçirilir. Belə daşımalar beynəlxalq sazişlər və nəqliyyat konvensiyaları ilə müəyyən edilmiş şərtlər əsasında yerinə yetirilir. Ona görə də daşımaların əsas şərtlərinin beynəlxalq müqavilələrlə müəyyən edilməsi bu sahədə hüquqi tənzimetmənin fərqləndirici **xüsusiyyətlərindən** biridir. Beynəlxalq nəqliyyat daşıma müqavilələri unifikasiya olunmuş normaları, vahid daşıma şərtlərini, daşıma sənədlərinə aid bir sıra tələbləri, yüklərin daşımaya qəbul edilməsi və təyinat məntəqəsində verilməsi qaydalarını, daşıyıcının məsuliyyət şərtlərini, daşıyıcıya qarşı pretenziya və iddia irəli sürülməsi prosedurunu və sairə məsələləri ehtiva edir.

Beynəlxalq daşıma müqaviləsinin **digər xüsusiyyəti** ondan ibarətdir ki, onun icrası zamanı müvafiq maddi-hüquq normaları müxtəlif kollizion prinsiplər əsasında tətbiq edilir. Məsələn, yükgöndərən ölkənin qanunu, təyinat ölkəsinin qanunu, daşıyıcının qanunu, məhkəmə ölkəsinin qanunu və s.

Beynəlxalq nəqliyyat müqavilələri hüquqi tənzimetmə obyektinə görə aşağıdakı kimi fərqləndirilir:[1] beynəlxalq daşımaların təşkilinin ümumi prinsipləri haqqında, daşıma şərtləri haqqında, beynəlxalq daşımaların tarifləri haqqında, dövlətlər arasında nəqliyyat əlaqələrinin asanlaşdırılmasına yönəlmiş müqavilələr, müxtəlif nəqliyyat növlərinin fəaliyyətinin spesifik tərəflərini tənzimləyən müqavilələr, beynəlxalq daşımalar sahəsində maddi marağın müdafiəsini nəzərdə tutan müqavilələr.

---

[1] Вах: Авчинкин Д.В. Международные перевозки. Минск, 1999, с.6-7.

Nəqliyyat konvensiyalarının layihələri BMT çərçivəsində YUNKTAD, YUNSİTRAL, AİK, UNİDRUA və digər beynəlxalq təşkilatlar tərəfindən işlənib hazırlanır.

Beynəlxalq daşıma müqaviləsində, adətən, iki tərəf iştirak edir: nəqliyyat təşkilatı (daşıyıcı) və müştəri (yükgöndərən, sərnişin və s.). Müqavilə tərəflərindən birinin xarici fiziki və ya hüquqi şəxs olması beynəlxalq daşıma müqaviləsinə xas olan **əsas əlamətlərdən** biridir.

Hüqüq ədəbiyyatı səhifələrində haqlı olaraq göstərilir ki, beynəlxalq daşıma müqaviləsi beynəlxalq nəqliyyat hüququnun əsas institutudur. Həqiqətən də onu beynəlxalq nəqliyyat hüququnun mərkəzi anlayışı hesab etsək, yanılmarıq. Bunu nə ilə izah etmək olar?

Məlum olduğu kimi, daşıma prosesinin və nəqliyyat əməliyyatlarının əsas məqsədi yük və ya sərnişinləri müəyyən bir yerdən başqa yerə (təyinat yerinə) çatdırmaqdan ibarətdir.[1] Bu məqsədə məhz beynəlxalq daşıma müqaviləsi çərçivəsində nail olunur. Daşıma prosesinin iştirakçıları (müştərilər və daşıyıcılar) məhz bu müqavilənin vastəsilə həmin məqsədə çatırlar.

Beynəlxalq daşıma müqaviləsi anlayışı bəzi beynəlxalq nəqliyyat konvensi-yalarında verilir. Söhbət Varşava, Brüssel, Afina və digər konvensiyalardan gedir.[2] Lakin bu anlayışlar ümumi xarakter daşıyır. Belə ki, qanunvericilik və nəzəriyyə daşıma

---

[1] Bax: Иоффе О.С. Советское гражданское право. Курс лекций. Часть 2. Л., 1961, с. 268; Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.35.

[2] Bax: п. 2 ст.1 Варшавской Конвенции; п. 2 ст. 1 Афинской Конвенции, ст. 1 Брюссельской Конвенции; п.6 ст. 1 Конвенции о морской перевозке грузов (Гамбургские правила); п. 1 ст.1 Конвенции о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом. Bu konvensiyalar barədə bax: Международное частное право. Сборник нормативных документов / Составитель Н.Ю. Ерпылева. М., 1994, с. 208; Гафаров З.М., Алиев Э.А. Применение современного международного транспортного права в Азербайджанской Республике. М., 2002.

(nəqliyyat) əməliyyatlarına həmişə mülki hüququn sahəsi kimi baxmışdır. Buna görə də daşıma münasibətlərini tənzimləmək və nizamlamaq üçün mülki hüquqda nəqliyyat hüququ kimi vacib institut ayrılmışdır.[3] Nəqliyyat hüququ institutunun mərkəzi anlayışı kimi isə daşıma müqaviləsi hesab edilir. Beynəlxalq daşıma müqaviləsinə də tərif verərkən məhz mülki hüquqda daxili daşıma müqaviləsi üçün nəzərdə tutulan anlayışdan istifadə etmək lazımdır. Bundan ötrü kifayət qədər əsaslar və arqumentlər vardır. Belə ki, əsas hüquqi parametrlərinə və əlamətlərinə, habelə öz təyinatlarına görə beynəlxalq daşıma müqaviləsi ilə daxili daşıma müqaviləsi eynitipli müqavilələrdir.

Beynəlxalq daşıma müqaviləsi ilə daxili daşıma müqaviləsi ona görə eyni tipli müqavilələrdir ki, onlar «daşıma müqaviləsi» adlı eyni bir müqavilənin ayrı-ayrı növləridir. Məlum olduğu kimi, daşımalar «xarici element» kimi meyara (əlamətə) görə iki növə ayrılır: beynəlxalq daşımalar və daxili daşımalar.

Beynəlxalq daşımalar xarici elementə malik olması ilə daxili daşımalardan fərqlənir. Daxili daşımalar xarici elementdən məhrumdur. Xarici element yükün xaricə daşınmasında, daşımanın xaricdə yerinə yetirilməsində ifadə olunur.[1]

Deməli, beynəlxalq daşıma müqaviləsinə də daxili daşıma müqaviləsinə verilən analoji tərif verilməlidir. Lakin bu tərifdə beynəlxalq daşımanın əsas xüsusiyyəti olan **xarici element** mütləq qeyd olunmalıdır.

---

[3] Bax: Əliyev E.Ə. Nəqliyyat hüququnun əsasları. Dərs vəsaiti. Bakı, 2004.

[1] Bax: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.5; Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник / Отв. ред. К.В.Холопов. М., 2000, с. 138; Международное частное право. Учебник / Под. ред. Г.К.Дмитриевой. М., 2004, с.439.

Nəqliyyat əməliyyatlarının predmetinə və ya daşımanın obyektinə görə beynəlxalq nəqliyyat daşımaları üç növə bölündüyü kimi, beynəlxalq daşıma müqavilələri də üç yerə ayrılır:[2]

-beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi;
-beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi;
-beynəlxalq baqaj daşınması müqaviləsi.

2.2.Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi

Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi anlayışı

Məlum olduğu kimi, beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi beynəlxalq daşıma müqaviləsinin növlərindən biridir. Bu müqavilə nəqliyyat vasitələri ilə beynəlxalq yük daşımaları həyata keçirilən zaman tətbiq olunur.

Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinə görə, daşıyıcı yükgöndərən tərəfindən ona tapşırılan yükü xaricdə olan təyinat yerinə çatdırmağı və yükü almağa səlahiyyəti olan şəxsə (yükalana) verməyi, yükgöndərən isə yükün daşınması üçün müəyyən edilmiş haqqı ödəməyi öhdəsinə götürür.[3]

Öz hüquqi təbiətinə görə beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi əvəzli və ikitərəfli müqavilədir. Bununla belə, daxili yük daşınması müqaviləsi kimi beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi də real müqavilədir. Xarici müəlliflər arasında (xüsusən, Fransada) belə bir fikir geniş yayılmışdır ki, daşıma müqaviləsi konsensual müqavilədir.

Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin elementləri

Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsində **iki tərəf** çıxış edir. Müqavilə də məhz onlar arasında

---

[2] Əliyev E.Ə.Qloballaşma dövründə beynəlxalq nəqliyyat daşımaları: hüquqi aspektlər. Bakı, 2006, s. 95.

[3] Bəzi müəlliflərin beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinə verdikləri tərif özündə xarici element məsələsini əks etdirmir (bax: Авчинкин Д.В. Международные перевозки. Минск, 1999, с.7; Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.68.). Söz yox ki, bu tərif qüsurludur.

bağlanılır. Məlum məsələdir ki, söhbət daşıyıcıdan (nəqliyyat təşkilatından) və yükgöndərəndən gedir.

Yükalana gəldikdə isə qeyd etmək lazımdır ki, o, yük daşınması müqaviləsinin bağlanmasında iştirak etmir və buna görə də müqavilənin tərəfi hesab edilmir. Əgər iştirak etsəydi, onda yük daşınması müqaviləsi üç tərəfin (daşıyıcının, yükgöndərənin və yükalanın) iradəsini ifadə edərdi və bu səbəbə görə üçtərəfli müqavilə kimi tanınardı. Amma yük daşınması müqaviləsi, o cümlədən onun bir növü olan beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi öz mülki-hüquqi statusuna görə üçüncü şəxsin xeyrinə bağlanan müqavilə hesab edilir. Buna görə də yükalan xeyrinə müqavilə bağlanan üçüncü şəxsdir.

Yükalan daşıyıcı və yükgöndərənlə bərabər, yük daşınması müqaviləsinin subyektidir. O, müqavilədən əmələ gələn öhdəliyin, başqa sözlə desək, yükdaşıma ilə bağlı yaranan müqavilə münasibətinin iştirakçısıdır.[1] Bu sözləri beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin subyekti kimi yükalan barədə də demək olar.

Beləliklə, beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin subyektləri **yükgöndərəndən, daşıyıcıdan və yükalandan** ibarətdir. Onun tərəfləri isə yalnız yükgöndərən və daşıyıcı hesab edilir. Deməli, beynəlxalq yük daşınması müqaviləsində üç subyekt, iki tərəf iştirak edir.

---

[1] Bax: Иоффе О.С. Советское гражданское право. Курс лекций. Часть 2. Л., 1961, с.293; Коммерческое право. Учебник / Под ред. В.Ф.Попондонуло, В.Ф.Яковлевой. СПб., 1997, с.309; Витрянский В.В. Договор перевозки. М., 2001, с.265; Ə.Hacıbəyli, V.Mirkalam, İ.Əliyev və b. Kommersiya hüququ. Dərs vəsaiti. Bakı, 2003, s.77.

Yükgöndərən yükü daşınmaq üçün daşıyıcıya verən və göndərmə yerində onu yola salan, daşıma haqqını ödəmək vəzifəsi daşıyan tərəfdir. **Daşıyıcı** isə elə bir nəqliyyat təşkilatıdır ki, bu təşkilatın əsas işi ona tapşırılan yükü xarici dövlət ərazisində olan təyinat yerinə çatdırmaqdan ibarətdir.

Hüquq ədəbiyyatında göstərilir ki, beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin tərəflərindən biri hökmən xarici fiziki və ya hüquqi şəxs olmalıdır.[1] Bu, ümumi qaydadır. Lakin ümumi qaydanı istisna edən belə bir halın yaranması mümkün-dür ki, bəzən beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin tərəfləri eyni bir dövlətin şəxsləri də ola bilər. Belə hal istisna olunmur.

Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin predmetinə gəldikdə isə qeyd etmək lazımdır ki, onun predmeti daxili yük daşınması müqaviləsinin predmeti ilə eynidir. Bu, onunla izah edilir ki, beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi daxili yük daşınması müqaviləsi ilə eynitiplidir. Buna görə də onun predmetini **daşıyıcının fəaliyyəti (xidməti)** təşkil edir. Bu fəaliyyət (xidmət) yükün təyinat yerinə çatdırılmasına yönəlir.

Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin forması barədə onu deyə bilərik ki, daxili yük daşınması müqaviləsi kimi beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi də daşıma (nəqliyyat) sənədi ilə rəsmiləşdirilir. Belə ki, beynəlxalq daşımanı həyata keçirmək üçün daşıma (nəqliyyat) sənədinin tərtib olunması tələb edilir. Daşıma (nəqliyyat) sənədinin tərtib olunması onu ifadə edir ki, tərəflər arasında daşıma müqaviləsi bağlanmışdır.[2] Müəlliflərdən prof. K.V.Xolopov buna zidd mövqe tutaraq göstərir ki, daşıma (nəqliyyat) sənədi daşıma müqaviləsinin bağlanmasını ifadə etmir. Onun fikrincə, daşıma müqaviləsi

---

[1] Bax: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981. с.71; Авчинкин Д.В. Международные перевозки. Минск, 1999, с.8.

[2] Bax: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981. с.74.

yazılı formada bağlanılır və bu müqavilə daşıyıcı tərəfindən yükgöndərənə verilən daşıma sənədi ilə təsdiq edilir. Müəllif öz mövqeyini əsaslandırmaq üçün daşıma barədə sazişlərdə ifadə olunan belə bir hüquqi göstərişə istinad edir ki, nəqliyyat sənədinin olmaması, səhv tərtib olunması və ya itirilməsi nə daşıma müqaviləsinin mövcudluğuna, nə də onun etibarlı olmasına təsir göstərir.[3]

K.V.Xolopovun mövqeyi ilə çətin razılaşmaq olar. Doğrudan da, daşıma barədə bəzi sazişlərdə belə bir hüquqi göstəriş ifadə edilmişdir.[4] Lakin bu hüquqi göstərişin praktiki əhəmiyyəti azdır. Bu hüquqi göstəriş, başlıca olaraq, daşıma həyata keçirilən zaman nəqliyyat sənədlərinin itirilə biləcəyi hallar üçün hesablanmışdır. Digər tərəfdən, daşıma sənədləri həmin göstərişi nəzərdə tutan sazişlərin qaydalarına tabedir.

Nəqliyyat (daşıma) sənədi beynəlxalq daşıma üzrə müqavilə münasibətlərini rəsmiləşdirir. Burada beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin bütün əsas şərtləri (müqavilənin qiyməti, yəni daşıma haqqı, göndərilmə tarixi, tərəflər və s.) barədə rekvizitlər (məlumatlar) göstərilir. Nəqliyyat (daşıma) sənədinin mövcudolma faktı həmin sənəddə nəzərdə tutulan şərtlər daxilində sadə yazılı formada yük daşınması müqaviləsinin bağlanmasını ifadə edir. Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin sadə yazılı forması məhz nəqliyyat (daşıma) sənədi hesab olunur. Deməli, **nəqliyyat (daşıma) sənədi müqavilə sənədidir,** həm də ona görə ki, daşıyıcı ilə yükgöndərən arasında öhdəlik hüquq münasibəti (öhdəlik), yəni yükdaşıma öhdəliyi bu sənəd əsasında əmələ gəlir. Bu sənəd, hər şeydən əvvəl, nəqliyyat təşkilatının (daşıyıcının) üzərinə daşımanı həyata keçirmək vəzifəsi qoyur.

---

[3] Вах: Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник / Под. ред. К.В.Холопова. М., 2000, с.196.

[4] Вах: ст 3, 4 и 5 Варшавской Конвенции; ст.4. Конвенций о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом; ст.5 Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа.

Nəqliyyat (daşıma) sənədi aşağıda göstərilən üç əsas funksiyanı yerinə yetirir:

-birinci, daşıma (nəqliyyat) sənədi yük daşınması müqaviləsinin mövcudolma, bağlanma faktını və onun şərtlərini təsdiq edərək sübuta yetirir;

-ikinci, nəqliyyat (daşıma) sənədi daşıyıcı tərəfindən yükün qəbul edilməsini təsdiqləyən qəbz rolunu oynayır (yükün daşınmaq üçün qəbul edildiyini təsdiqləyir);

-üçüncü, nəqliyyat (daşıma) sənədi bu sənədin sahibinə mala sərəncam vermək hüququnu həvalə edir. Söhbət yükə (mala) olan mülkiyyət hüququnun başqa şəxsə verilməsi imkanından gedir.

Göstərilən funksiyalardan əlavə, nəqliyyat (daşıma) sənədi **yükə dair sərəncam vermək funksiyasını** da yerinə yetirir.[1] Bu funksiyaya görə nəqliyyat (daşıma) sənədinin sahibi yükə dair sərncam vermək hüququna malikdir. Belə sərəncam daşınmaya verilmiş yükü geri almaq, onu başqa — yeni yükalanın ünvanına göndərmək və təyinat yerində yükü almaq səlahiyyətlərini ifadə edir. Göründüyü kimi, yükə dair sərəncam vermək hüququ yükə (mala) olan mülkiyyət hüququnun başqa şəxsə verilməsini ifadə etmir.

Müəlliflərdən O.N.Sadikov nəqliyyat (daşıma) sənədinin əlavə olaraq, daha iki funksiya yerinə yetirməsi barədə fikir söyləyir:[1] hesablaşma funksiyası və uçot funksiyası**.**

Hesablaşma funksiyasının mahiyyəti nəqliyyat (daşıma) sənədinin hesab-laşma sənədi rolunu oynamasından ibarətdir. Həmin sənədin müvafiq qrafasında yükgöndərən (yükalan) tərəfindən ödənilmiş daşıma haqqı barədə məlumat göstərilir.[2]

---

[1] Bax: Гражданское право России. Курс лекций. Часть 2 / Отв. ред. О.Н.Садиков. М., 1997, с. 386-387.

[1] Bax: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.75.

[2] Bax: Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник/ Отв. ред. К.В.Холопов. М., 2000, с.362.

Uçot funksiyasının mahiyyəti isə nəqliyyat (daşıma) sənədinin həyata keçirilən nəqliyyat (daşıma) əməliyyatlarının uçota alınmasına imkan verməsin-dən ibarətdir.

Xarici ədəbiyyat səhifələrində nəqliyyat (daşıma) sənədinin **göstəriş vermək funksiyasını** da yerinə yetirməsi barədə fikir irəli sürülür.[3] Bu funksiyanın mahiyyəti nəqliyyat (daşıma) sənədinin daşıyıcı üçün zəruri olan göstərişlər nəzərdə tutmasından ibarətdir.

Nəqliyyat (daşıma) sənədi müvafiq beynəlxalq nəqliyyat konvensiyasının (sazişinin) müəyyən etdiyi tələblərə uyğun surətdə tərtib edilməlidir. Məsələn, dəmir yolu ilə beynəlxalq yük daşımanı rəsmiləşdirən nəqliyyat sənədi Beynəlxalq dəmir yolu ilə yük daşımaları haqqında Konvensiyaya (BYK) uyğun tərtib edilməlidir. Beynəlxalq avtomobil daşımalarını rəsmiləşdirən nəqliyyat (daşıma) sənədi isə Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi haqqında Konvensiyaya (Cenevrə Konvensiyasına - BYDM) uyğun tərtib edilməlidir.

Əgər beynəlxalq nəqliyyat konvensiyalarında (sazişlərdə) nəqliyyat (daşıma) sənədinin əsas rekvizitləri müəyyənləşdirilməzsə, onda o, milli (daxili) hüququn tələblərinə uyğun olaraq tərtib edilməlidir. Məsələn, Mülki Məcəllə, Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi, «Avtomobil nəqliyyatı haqqında» və «Aviasiya haqqında» qanunlar nəqliyyat (daşıma) sənədinin rekvizitləri (göstərilməli olan məlumatlar) barədə göstərişi ifadə edir.[4]

Beynəlxalq nəqliyyat konvensiyalarında (sazişlərində) nəqliyyat (daşıma) sənədlərinin hansı formada tərtib olunması, yəni onların tərtib edildiyi məcburi forma müəyyənləşdirilir. Yalnız Beynəlxalq dəmir yolu ilə yük daşımaları haqqında

[3] Bax: Rodiere R. Droit des transports. Paris, 1977, p.169.
[4] Bax: MM-in 854-cü maddəsi; TGM-in 109-cu maddəsi və s.

Konvensiya nəqliyyat (daşıma) sənədinin formasını təyin edir.[1] Nə Varşava Konvensiyası, nə Cenevrə Konvensiyası, nə də Brüssel Konvensiyası (Hamburq qaydaları) nəqliyyat (daşıma) sənədinin formasını müəyyənləşdirmir. Bunu nə ilə izah etmək olar?

Bu onunla izah edilir ki, beynəlxalq daşıma münasibətləri daim dinamik şəkildə inkişaf edir. Bu hal beynəlxalq nəqliyyatda istifadə edilən nəqliyyat (daşıma) sənədlərinin təkmilləşdirilməsini, bu sənədlərin formasının vaxtaşırı yeniləşdirilməsi və təzələnməsini tələb edir. Məlum məsələdir ki, nəqliyyat (daşıma) sənədlərinin formasının beynəlxalq nəqliyyat konvensiyaları ilə müəyyənləşdirilməsi onun təzələnməsinə və yeniləşdirilməsinə mane olardı.

Lakin beynəlxalq nəqliyyat fəaliyyəti vahid nəqliyyat (daşıma) sənədlərindən istifadə olunmasını tələb edir. Buna görə beynəlxalq daşımada **nəqliyyat (daşıma) sənədinin vahid forması** tətbiq olunur. Bu iş isə,bir qayda olaraq, müvafiq beynəlxalq nəqliyyat təşkilatları tərəfindən həyata keçirilir. Məsələn, beynəlxalq avtomobil yük daşınması müqaviləsini rəsmiləşdirən nəqliyyat (daşıma) sənədinin formasını BANİ müəyyən etmişdir. Daşımanın bu forma ilə rəsmiləşdirilməsi daşıyıcılara, ekspeditorlara, operator və agentlərə tövsiyə olunur. Beynəlxalq hava yük daşınmasını rəsmiləşdirən nəqliyyat sənədinin formasını isə BHNA işləyib hazırlamışdır.

Beynəlxalq nəqliyyat konvensiyaları yalnız nəqliyyat (daşıma) sənədlərinin əsas rekvizitlərini müəyyən edir. Məsələn, Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi haqqında Cenevrə Konvensiyası avtomobil daşımalarında istifadə olunan nəqliyyat sənədinin həm məcburi, həm də əlavə rekvizitlərini müəyyən edir. Varşava Konvensiyası isə beynəlxalq hava daşımalarında tətbiq edilən nəqliyyat sənədinin rekvizitlərini müəyyənləşdirir.

---

[1] Bax: Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник / Под ред. К.В.Холопова. М., 2000, с.385.

Beynəlxalq yük daşımalarında **üç formada nəqliyyat (daşıma) sənədi** tətbiq edilir. Həmin formalar nəqliyyatın növü ilə müəyyən edilir. Belə ki, hər bir nəqliyyat növünə nəqliyyat (daşıma) sənədinin müvafiq forması uyğun gəlir. Bu formalara aşağıdakılar aiddir:

-qaimə;

-konosament;

-çarter.

Nəqliyyat (daşıma) sənədinin qaimə forması, bir qayda olaraq, aşağıdakı hallarda tətbiq edilir:

-dəmir yolu nəqliyyatında;

-hava nəqliyyatında;

-avtomobil nəqliyyatında;

-su (çay) nəqliyyatında.

Göstərilən nəqliyyat növlərində əsas daşıma sənədi qaimə hesab edilir.

Nəqliyyat (daşıma) sənədinin digər forması olan konosamentdən yalnız dəniz daşımalarında istifadə olunur. Konosament müntəzəm (xətt) dəniz yük daşımalarını rəsmiləşdirən müqavilə sənədidir.

Konosament qaimədən fərqli cəhətlərə malikdir. Konosamentin birinci fərqli cəhəti ondan ibarətdir ki, o, mala sərəncamverici sənəd olub, qiymətli kağız hesab edilir,[1] mala (yükə) sərəncam vermək funksiyasını yerinə yetirir. Konosamentin verilməsi ilə mala (yükə) olan mülkiyyət hüququ da başqa şəxsə keçir. Bunun üçün konosamentdə həvalə qeydi edilir ki, buna indossament və ya jirant deyilir. Qaiməyə gəldikdə isə, qeyd etmək lazımdır ki, qaimə mala sərən-camverici sənəd sayılmır, qiymətli kağız kateqoriyasına aid edilmir və mala sərəncam vermək funksiyasını yerinə yetirmir. Doğrudur, qaimə daşıma zamanı (yük yolda olarkən) yükə dair sərəncam vermək funksiyasını

---

[1] Bax: Кокин А.С. Внешнеторговый коносамент как ценная бумага // Советское государство и право. М., 1974, № 7.

yerinə yetirir (MM-in 856-cı maddəsi). Belə ki, yükgöndərən yükə dair sərəncam vermək hüququndan istifadə etməklə, yükü geri qəbul edə, yaxud təyinat yerini (çatdırılma yerini) və yükalanı dəyişdirə bilər. Lakin yükgöndərənin yükə dair sərəncam verməsi heç də yükə olan mülkiyyət hüququnun başqa şəxsə keçməsini (verilməsini) ifadə etmir.[2]

Konosamenti qaimədən fərqləndirən ikinci fərqli cəhət ondan ibarətdir ki, beynəlxalq nəqliyyat konvensiyaları (sazişləri) qaimənin müəyyən formada və məzmunda tərtib edilməsini nəzərdə tutur. Lakin qaimənin forması, qeyd etdiyimiz kimi, nəqliyyat konvensiyaları (sazişləri) ilə müəyyən edilmir. Bu məsələnin həlli ilə beynəlxalq nəqliyyat təşkilatları məşğul olurlar, yəni qaimənin forması beynəlxalq nəqliyyat təşkilatları çərçivəsində işlənib hazırlanır. Qaimənin forması ayrı-ayrı dövlətlərin milli (daxili) hüququ ilə də müəyyən edilə bilər. Konosament üçün isə beynəlxalq nəqliyyat konvensiyaları müəyyən forma nəzərdə tutmur. Onun üçün yalnız rekvizitlər müəyyən olunur.[1] Xarici dövlətlərin qanunvericiliyi konosamentin müəyyən kağızda tərtib olunmasını tələb etmir (analoji hala sovet qanunvericiliyində də rast gəlmək olurdu).[2]

Bununla belə, xətt gəmiçiliyinin həyata keçirdiyi daşıma xətt konosamenti ilə rəsmiləşdirilir. Xətt konosamentinin proforması isə BBDK (BİMKO) tərəfindən işlənib hazırlanmışdır.[3]

Konosamenti qaimədən fərqləndirən üçüncü cəhət onların tərtib olunma qaydalarına aiddir. Belə ki, qaimə, bir qayda

---

[2] Вах: Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник / Отв. ред. К.В.Холопов. М., 2000, с.140.

[1] Вах: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981. с.76.

[2] Вах: Кокин А.С. Внешнеторговый коносамент как ценная бумага // Советское государство и право. М., 1974, № 7, с.124.

[3] Вах: Экономика и организации внешнеторговых перевозок. Учебник / Отв. ред. К.В.Холопов. М., 2000, с.246.

olaraq, yükgöndərən tərəfindən tərtib edilir və imzalanır.[4] Yükgöndərən qaimənin əsas qrafalarını (yükgöndərmə yeri və təyinat yeri, yükalanın və yükgöndərənin dəqiq və tam adı, onların poçt ünvanı, yükün adı və s. qrafalar) doldurmaq vəzifəsini daşıyır. Qaimənin bəzi qrafaları isə (məsələn, daşıma haqqı, daşıma məsafəsi və s. qrafalar) daşıyıcı tərəfindən doldurulur.

Konosamenti isə yükgöndərən tərtib etmir. Onu tərtib etmək vəzifəsi daşıyıcının üzərinə düşür.

Çarter nəqliyyat (daşıma) sənədinin bir forması olaraq aşağıdakı hallarda tətbiq edilir:

-dəniz nəqliyyatında;

-hava nəqliyyatında.

Dəniz nəqliyyatında çarter tramp gəmiçiliyi ilə həyata keçirilən qeyri-müntəzəm yük daşımasını rəsmiləşdirir. O, tramp (qeyri-müntəzəm) gəmiçiliyin-də dənizlə yükdaşımanın müqavilə formasıdır. Çarter elə bir sənəddir ki, bu sənəddə müqavilə bağlayan tərəflərin hüquq və vəzifələri sadalanır, müqavilə şərtləri göstərilir.

Hava nəqliyyatında çarter dedikdə hava çarter müqaviləsinin forması başa düşülür. O, hava çarter münasibətlərini rəsmiləşdirən nəqliyyat sənədidir. Hava çarteri dəniz çarteri ilə eyni hüquqi təbiətə malikdir.

Çarter konosamentdən onunla fərqlənir ki, o, mala (yükə) sərəncam vermək funksiyasını yerinə yetirmir və qiymətli kağız sayılmır.[1]

---

[4] Bax: Varşava Konvensiyası; Dəmir yolu ilə beynəlxalq yükdaşıma Sazişi; Beynəlxalq avtomobil yük daşınması müqaviləsi haqqında Cenevrə Konvensiyası və s.

[1]Bax: Калпин А.Г. Чартер (природа, структура отношений, сопоставление со смежными морскими договорами). М., 1978.

Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin daxili yük daşınması müqaviləsindən fərqi

Beynəlxalq yük daşınması və daxili yük daşınması müqavilələri yük daşınması müqaviləsinin ayrı-ayrı növləridir. Buna görə həmin müqavilə növləri arasında çox oxşar cəhətlər vardır. Onların, hər şeydən əvvəl, sosial-iqtisadi məqsədi (təyinatı) eynidir. Belə ki, bu müqavilələrdən hər birinin sosial-iqtisadi məqsədi yükün təyinat yerinə çatdırılmasını təmin etməkdən ibarətdir. Həmin müqavilələrin hüquqi məqsədini isə daşıma xidmətinin göstərilməsi təşkil edir. Bundan əlavə, göstərilən müqavilələrin predmetləri də eyni olub, üst-üstə düşür. Deməli, həmin müqavilələr eynitiplidir.

Bununla belə, beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi ilə daxili yük daşınması müqaviləsinin fərqli cəhətləri də vardır. **Birinci fərqli cəhət** həmin müqavilələrin hüquqi tənzimetmə mənbəyinə aiddir. Belə ki, beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi, əsasən və başlıca olaraq, beynəlxalq nəqliyyat konvensiyaları ilə tənzimlənir. Həmin konvensiyalar beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin əsas mənbə növü sayılır. Məsələn, beynəlxalq avtomobil yük daşınması müqaviləsi Cenevrə Konvensiyası ilə, hava yolu ilə beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi Varşava Konvensiyası ilə nizamlanır və qaydaya salınır.

Bəzən beynəlxalq yük daşınması müqaviləsini tənzimləyən beynəlxalq nəqliyyat konvensiyaları (sazişləri) olmur. Belə halda, ayrı-ayrı dövlətlərin milli (daxili) hüquq normalarından istifadə edilir. Daxili yük daşınması müqaviləsinə gəldikdə isə, qeyd etmək lazımdır ki, bu müqavilə növü Mülki Məcəllə ilə, nəqliyyat nizamnamə və məcəllələri, daşıma qaydaları və s.

ilə, bir sözlə, mülki qanunvericiliyin yarımsahəsi olan nəqliyyat qanunvericiliyi ilə tənzimlənir.

Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsini daxili yük daşınması müqaviləsin-dən fərqləndirən **ikinci cəhət** həmin müqavilələrin tərəflərinə (subyekt tərkibinə) aiddir. Bildiyimiz kimi, həmin müqavilələr iki tərəf arasında bağlanılır:

-yükgöndərən (yük sahibi) və daşıyıcı.

Hüquq ədəbiyyatında haqlı olaraq göstərildiyi kimi, beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin tərəflərindən biri (yük sahibi və daşıyıcı) hökmən və mütləq xarici dövlətin şəxsi olmalıdır.[1] Xarici dövlətin şəxsi dedikdə həm fiziki, həm də hüquqi şəxslər başa düşülür. Amma bununla belə, istisna hal kimi beynəlxalq yük daşınması müqaviləsini bağlayan tərəflərin eyni bir dövlətin şəxsləri olması mümkündür.

Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsində yükalan da iştirak etdiyi hallarda (yükalan öz hüquqi statusuna görə müqavilənin tərəfi deyil, üçüncü şəxs kimi iştirakçısı hesab edilir), üç iştirakçıdan biri hökmən xarici şəxs olmalıdır.

Daxili yük daşınması müqaviləsinin həm tərəfləri, həm də iştirakçıları qismində eyni bir dövlətin fiziki və ya hüquqi şəxsləri çıxış etməlidir.

Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsini daxili yük daşınması müqaviləsindən fərqləndirən **üçüncü cəhət** həmin müqavilələrin icrasının gedişində hüquq normalarının tətbiqi məsələsinə aiddir.

---

[1] Bax: .Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.74. Авчинкин Д.В.Международные перевозки. Минск, 1999, с.6.

Belə ki, beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin icrası prosesi üç «nəqliyyat mərhələsi»ndən ibarətdir. Bu «mərhələlər»in hər birində müxtəlif nəqliyyat əməliyyatları həyata keçirilir. Həmin əməliyyatlara aiddir: yükün göndərilməsi (yola salınması), yükün bilavasitə daşınması və yükün təyinat yerində verilməsi.

Məlum məsələdir ki, göstərilən əməliyyatlar beynəlxalq daşımalar zamanı, eyni bir dövlətin deyil, iki və daha artıq dövlətin ərazisində həyata keçirilir. Belə halda nəqliyyat əməliyyatlarına iki və daha artıq dövlətin hüquq normaları tətbiq ediləcəkdir. Belə ki, beynəlxalq nəqliyyat müqaviləsinin icrası gedişində müxtəlif kollizion prinsiplərdən istifadə olunur. Həmin prinsiplərə aşağıdakılar aiddir:

-yükün göndərilməsi (yola salınması) əməliyyatı həyata keçirilərkən göndərmə yerinin (dövlətin) qanunu;

-təyinat yerində yükün verilməsi əməliyyatı həyata keçirilərkən təyinat yerinin (dövlətinin) qanunu.

Qalan hallarda daşıyıcının və ya məhkəmənin olduğu yerin (dövlətin) qanunu kimi kollizion prinsip (bağlama) tətbiq edilir.

Daxili yük daşınması müqaviləsinin icrası prosesində «nəqliyyat mərhələ-ləri»nə və bu mərhələlərin əhatə etdiyi nəqliyyat əməliyyatlarına ayrı-ayrı dövlətlərin nəqliyyat qanunvericiliyi tətbiq ediləcəkdir. Bu növ daşıma müqavilə-sinin icrası prosesində müxtəlif kollizion prinsiplərdən istifadə olunmur.

Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsini daxili yük daşınması müqavilə-sindən fərqləndirməyə imkan verən **dördüncü cəhət** müqavilə şərtlərinə aiddir. Göstərilən müqavilələr, hər şeydən əvvəl, bağlanma qaydasına və formasına görə bir-birindən fərqlənir. Belə ki, beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi beynəlxalq nəqliyyat (daşıma) sənədləri ilə rəsmiləşdirilir ki, onların formasını çox vaxt beynəlxalq nəqliyyat təşkilatları müəyyən edir.

Digər tərəfdən, göstərilən müqavilələr yükün təyinat yerinə çatdırılması müddəti, daşıma haqqı və daşıyıcının məsuliyyəti kimi müqavilə şərtlərinə görə fərqlənir. Bundan əlavə, həmin müqavilələri bir-birindən fərqləndirən xüsusiyyət mübahisələrin həll edilməsi qaydasından ibarətdir.

2.3.Beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi

Beynəlxalq sərnişin daşın-ması müqaviləsi anlayışı və onun elementləri

Beynəlxalq nəqliyyat daşıma müqaviləsinin növlərindən biri də beynəlxalq sərnişin daşınması

müqaviləsidir. Bu müqavilə növü nəqliyyat vasitələri ilə beynəlxalq sərnişin daşımaları həyata keçirilən zaman tətbiq edilir.

Beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi tərəflərindən biri xarici şəxs olan və dövlətlər arasında həyata keçirilən sərnişin daşınmasını rəsmiləşdirən elə bir müqavilədir ki, bu müqaviləyə görə, daşıyıcı sərnişini təyinat yerinə çatdırmağı, sərnişin isə müəyyən olunmuş minik haqqını ödəməyi öhdəsinə götürür.

Beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi öz hüquqi təbiətinə görə daxili sərnişin daşınması müqaviləsi kimi **konsensual, əvəzli və ikitərəfli müqavilədir.**

Beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi daxili sərnişin daşınması müqaviləsi ilə eyni tipli müqavilə olduğuna görə onların **predmeti** də eynidir. Belə ki, **daşıyıcının fəaliyyəti (xidməti)** hər iki növ müqavilənin predmetini təşkil edir. Bu fəaliyyət (xidmət) sərnişinin xarici dövlət ərazisində olan təyinat yerinə (mənzil başına) çatdırılmasına yönəlir.

Beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsinin bağlanma qaydasına və formasına gəldikdə isə, qeyd etmək lazımdır ki, sərnişin daşınması zamanı daşıyıcı sərnişinə minik (gediş) bileti verir.[1] Bu bilet beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsinin sadə yazılı formasını ifadə edir. Həmin biletin olması onu ifadə edir ki, daşıyıcı ilə sərnişin arasında sərnişin daşınması müqaviləsi bağlanmışdır. Ona görə ki, hüquq ədəbiyyatında haqlı olaraq göstərildiyi kimi, beynəlxalq daşımalarda minik (gediş) biletində müqavilənin bütün əsas şərtləri (yola düşmə vaxtı və günü, reysin nömrəsi, sərnişinə verilən yer, daşıma haqqı, təyinat yeri) ifadə olunur.[2] İngilis-amerikan hüququna görə biletdə daşımanın əsas şərtləri barədə göstəriş olmalıdır.

---

[1] Məsələn, bax: Sərnişinlərin və baqajın beynəlxalq avtomobil daşınması müqaviləsi haqqında Konvensiyanın 5-ci maddəsi.

[2] Bax: Быков А.Г., Половинчик Д. И. Основы автотранспортного права. М., 1974, с.186.

Bilet beynəlxalq sərnişin daşımalarını rəsmiləşdirən nəqliyyat sənədidir. Hüquq ədəbiyyatında ona çox vaxt sərnişin bileti də deyilir.

Sərnişin bileti, adətən, fərdi qaydada verilir. Bununla belə, sərnişinlərə kollektiv bilet də verilə bilər. Kollektiv sərnişin biletlərindən, bir qayda olaraq, turist daşımaları zamanı istifadə olunur.

Bəzi beynəlxalq nəqliyyat konvensiyaları kollektiv sərnişin biletlərinin verilməsi barədə qayda nəzərdə tutur.[3]

Sərnişin biletləri iki növdə ola bilər:

-adlı sərnişin biletləri;

-adsız sərnişin biletləri.

Adlı sərnişin bileti odur ki, bu biletdə sərnişinin adı göstərilir. Bu növ sərnişin biletlərini başqa şəxsə vermək olmaz. Beynəlxalq nəqliyyatın hava nəqliyyatı kimi növündə, bir qayda olaraq, adlı sərnişin biletindən istifadə olunur. Bu barədə Çikaqo Konvensiyasında (1944-cü il) dolayı göstəriş vardır.[1]

Adsız sərnişin bileti odur ki, bu biletdə sərnişinin adı göstərilmir. Kim bileti daşıyıcıya təqdim etsə, o da nəqliyyat (daşıma) vasitəsində yerlə təmin olunacaqdır. Bu növ sərnişin bileti adlı sərnişin biletindən fərqli olaraq, başqa şəxsə verilə bilər. Həm də dərhal qeyd edirik ki, bu, yalnız sərnişin daşıma əməliyyatı və prosesi başlayana kimi mümkün ola bilər.

Adsız sərnişin biletlərindən beynəlxalq avtomobil daşımalarında[2] və beynəlxalq nəqliyyatın digər növlərində istifadə oluna bilər.

Həm adlı, həm də adsız sərnişin bileti **müqavilə sənədidir**. Elə bir sənəd ki, beynəlxalq sərnişin daşınması bu sənədlə rəsmiləşdirilir.

---

[3] Bax: Sərnişinlərin və baqajın beynəlxalq avtomobil daşınması müqaviləsi haqqında Konvensiyanın 5-ci maddəsi.

[1] Bax: ст. 29 п. «е» Чикагской Конвенции.

[2] Bax: ст.5 Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа.

Sərnişin bileti həm də sübutedici (təsdiqləyici) əhəmiyyətə malik olan sənəddir. O, **sübutedici (təsdiqləyici) funksiyanı** yerinə yetirir. Sərnişin biletinin sübutedici funksiyası onda ifadə olunur ki, o, beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsinin bağlanma (mövcud olma) faktını və onun şərtlərini təsdiq edir. Sərnişində sərnişin biletinin olması faktı onu ifadə edir ki, o, həmin biletdə göstərilən şərtlər əsasında beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi bağlamışdır. Məhz sərnişin bileti alındığı andan müqavilə bağlanmış sayılır. Sərnişin biletinin sübutedici funksiyası həm də onunla ifadə olunur ki, bilet sərnişinin minik haqqını ödəməsini ifadə edir. Sübutedici (təsdiqləyici) funksiya beynəlxalq sərnişin biletinin əsas funksiyası hesab edilir.

Sərnişin bileti itə bilər. Belə halda məsələ necə həll olunur, yəni itmiş biletin əvəzinə yeni bilet verilə bilərmi?

Göstərilən məsələ beynəlxalq hava nəqliyyatında müsbət həll olunur. Belə ki, beynəlxalq hava daşıma qaydalarına görə, əgər kifayət qədər sübutlar təqdim edilsə, sərnişinin xahişi əsasında daşıyıcı itmiş biletin əvəzinə yeni bilet verə bilər və bu zaman o, yeni biletin verilməsi ilə daşıyıcıya vurula bilən mümkün zərərin əvəzini ödəmək barədə öz üzərinə yazılı öhdəlik götürür.[1] Bu göstəriş aviaşirkətlərin daşıma qaydalarında da ifadə edilmişdir.

Beynəlxalq nəqliyyatın digər növlərinə gəldikdə isə, qeyd etmək lazımdır ki, həmin növlərə aid nəqliyyat konvensiyalarında (sazişlərində) göstərilən məsələ öz hüquqi həllini tapmır. Lakin ayrı-ayrı dövlətlərin milli nəqliyyat hüququ, göstərilən məsələ barədə əsasən, belə bir qayda müəyyənləşdirir ki, itmiş bilet bərpa olunmur, yeni biletlə əvəz edilmir. Məsələn, Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat qanunvericiliyində ifadə olunan imperativ göstərişə görə itirilmiş bilet bərpa olunmur, onun

[1] Bax: Правила перевозок ИАТА (Международная Ассоциация Воздушного Транспорта).

əsasında ödənilmiş gediş (minik) haqqı geri qaytarılmır, dublikatı da verilmir.[2]

Beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsinin əsas xüsusiyyətləri

Beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi, hər şeydən əvvəl, bəzi cəhətlərinə görə beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinə oxşayır. Həmin müqavilələri eyniləşdirən əsas cəhət daşıma (yerdəyişmə) prosesindən ibarətdir. Bu, göstərilən müqavilələr üçün eynilik (vahidlik) yaradan başlıca xüsusiyyətdir. Belə ki, hər iki müqavilədə daşıyıcının fəaliyyəti (xidməti) daşıma prosesinin həyata keçirilməsindən, yəni daşımanın obyekti olan nemətlərin təyinat yerinə çatdırılmasından ibarətdir. Daşımanın obyekti (daşıma müqaviləsinin obyekti) isə beynəlxalq yük daşınması müqaviləsini beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsindən fərqləndirməyə imkan verir. Yük beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin obyekti rolunda çıxış edir. Sərnişin isə beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsinin obyektini təşkil edir.

Beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi öz hüquqi təbiətinə görə də beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin hüquqi təbiətindən fərqlənir. Belə ki, beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi çox vaxt real müqavilə formasında bağlanılır. Beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi isə bütün hallarda konsensual müqavilə kimi rəsmiləşdirilir.[3] Başqa cür olması mümkün də deyil. Belə ki, real müqavilə əşyanın müəyyən müqavilə iştirakçısından digər müqavilə iştirakçısına verilməsi anından bağlanmış sayılır. Sərnişin daşınması müqaviləsi isə fiziki şəxsin daşınmasını nəzərdə tutur. Aydın məsələdir ki, sərnişin daşınması

---

[2] Bax: п. 3.1.1 Правил перевозки пассажиров, багажа и грузов на воздушных линиях.

[3] Bax: Иоффе О.С. Советское гражданское право. Курс лекций. М., 1961, с. 325.

müqaviləsi yalnız konsensual müqavilə kimi bağlanıla bilər və bu müqavilə növü üçün real müqavilə hüquqi modeli qəbul olunmazdır.

Göstərilən müqavilələr bir-birindən həm də belə bir cəhət ilə fərqlənirlər ki, beynəlxalq yük daşınması ilə bağlı olan münasibətlərdə çox vaxt üç subyekt (iştirakçı) çıxış edir: yükgöndərən, daşıyıcı və yükalan. Beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsində isə iki subyekt (iştirakçı) çıxış edir: daşıyıcı və sərnişin.

Digər tərəfdən, göstərilən müqavilələr **məsuliyyət məsələsinə** görə bir-birindən fərqlənir. Söhbət daşıyıcının müştəri (sərnişin və ya yük sahibi) qarşısında daşıdığı məsuliyyətdən gedir. İlk növbədə qeyd etmək lazımdır ki, daşıyıcının sərnişin qarşısındakı məsuliyyəti daha ciddi xarakter daşıyır, yəni yüksəkdir. Bununla belə, bəzi dövlətlərin milli (daxili) hüququ sərnişin daşınması müqaviləsi üzrə məsuliyyət məsələsində iddiaların rəqabətinə yol verir. İddiaların rəqabətinə görə daşıyıcıya (nəqliyyat təşkilatına) həm müqavilə iddiası, həm də delikt iddiası (müqavilədənkənar iddia) verilə bilər. Başqa sözlə desək, daşıyıcı sərnişin qarşısında müqavilə məsuliyyəti və ya delikt məsuliyyəti (müqavilədənkənar məsuliyyət) daşıya bilər. İngilis-amerikan hüququ dövlətlərində müqavilə və delikt məsuliyyətlərinin rəqabətinə yol verilir. Bəzi ölkələrdə isə, məsələn, Fransada daşıyıcının sərnişin qarşısındakı məsuliyyəti yüksək olsa da, müqavilə məsuliyyəti kimi tanınır.

Azərbaycan Respublikasının mülki qanunvericiliyi də daşıyıcının sərnişin qarşısında daşıdığı məsuliyyətə həm müqavilə məsuliyyəti, həm də delikt məsuliyyəti kimi baxır. Belə ki, müqavilə öhdəliklərinin icrası zamanı fiziki şəxsin həyatına, yaxud sağlamlığına vurulmuş zərərin əvəzi, əgər qanunda və ya müqavilədə daha yüksək məsuliyyət ölçüsü nəzərdə tutulmamışdırsa, delikt məsuliyyəti haqqında qaydalar üzrə ödənilir (MM-in 1117-ci maddəsi).

Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi üzrə daşıyıcının məsuliyyəti yalnız müqavilə məsuliyyəti kimi tanınır. Delikt məsuliyyəti haqqında qaydalar burada tətbiq edilmir.

Bunlardan əlavə, beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi üzrə müştəri (sərnişin) artıq bağlanmış müqavilənin şərtlərini sonradan dəyişmək hüququna malikdir. Məsələn, sərnişin müqavilənin ləğv edilməsini, yaxud ondan qismən istifadə edilməsini, marşrutun və səfərin müddətinin dəyişdirilməsini və s. tələb edə bilər. Bunu nə ilə izah etmək olar?

Məlum olduğu kimi, sərnişinlər öz əmək, mədəni, məişət, şəxsi, ailə və digər ehtiyaclarını ödəmək üçün daşıma prosesində iştirak edirlər, müəyyən bir yerdən başqa yerə gedirlər. Onların şəxsi mənafeləri və maddi (iqtisadi) imkanları müxtəlif olmaqla yanaşı dəyişə bilər. Təbii ki, sərnişinlərə müqavilə şərtlərini dəyişmək hüququ verilməlidir.

Beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi ilə daxili sərnişin daşınması müqaviləsi arasında da fərqli cəhətlər vardır. Birinci, bu müqavilələr **subyekt tərkibinə** görə bir-birindən fərqlənirlər. Belə ki, beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsində iştirak edən subyektlərdən (daşıyıcı və sərnişindən) biri hökmən xarici dövlətə məxsus şəxs olmalıdır. Daxili sərnişin daşınması müqaviləsinin subyektləri rolunda isə həmişə eyni bir dövlətin şəxsləri çıxış edir. Bununla belə, istisna hal kimi, beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsinin subyektləri qismində eyni bir dövlətin şəxsləri də müqavilədə iştirak edə bilərlər. Belə halda, beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi daxili sərnişin daşınması müqaviləsindən onunla fərqlənir ki, bu müqaviləyə görə sərnişin xaricə səfər edir, daşıma iki dövlət arasında həyata keçirilir.

İkinci, göstərilən müqavilələr bir-birindən **hüquqi tənzimetmə mənbəyinə** görə fərqlənir. Daxili sərnişin daşınması müqaviləsi ayrı-ayrı dövlətlərin milli (daxili) hüququ ilə tənzimlənir. Beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsinə gəldikdə isə, qeyd edə bilərik ki, bu müqavilə növü, ilk növbədə, beynəlxalq

nəqliyyat konvensiyaları (sazişləri) ilə tənzimlənir. Afina Konvensiyasının, Varşava Konvensiyasının, Sərnişinlərin və baqajın beynəlxalq avtomobil daşınması müqaviləsi haqqında Konvensiyanın, vahid BSK qaydalarının (A əlavəsinin) və digər beynəlxalq hüquqi sənədlərin beynəlxalq sərnişin daşımalarının nizamlanmasında əhəmiyyəti böyükdür. MDB məkanında avtomobillə beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi Bişkek Konvensiyası ilə tənzimlənir.

Beynəlxalq sərnişin daşımaları ikitərəfli dövlətlərarası nəqliyyat sazişləri ilə də tənzimlənə bilər. Azərbaycan Respublikası bir çox dövlətlərlə (Türkiyə, Türkmənistan, Qazaxıstan, Rumıniya, Moldova, İran, Latviya, Rusiya Federasiyası, Birləşmiş Ərəb Əmirlikləri, İordaniya Haşimilər Krallığı, Niderland Krallığı və b.) beynəlxalq avtomobil daşımaları və əlaqəsi haqqında ikitərəfli saziş imzalamışdır. Bizim ölkə hava və dəmir yolu daşımaları sahəsində də bir sıra dövlətlərlə ikitərəfli sazişlər bağlamışdır. Bu sazişlər beynəlxalq sərnişin daşımalarının tənzimlənmə-sində mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Beynəlxalq nəqliyyat konvensiyaları (sazişləri) sərnişin daşımalarının daha vacib şərtlərini (gediş bileti, daşıyıcının məsuliyyəti, daşıyıcıya tələb irəli sürülməsi qaydaları) müəyyən edir. Buna görə də onun digər şərtlərinin ayrı-ayrı dövlətlərin milli (daxili) hüququ ilə tənzimlənməsinə ehtiyac yaranır. Hal-hazırda beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsinin tənzimlənməsində milli (daxili) hüquq və nəqliyyat təşkilatlarının tarifləri (daşıma qaydaları) əsas rol oynayır.[1]

2.4.Beynəlxalq baqaj daşınması müqaviləsi

Beynəlxalq sərnişin daşımaları zamanı sərnişin daşıyıcıya baqaj təhvil verə bilər. Daşıyıcıya baqaj təhvil vermək sərnişinin malik olduğu əsas hüquqlardan biridir. Bu hüquq həyata keçirilərkən

[1] Бах: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.74.

sərnişin daşıyıcı ilə iki müqavilə bağlayır. Bu müqavilələrdən biri beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi adlanır. Digər müqaviləyə isə beynəlxalq baqaj daşınması müqaviləsi deyilir.

Beynəlxalq baqaj daşınması müqaviləsi sərnişin daşınması müqaviləsinə görə və ona münasibətdə **əlavə (aksessor),** habelə **asılı və törəmə müqavilə** hesab edilir.

Beynəlxalq baqaj daşınması müqaviləsi sərnişin daşınması müqaviləsinə, necə deyərlər, «yol yoldaşı olan» və onu müşayiət edən müqavilədir. Bu müqavilə sərnişin daşınması müqaviləsindən ayrılmazdır. Onlar bir-biri ilə qarşılıqlı əlaqədədir. Lakin baqaj daşınması müqaviləsi sərnişin daşınması müqaviləsindən ayrı olaraq bağlanan müqavilədir. Bir sıra alimlər baqaj daşınması müqaviləsini öz mülki-hüquqi statusuna görə məhz bu cür tanıyırlar.[1]

Bununla belə, bir sıra müəlliflər baqaj daşınması müqaviləsinin daşımanın obyekti kimi meyara görə daşıma müqaviləsinin ayrıca, müstəqil növü olması fikrini inkar edirlər. Həmin müəlliflərin fikrincə, daşıyıcının ona verilmiş baqajı təyinat yerinə çatdırmaq vəzifəsi sərnişin daşınması müqaviləsinin predmetindən kənara çıxmır və bu zaman sərnişin daşınması müqaviləsindən ayrıca olaraq baqaj daşınması müqaviləsi bağlanmır.[2] Hesab edirik ki, məsələyə bu cür yanaşmağa elə bir hüquqi zəmin yoxdur.

---

[1] Məsələn. Bax: Иоффе О.С. Советское гражданское право. Курс лекций. Часть 2.Л., 1961, с.331; Комментарий к Гражданскому кодексу РСФСР. М., 1982, с. 447; Ходунов М.Е. Правовое регулирование деятельности транспорта. М., 1965, с.127; Быков А.Г., Половинчик Д.И. Основы автотранспортного права. Учебник. М., 1974, с.203; Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.73; Ермолаев В.Г. и др. Транспортное право. М., 2002, с.89; Гражданское право. Учебник. Часть 2/ Под ред. В.П.Сергеева, Ю.К.Толстого. М., 1997, с.407; Гражданское право. Учебник. Том 2. Полутом 2/ Под ред. Е.А.Суханова. М., 2000, с.42-43; Авчинкин Д.В. Международные перевозки. Минск, 1999, с.27; Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının mülki hüququ. Bakı, 2001.

[2] Məsələn, bax: Научно-практический комментарий к Основам гражданского законодательства СССР и союзных республик. М., 1961, с.284; Витрянский В.В. Договор перевозки. М., 2001.

Beynəlxalq baqaj daşınması müqaviləsinə görə, daşıyıcı sərnişinin ona verdiyi baqajı təyinat yerinə çatdırmağı və baqajı almağa səlahiyyəti olan şəxsə verməyi, sərnişin isə baqajın daşınma haqqını ödəməyi öhdəsinə götürür.

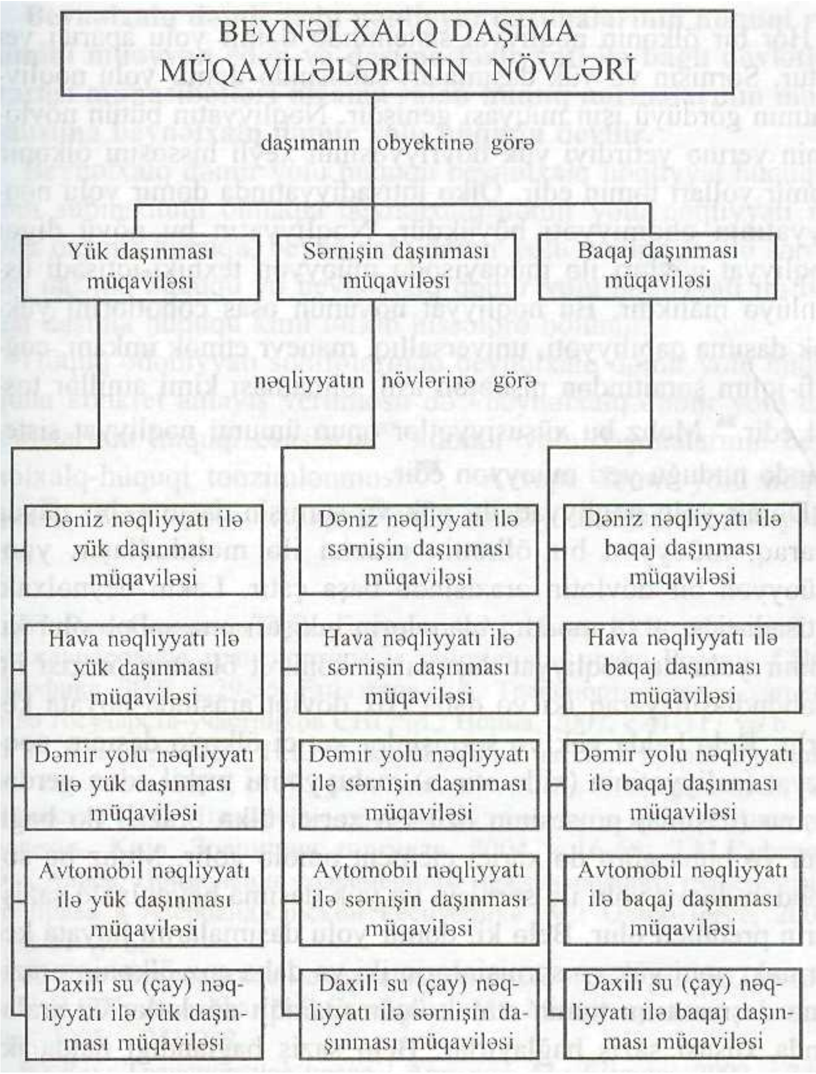
Beynəlxalq baqaj daşınması müqaviləsi öz hüquqi təbiətinə görə **real, əvəzli və ikitərəfli müqavilədir.**

Beynəlxalq baqaj daşınması müqaviləsi baqaj qəbzi ilə rəsmiləşdirilir.[3] Baqaj qəbzi elə bir nəqliyyat sənədidir ki, o, beynəlxalq baqaj daşınması müqaviləsinin sadə yazılı formasını ifadə edir. Bundan əlavə, baqaj qəbzi sübutedici funksiyanı da yerinə yetirir. Onun əsas funksiyası beynəlxalq baqaj daşınması müqaviləsinin mövcudluğunu və bağlanma faktını təsdiqləməkdən (sübut etməkdən) ibarətdir.

---

[3] Вах: ст. 8. Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа.

2.5.«Beynəlxalq daşıma müqaviləsi» fəsli üzrə sxem



III FƏSİL. BEYNƏLXALQ DƏMİR YOLU HÜQUQU

3.1. Beynəlxalq dəmir yolu hüququ anlayışı

Hər bir ölkənin nəqliyyat sistemində dəmir yolu aparıcı yer tutur. Sərnişin və yük daşımaları sahəsində dəmir yolu nəqliyyatının gördüyü işin miqyası genişdir. Nəqliyyatın bütün növlərinin yerinə yetirdiyi yük dövriyyəsinin xeyli hissəsini ölkənin dəmir yolları təmin edir. Ölkə iqtisadiyyatında dəmir yolu nəqliyyatının əhəmiyyəti böyükdür. Nəqliyyatın bu növü digər nəqliyyat növləri ilə müqayisədə müəyyən texniki-iqtisadi üstünlüyə malikdir. Bu nəqliyyat növünün əsas cəhətlərini yüksək daşıma qabiliyyəti, universallıq, manevr etmək imkanı, coğrafi-iqlim şəraitindən nisbətən asılı olmaması kimi amillər təşkil edir.[1] Məhz bu xüsusiyyətlər onun ümumi nəqliyyat sistemində tutduğu yeri müəyyən edir.

Dəmir yolu nəqliyyatı ilə yük və sərnişin daşıma, bir qayda olaraq, müəyyən bir ölkənin ərazisi ilə məhdudlaşır, yəni müəyyən bir dövlətin ərazisində başa çatır. Lakin beynəlxalq iqtisadi-ticarət və mədəni əlaqələrin inkişafı ona səbəb olur ki, dəmir yolu ilə nəqliyyat daşımaları konkret ölkənin ərazisi ilə məhdudlaşmayaraq iki və daha çox dövlət arasında həyata keçirlir. Belə halda yük və sərnişinlər xarici ölkəyə daşınır, nəqliyyat fəaliyyətinin (xidmətinin) mahiyyətini təşkil edən yerdəyişmə (daşıma) prosesinin özü isə xarici ölkə ərazisi ilə bağlı olur və buna görə də xarici element əmələ gəlir. Məhz bu səbəbdən dəmir yolu ilə sərnişin və yük daşıma beynəlxalq sazişlərin predmeti olur. Belə ki, dəmir yolu daşımalarını həyata keçirmək, yəni yük və sərnişinlərin iki və daha çox ölkənin ərazisinə daşınmasını təmin etmək üçün maraqlı dövlətlər öz aralarında xüsusi saziş bağlayırlar. Belə saziş bağlandığı halda iki ölkə arasında dəmir yolu ilə həyata keçirilən sərnişin və yük

[1] Bax: Əliyev E.Ə. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ. Dərs vəsaiti. Bakı, 2005, s.405.

daşınması beynəlxalq daşıma adlanır və belə daşımalar zamanı əmələ gələn nəqliyyat-hüquq münasibətləri beynəlxalq dəmir yolu hüququ ilə tənzimlənir.

Beynəlxalq dəmir yolu nəqliyyat daşımalarının hüquqi rejimini müəyyən edən və daşıma fəaliyyəti ilə bağlı dövlətlərarası münasibətləri nizama salan hüquq normalarının məcmusuna beynəlxalq dəmir yolu hüququ deyilir.

Beynəlxalq dəmir yolu hüququ beynəlxalq nəqliyyat hüququnun subinstitutu olmaqla beynəlxalq dəmir yolu nəqliyyatı ilə yük daşıma hüququ, beynəlxalq dəmir yolu nəqliyyatı ilə sərnişin daşıma hüququ və beynəlxalq dəmir yolu nəqliyyatı ilə baqaj daşıma hüququ kimi tərkib hissələrə bölünür.

Hüquq ədəbiyyatı səhifələrində beynəlxalq dəmir yolu hüququna konkret anlayış verilməsə də «beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının hüquqi əsasları»,[1] «dəmir yolu daşımalarının beynəlxalq-hüquqi tənzimlənməsi»[2], «Avropa dəmir yolu hüququ»[3], «dəmir yolu hüququ»[4] və s. analoji anlayışlara rast gəlinir.

---

[1] Bax: Салминен Э.О., Борозна А.А., Икаев Ю.К., Икаева Т.П. Международное транспортное и таможенное право России. СПб.: Профикс, 2007, с.29-35; Егиазаров В.А. Транспортное законодательство государств-участников СНГ. М.: Норма, 2007, с.41-117 və b..

[2] Bax: Ерпылева Н.Ю.Международное частное право. Учебник. М.: Проспект, 2004, с. 275-286; Анцелевич Г.О., Покрещук О.О., Ковалевська Λ.I. Мiжнародно-правова регламентацiя транспортних перевезнь. Киïв, Зовнiшня торгiвля, 2004, с. 16-69; З.М.Гафаров, Э.А.Алиев. Применение современного международного транспортного права в Азербайджанской Республике. М.: Олма-Пресс, 2002, с.63-81 və b.

[3] Bax: Европейское международное право / Отв. ред. Ю.И.Колосов, Э.С.Кривчикова, П.В.Саваськов. М.: Международные отношения, 2005, с. 241-242.

[4] Bax: Транспортное право / Авт. кол. М.: Былина, 2002, с.336-394; Транспортное право Украïни /Авт. кол. Демьский Е.Ф. и др. Киïв: Юрiнком Iнтер, 2002, с. 190-201; Əliyev E.Ə. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2005, s.405-436 və b.

Beynəlxalq dəmir yolu hüququnun **spesifik hüquqi tənzimetmə predmetinə** beynəlxalq dəmir yolu nəqliyyatından istifadə üzrə dövlətlərarası münasibətlər aiddir.

Dəmir yolu daşımalarının beynəlxalq-hüquq tənzimlənməsində beynəlxalq nəqliyyat hüququnun prinsipləri ilə yanaşı, **xüsusi sahəvi prinsiplər** də tətbiq edilir. Onların sırasında aşağıdakıları göstərmək olar:

-dəmir yolu nəqliyyatından istifadə zamanı dövlətlər arasında diskriminasiya-ya yol verilməməsi;

-dəmir yolu nəqliyyatının fəaliyyəti üzrə dövlətlərin qarşılıqlı əməkdaşlıq etməsi;

-dəmir yolu nəqliyyatının fəaliyyətində təhlükəsizliyin təmin edilməsi və s.

Beynəlxalq dəmir yolu hüququnun **mənbələri** beynəlxalq müqavilələr, milli (daxili) qanunvericilik və beynəlxalq hüquqi adətlərdir.

Bu hüquq subinstitutunun əmələgəlmə əlaməti yük, sərnişin və baqajın beynəlxalq dəmir yolu nəqliyyatı ilə daşınmasıdır. Ona görə də beynəlxalq dəmir
yolu ilə daşımalar, onların təşkili, növləri, xüsusiyyətləri, beynəlxalq-hüquqi tənzimlənməsi, məsuliyyət və digər məsələlərə aydınlıq gətirək.

3.2.Dəmir yolu ilə beynəlxalq daşıma və onun xüsusiyyətləri

Beynəlxalq dəmir yolu daşımaları

Dəmir yolu nəqliyyatından istifadə edilməklə dövlət-lərarası (beynəlxalq) saziş əsasında iki və daha çox dövlətlər arasında həyata keçirilən yük, sərnişin və baqaj daşımalarına beynəlxalq dəmir yolu daşımaları deyilir.

Dövlətlərarası (beynəlxalq) sazişlərin bağlanması və mövcudluğu dəmir yolu ilə beynəlxalq daşımanın mütləq və labüd elementi (əlaməti) hesab edilir. Məhz bu element əsasında daşıma

beynəlxalq daşınma kimi tanınır. Həmin elementdən məhrum olan daşıma dəmir yolu ilə beynəlxalq daşıma hesab edilmir. Məhz bu səbəbdən müvafiq saziş olmadan dövlətlər arasında həyata keçirilən daşıma beynəlxalq daşıma xarakterinə malik olmur.[1] Belə halda daşıma prosesi iki ayrıca hissəyə bölünür. Birinci hissə yükün göndərilmə yerindən sərhəd stansiyasına qədər daşınması prosesini əhatə edir. Daşıma prosesinin bu hissəsi göndərmə yerinin (ölkənin) daxili (milli) nəqliyyat hüququna tabe olub, həmin hüquq əsasında tənzimlənir və ayrıca daşıma müqaviləsi ilə rəsmiləşdirilir.

Daşıma prosesinin ikinci hissəsi nəqliyyat vasitəsinin sərhəd stansiyasından keçib xarici ölkənin ərazisinə daxil olduğu vaxt başlayır. Həmin hissə isə xarici ölkənin daxili (milli) nəqliyyat hüququna tabe olub, həmin hüquq əsasında tənzimlənir. Bu zaman daşıma prosesinin ikinci hissəsini rəsmiləşdirmək üçün xarici ölkənin daxili (milli) nəqliyyat hüququna uyğun olaraq, digər (ikinci) ayrıca daşıma müqaviləsi bağlanılır.

Beləliklə, müvafiq dövlətlərarası (beynəlxalq) saziş olmadan iki və daha çox ölkə arasında mərhələlərlə həyata keçirilən daşıma beynəlxalq nəqliyyat hüquq normaları ilə deyil, ayrı-ayrı ölkələrin daxili (milli) nəqliyyat hüquq normaları ilə tənzimlənir. Məhz bu normalar əsasında daşıma şərtləri müəyyən edilir. Özü də göstərilən halda ayrıca olaraq iki müqavilə bağlanılır.

Amma bəzi müəlliflər dövlətlərarası (beynəlxalq) sazişlərin bağlanmasını beynəlxalq daşımanın labüd (məcburi) əlaməti kimi tanımırlar. Onların fikrincə, «yükün ölkənin sərhəddini keçməsi» daşımanın beynəlxalq daşıma hesab edilmə-sinə əsas verən əlamətdir. Məsələn, fransalı alim Rodiyer R. və digərləri hesab edirlər ki, beynəlxalq daşıma barədə sazişin bağlanmasından asılı olmayaraq, yükün sərhəddi keçməsi beynəlxalq daşımadır.[1] Güman edirik ki, yuxarıda söylədiklərimiz fikirlər məsələyə bu cür yanaşmanın qeyri-təbii olmasını sübut edir.

---

[1] Bax: Лунц Л.А. Курс международного частного права. В трех томах. М., 2002, с.537.

[1] Bax: Rodiere R. Droit des transport. II. Paris, 1955, p.46.

Dəmir yolu ilə beynəlxalq daşımanın xüsusiyyətləri

Beynəlxalq dəmir yolu nəqliyyatının fəaliyyəti bir sıra xüsusiyyətlərlə şərtlənir. Məhz bu xüsusiyyətlər beynəlxalq dəmir yolu nəqliyyatının fəaliyyətini beynəlxalq nəqliyyatın digər növlərinin fəaliyyətindən fərqləndirməyə imkan verir.

Birinci xüsusiyyət ondan ibarətdir ki, dəmir yolu ilə beynəlxalq daşımalar, adətən, birbaşa daşımalar növündə həyata keçirilir. Birbaşa daşımalar dedikdə isə vahid nəqliyyat sənədi əsasında eyni nəqliyyat növünün bir neçə müəssisəsinin iştirak etdiyi daşımalar başa düşülür.[2] Bu növ daşımalarda dəmir yolu nəqliyyatının bir neçə müəssisəsi iştirak edir. Müəssisələr dedikdə isə dəmir yolları (hüquqi şəxs statuslu müəssisələr) başa düşülür. Daşıma prosesində məhz onlar iştirak edir. Onlar arasında hüquqi və nəqliyyat-texniki xarakterli məsələlər yaranır ki, bu məsələlər tənzimlənməyi tələb edir.

İkinci xüsusiyyətə görə sərhəd stansiyalarında daşıma əməliyyatının obyekti (yük və sərnişinlər), habelə vaqonlar və digər daşıma vasitələri sərhəd stansiyasında xarici dövlətin dəmir yoluna verilir. Bunun üçün sərhəd dəmir yollarının işinin bir-biri ilə uyğunlaşdırılması, yükün növlərinə görə sərhəd stansiyalarının ixtisaslaşması və digər vacib məsələlərin həlli tələb olunur.

Üçüncü xüsusiyyətə görə beynəlxalq dəmir yolu daşımaları zamanı vaqonlar və digər daşıma vasitələri xarici ölkənin dəmir yoluna müvəqqəti istifadəyə verilir. Belə halda bu cür istifadənin hüquqi rejiminin müəyyən edilməsi tələb olunur. Müvəqqəti

[2] Вах: Егиазаров В.А. Транспортное право. Учебное пособие. М., 2002, с.49.

istifadənin hüquqi rejimi isə vaqonlardan səmərəli istifadəni və onların vaxtlı-vaxtında sahibinə qaytarılmasını təmin etməlidir.

Dördüncü xüsusiyyət ondan ibarətdir ki, dəmir yolu nəqliyyatının, o cümlədən beynəlxalq dəmir yolu nəqliyyatının xüsusi daşıma növləri vardır. Bu növ daşımaları nəqliyyatın digər növləri tanımır. Həmin növ daşımalar yalnız dəmir yolu nəqliyyatına məlumdur. Söhbət xüsusi növ yük daşımalarından gedir. Bu daşıma növləri yükün çəkisi və həcmindən asılıdır. Onlara aşağıdakılar aiddir:

-yüklərin marşrutla daşınması;

-xırda daşıma;

-vaqonlarla daşıma.

Dəmir yolu nəqliyyatının tanıdığı bu kimi xüsusi daşıma növləri bəzi nəqliyyat konvensiyalarında nəzərdə tutulmuşdur. Elə nəqliyyat konvensiyası vardır ki, o, vaqonlarla daşıma və xırda daşıma kimi növlərin yalnız adlarını çəkməklə kifayətlənir, onlara anlayış vermir, həmin daşıma növlərinin xarakterik əlamətlərini müəyyən etmir.[1]

Bəzi nəqliyyat sazişlərində isə dəmir yolu nəqliyyatına məlum olan xüsusi daşıma növlərinə anlayış verilir.[2] SSRİ-nin bağladığı bir sıra sazişlərdə də onlara tərif verilmişdir.[3]

Xırda daşıma vaqonlarla daşımadan müəyyən əlamətləri ilə fərqlənir. Onlar arasındakı fərq həmin daşıma növləri üçün müəyyən edilmiş rejimin müxtəlif olmasına əsaslanır. Belə ki, xırda və vaqon daşımaları müxtəlif rejimlərə tabedir.

---

[1] Bax: Международная конвенция о железнодорожных перевозках грузов (МГК).

[2] Bax: ст.7 Соглашения о международном грузовом сообщении.

[3] Bax: ст.7 Тарифа на перевозку в советско-финляндском сообщении; § 2 ст.7 Международного тарифа на перевозку грузов в сообщении между железными дорогами СССР и Австрии.

Birinci, bəzi növ yüklərin, məsələn, təhlükəli yüklərin, heyvanların və digər yüklərin xırda daşıma vasitəsi ilə təyinat yerinə çatdırılması mümkün olmur. Belə yüklərin daşınması yalnız vaqon daşımaları növü ilə həyata keçirilir.

İkinci, həmin daşıma növləri bir-birindən daşıma haqqına görə fərqlənir. Belə ki, onlar üçün daşıma haqqı üzrə müxtəlif tariflər (dərəcələr) müəyyən edilir.

Üçüncü, göstərilən daşıma növləri bir-birindən yükün təyinat yerinə çatdırılması müddətinə görə fərqlənir. Belə ki, həmin daşıma növləri üçün müxtəlif çatdırma müddəti müəyyən edilir. Özü də vaqonlarla daşıma zamanı yük təyinat yerinə daha qısa müddətə çatdırılır. Başqa sözlə desək, xırda daşıma üçün nisbətən «uzun» çatdırma müddəti müəyyənləşdirilir.

Dördüncü, göstərilən daşıma növləri bir-birindən yükləmə (yükvurma) işinin kim tərəfindən həyata keçirilməsinə görə fərqlənir. Söhbət yükləmə (yükvur-ma) vəzifəsinin kimin üzərinə qoyulmasına görə xırda daşıma ilə vaqon daşıması-nın bir-birindən fərqləndirilməsindən gedir. Xırda daşıma zamanı yükü daşıma vasi-təsinə (vaqonlara) vurmaq işini daşıyıcı görür, yəni yükləmə (yükvurma) vəzifəsi daşıyıcıya həvalə edilir. Vaqon daşıması zamanı isə yükləmə işi, adətən, yükgön-dərən tərəfindən görülür, yəni yükləmə vəzifəsi yükgöndərənin üzərinə düşür.[1]

Beynəlxalq dəmir yolu daşıması özünün hüquqi əlamətinə görə daxili dəmir yolu daşımasından fərqlənir. Bu fərqləndirmə praktiki məqsədlər üçün vacibdir. Həmin əlamət nədən ibarətdir?

Qeyd etmək lazımdır ki, beynəlxalq dəmir yolu daşıması, əsasən, beynəlxalq qaimə ilə rəsmiləşdirilir. Onu rəsmiləşdirmək üçün digər nəqliyyat (daşıma) sənədlərindən də istifadə

---

[1] Dəmir yolu nəqliyyatının həyata keçirdiyi fəaliyyətin xüsusiyyətləri barədə bax: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.96-97.

edilməsi mümkündür. Söhbət o sənədlərdən gedir ki, həmin sənədlər beynəlxalq daşıma barədə müvafiq sazişlərdə nəzərdə tutulsun. Məhz belə sazişlərdə nəzərdə tutulan nəqliyyat (daşıma) sənədlərinin (beynəlxalq qaimə və ya digər sənədlərin) mövcudluğu beynəlxalq dəmir yolu daşımasının hüquqi əlaməti hesab edilir. Bu əlamət də onu daxili dəmir yolu daşımasından fərqləndirməyə imkan verir.

Bəzi müəlliflər «daşımanın müvafiq sazişdə iştirak edən iki və ya bir neçə ölkənin ərazisində həyata keçirilməsi»ni beynəlxalq dəmir yolu daşımasının əsas əlaməti hesab edirlər. Həmin müəlliflər məhz bu əlamət əsasında beynəlxalq dəmir yolu daşımasına anlayış verirlər: müvafiq saziş iştirakçısı olan iki və ya bir neçə ölkənin ərazisində həyata keçirilən daşımaya beynəlxalq dəmir yolu daşıması deyilir.[2]

Hesab edirik ki, müəlliflər tərəfindən beynəlxalq dəmir yolu daşımasına anlayış verilərkən əhatəli fikir yürüdülməmişdir. Məsələ burasındadır ki, «daşımanın faktiki olaraq, iki və ya bir neçə ölkənin ərazisində həyata keçirilməsi»ni beynəlxalq dəmir yolu daşımasının əsas əlaməti hesab etmək üçün elə bir zəmin yoxdur. Belə ki, bu əlamət olmadan daşıma beynəlxalq dəmir yolu daşıması kimi tanına bilər. Məsələn, beynəlxalq saziş iştirakçısı olan iki ölkə arasında beynəlxalq qaimə əsasında dəmir yolu daşıması həyata keçirilir. Amma yük onun yola salındığı ölkənin ərazisində itir. Göründüyü kimi, belə halda daşıma, faktiki olaraq, iki ölkənin ərazisində həyata keçirilmir. Lakin buna baxmayaraq, daşıma beynəlxalq dəmir yolu daşıması hesab edilir. Deməli, daşımanın beynəlxalq daşıma kimi tanınması üçün onun, faktiki olaraq, iki və ya bir neçə ölkənin ərazisində həyata keçirilməsi tələb olunmur.

Beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının inkişafında aşağıda göstərilən xüsusiləş-dirilmiş təşkilatların mühüm rolu olmuşdur:[1]

---

[2] Bax: Научно-практический комментарий к Основам гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик. М., 1962, с. 302; Комментарий к ГК РСФСР. М., 1970, с.594.

[1] Bax: Авчинкин Д.В. Международные перевозки. Минск, 1999, с.16-17.

-Dəmir Yolu Konqreslərinin Beynəlxalq Assosiasiyası (1884-cü il);

-Sərnişin və baqaj vaqonları üzrə Beynəlxalq İttifaq (1889-cu il);

-Beynəlxalq yol əlaqələrinin Mərkəzi Bürosu (1890-cı il);

-Beynəlxalq Dəmir Yolu Nəqliyyatı Komitəsi (1902-ci il);

-Yük vaqonları üzrə Beynəlxalq İttifaq (1921-ci il);

-Beynəlxalq Dəmir Yolu İttifaqı (1922-ci il);

-Dəmir yolu hərəkət tərkibi üzrə Beynəlxalq Assosiasiya (1930-cu il);

-Tez korlanan yüklərin daşınması üçün vaqonların istismarı üzrə Beynəlxalq Dəmir Yolu Cəmiyyəti (1949-cu il);

-Avropa Dəmir Yolu Daşımaları İttifaqı (1953-cü il);

-Sərnişin tarifləri üzrə Avropa Konfransı (1975-ci il);

-Avropa Dəmir Yolu Sənayesi İttifaqı (1975-ci il) və b.

Beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının növləri

Beynəlxalq dəmir yolu daşımaları müxtəlif əlamətlərə görə ayrı-ayrı növlərə bölünür. Bu növlər bir-birindən özlərinin hüquqi xüsusiyyətləri ilə fərqlənir.

Beynəlxalq dəmir yolu daşımaları barədə sazişlərdə beynəlxalq dəmir yolu
daşımalarının bu və ya digər növü nəzərdə tutulur. Hüquq elmində də həmin məsələyə geniş aspektdən toxunmağa təşəbbüs göstərilir.[1] Lakin beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının təsnifi məsələsini müasir dövrdə qənaətbəxş səviyyədə həll olunmuş hesab etmək olmaz. Bu, öz həllini gözləyən məsələlərdən biridir.

Nəqliyyat əməliyyatının obyektinə görə beynəlxalq dəmir yolu daşımaları-nın dörd növü fərqləndirilir: yük daşıma, sərnişin daşıma, baqaj daşıma, yük baqajı (mal baqajı) daşıma.

---

[1] Вах: Садиков О.Н.Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.10-13; Лунц Л.А. Курс международного частного права. В трех томах. М., 2002, с.540-541.

Qonşu xarici dövlətlərin ərazisində başa çatmasına görə beynəlxalq dəmir yolu daşımaları iki növə bölünür: qonşu daşıma, tranzit daşıma.

Həmsərhəd olan dövlətlər arasında həyata keçirilən və qonşu xarici dövlətin
ərazisində başa çatan daşımaya **qonşu daşıma** deyilir. «Qonşu daşıma» ifadəsi beynəlxalq sazişlərdə istifadə olunan termindir.[2] Bu terminə ədəbiyyat səhifələrində də rast gəlinir.[3]

Qonşu daşıma beynəlxalq daşımanın tipik və daha sadə növüdür. Tranzit daşıma isə nisbətən mürəkkəb olub, bir sıra əlavə hüquqi məsələlər (tranzit tarifi haqqında, xarici dövlətin tranzitə olan hüququ barədə və s.) yaradır.

Tranzit daşıma dedikdə yükün bir və ya bir neçə dövlətin ərazisi vasitəsi ilə üçüncü ölkədəki təyinat yerinə daşınması başa düşülür.

Yola salma (göndərmə) və təyinat yerləri (məntəqələri) eyni bir ölkənin ərazisində olan, bir və ya bir neçə xarici dövlətin ərazisi üzrə tranzitlə həyata keçirilən daşıma da tranzit daşıma hesab edilir. Bu, tranzit daşımanın xüsusi növüdür. O, adətən, tranzitdən istifadə edən dəmir yolunun daxili qaydaları əsasında həyata keçirilir. Keçmiş SSRİ-nin dəmir yolu nəqliyyatı sahəsində bağladığı sazişlərdə bu növ daşıma tranzit,[4] xarici ölkələrin ədəbiyyat səhifələrində[5] isə başqa terminlə (rusca

---

[2] Bax: § 6 ст.6 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении.

[3] Bax: Kolloch V.Abkommen über den internationalen Eisen bahn – Guterverkehr (SMGS). Berlin. 1959, s.31; Nanassy B. Das internationale Eisen bahn fracht recht. Wien. 1956, s.45.

[4] Bax: Ведомости Верховного Совета СССР. 1969, № 52, ст.544.

[5] Bax: Kolloch V.Abkommen über den internationalen Eisen bahn – Guterverkehr (SMGS). Berlin. 1959, s.31.

«skvoznoe soobhenie» termini ilə) ifadə olunmuşdur. Tranzit daşımanın bu növü mühüm xüsusiyyətlərə malik olub, bir qayda olaraq, xüsusi sazişlərlə tənzimlənir. SSRİ bir sıra dövlətlərlə (Polşa, Rumıniya, Finlandiya və s.) belə sazişlər bağlamışdı.[1]

Daşımanın bir və ya bir neçə nəqliyyat (daşıma) sənədi ilə həyata keçirilməsinə görə beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının iki növü fərqləndirilir: birbaşa daşıma, birbaşa olmayan daşıma.

Birbaşa daşıma odur ki, o, vahid daşıma (nəqliyyat) sənədi ilə rəsmiləşdirilir, bir neçə daşıyıcı tərəfindən yerinə yetirilir və eyni müqavilə şərtləri əsasında həyata keçirilir. Bu növ daşımalar zamanı yalnız bir daşıma müqaviləsi bağlanılır.

Beynəlxalq dəmir yolu daşımaları haqqında sazişlərin əksəriyyəti birbaşa daşımaların həyata keçirilməsini nəzərdə tutur.

Birbaşa daşımalar vahid daşıma şərtləri əsasında həyata keçirilir. Həmin şərtlər isə sazişlərdə müəyyən edilir.

Birbaşa olmayan daşıma odur ki, o, sazişdə iştirak edən ölkələrdən hər birinin daxili (milli) qaydaları əsasında həyata keçirilir. Bu zaman ölkələrdən hər birinin ərazisində həyata keçirilən daşıma həmin ölkələrin nəqliyyat (daşıma) sənədi ilə rəsmiləşdirilir və bir-birinin ardınca iki daşıma müqaviləsi bağlanılır. Müqavilələrin bağlanması ölkələrin daxili (milli) nəqliyyat hüquq normalarına uyğun olmalıdır.

Birbaşa daşıma daha geniş yayılmış daşıma növüdür. Bu onunla bağlıdır ki, o, birbaşa olmayan daşımalara nisbətən bir sıra üstünlüklərə malikdir. Məsələn, daşımanın vahid nəqliyyat (daşıma) sənədi ilə rəsmiləşdirilməsi, onun müvafiq sazişlərdə nəzərdə tutulan vahid şərtlər əsasında həyata keçirilməsi və s. birbaşa daşımanın əsas üstünlükləri sayılır. Məhz bu səbəbdən praktikada birbaşa daşımadan daha çox istifadə olunur.

Sərhəd dəmir yolu stansiyasında yükün verilmə qaydasından asılı olaraq, daşımanın iki növü fərqləndirilir: yükləməklə daşıma, yükvurmasız daşıma.

---

[1] Вах: Ведомости Верховного Совета СССР. 1963, № 52, ст.544.

Yükləməklə daşıma zamanı yük sərhəd dəmir yolu stansiyasında boşaldılır və yenidən yüklənir. Belə hal onunla izah edilir ki, həmsərhəd olan dövlətlərin dəmir yollarının eni müxtəlif olub, bir-birindən fərqlənir və üst-üstə düşmür. Belə ki, onlardan birinin dəmir yolu digərinin dəmir yoluna nisbətən daha enlidir və ya ensizdir. Buna görə də yük sərhəd stansiyasında daşıma vasitəsindən boşaldılır və həmsərhəd olan xarici dövlətin daşıma vasitəsinə yüklənir.

Daşımanın bu növünün həyata keçirilməsi zamanı yükün verilmə qaydasına, onun təyinat yerinə çatdırılma müddətinə, yükün salamat qalmamasına görə daşıyıcının məsuliyyətinə və digər hallara aid spesifik xarakterli hüquqi məsələlər yaranır. Bu məsələlər daxili (milli) hüquq normaları ilə tənzimlənir.

Yükvurmasız daşıma zamanı yük sərhəd dəmir yolu stansiyasında boşaldılmır və yenidən daşıma vasitəsinə vurulmur. Bu, məlum məsələdir. Belə ki, həmsərhəd ölkələrin dəmir yolları eninə görə müxtəlif olmur.

Yenidən göndərməklə yükdaşıma beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının xüsusi növüdür. Bu daşıma növü həyata keçirilən zaman yük təyinat stansiyasına çatan kimi yeni beynəlxalq daşıma müqaviləsi bağlanılır. Yük isə həmin stansiyada dəmir yolunun sahibliyindən çıxmır.[1] Daşımanın bu növü sovet qanunvericiliyinə məlum deyildi. Amma bəzi sosialist ölkələrinin (məsələn, Almaniya Demokratik Respublikasının, Macarıstanın və s.) nəqliyyat hüququ onu tanıyırdı.

3.3. Beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi

---

[1] Bax: Kolloch V.Abkommen über den internationalen Eisen bahn – Guterverkehr. Berlin. 1959, s.178; Nanassy B. Das internationale Eisen bahn fracht recht. Wien. 1956, p.577-578.

Müasir beynəlxalq iqtisadi münasibətlərdə dəmir yolu ilə yük, sərnişin və baqaj daşınması beynəlxalq nəqliyyat sisteminin ayrılmaz tərkib hissəsidir. Nəqliyyat vasitələrinin mülkiyyət formasından və növündən asılı olmayaraq, nəqliyyat sisteminin istismarı, adətən, milli administrasiya tərəfindən birbaşa və qarışıq ("intermodal" adlandırılan) dəmir yolu əlaqələrinin təşkili haqqında ölkənin dövlət orqanlarının qəbul etdikləri qanun və qaydalar, habelə beynəlxalq sazişlər əsasında həyata keçirilir.

Həm daxili, həm də beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının təşkili və istismarı beynəlxalq hökumətlərarası və qeyri-hökumət təşkilatları və birlikləri tərəfindən əlaqələndirilir.

Dəmir yollarının şaxələnmiş sistemi quru yollarla sərnişin və yük daşıma-larını, demək olar ki, hər yerdə həyata keçirməyə imkan verir. Lakin dəmir yolu nəqliyyatında daşıma prosesinin özü texniki və texnoloji unifikasiyanı tələb edən səciyyəviliyə malikdir ki, bu da həmin prosesdə dövlətin yüksək tənzimləyici rolunu şərtləndirir. Nəqliyyat münasibətlərinin inkişaf etdirilməsinə artmaqda olan tələbat-lar da kifayət qədər əhəmiyyətlidir. Bunlar dəmir yolunun fəaliyyətinə müasir bey-nəlxalq iqtisadi münasibətlər kontekstində, xüsusən beynəlxalq nəqliyyat bazarında bu nəqliyyat növünə olan yüksək tələbat, həmçinin onun dəmir yolu xidməti və daşımaları sahəsində rəqabət qabiliyyətli olması baxımından aktiv təsir göstərir.

Bütün bu və bir çox digər amillər dəmir yolu əlaqələrinin təşkilində **texniki unifikasiyanın** həyata keçirilməsinə imkan yaradır ki, bu da, öz növbəsində, dəmir yolu ilə yük və sərnişin daşınması sahəsində beynəlxalq hüquq münasibətlərinin tənzimlənməsində prioritet rol oynayan müvafiq **beynəlxalq-hüquqi norma və standartların unifikasiyasının** zəruriliyini şərtləndirir.

Qeyd etmək lazımdır ki, hazırda nəqliyyatın bu növü ilə daşımalar həcminə görə hava və avtomobil daşımalarından geri qalır. XX əsrin II yarısında dəmir yolu nəqliyyatı öz dominant rolunu müasir mərhələdə qısa və orta məsafələrə daşımalarda əsas rol oynayan avtomobil nəqliyyatına verdi, uzaq məsafələrə daşımaların (sərnişinlərin, qiymətli yüklərin və təcili poçtun) böyük hissəsinə isə mülki aviasiya xidmət göstərməyə başladı. Bu, dəmir yolu daşımalarının 500 kilometrdən artıq məsafələrdə səmərəli olması amili ilə şərtlənir.[1] Belə daşımaların bir çox sxemləri dövlətlərin, məlum olduğu kimi, beynəlxalq daşımaların həcm və strukturunun dəyişməsilə müşayiət olunan sürətli təsərrüfat-iqtisadi inkişafı şəraitində qiymət rəqabəti nəticəsində dəyişdi. Bununla yanaşı, son illər ekoloji problemlərin və avtomobil nəqliyyatında tariflər probleminin aktuallaşması ilə əlaqədar, avtomobil nəqliyyatında, tədricən, avtomobil daşımalarından dəmir yolu daşımalarının tətbiqinə qayıdış müşahidə edilməkdədir.

Diqqəti belə bir cəhət cəlb edir ki, dəmir yolu və avtomobil nəqliyyatları arasında kəskin rəqabət dövrü ən inkişaf etmiş Qərb ölkələrində bazarın onların arasında səmərəli bölüşdürülməsinə və bu nəqliyyat vasitələrinin intermodal daşımalar çərçivəsində inteqrasiyası üzrə iş aparılmasına gətirib çıxardı. Eyni zamanda, məlum olduğu kimi, postsovet məkanı dövlətlərində dəmir yolu nəqliyyatının yeni bazar münasibət-ləri reallıqlarına adaptasiyası üzrə mürəkkəb proseslər cərəyan edir ki, nəticədə, bu nəqliyyat növünün inkişafı mürəkkəb və birmənalı olmayan şəkildə baş verir.

Hazırda MDB üzvü olan dövlətlərdə dəmir yolu nəqliyyatının hüquqi tənzim-lənməsi «**struktur islahatlar**» mərhələsindədir. Belə ki, Rusiya Federasiyasında dəmir yolu nəqliyyatı özəlləşdirilir[1].

---

[1] Bax: Nijkamp., Vleugel J. Transport infrastructure and European Union Development.- In: Euoropean Transport and Communications Network. Policy Evolution and Change. Chichester, 1995, p. 18.

[1] Bu barədə daha ətraflı bax: Калпин А.Г. Новое в правовом регулировании отношений на железнодорожном транспорте // Государство и право, № 10, 2003, с. 47- 56; Моргунова Г.А. Проблемы правового регулирования

Müvafiq araşdırmalar aparan müəlliflər dəmir yolu sahəsində islahatların və bazar iqtisadiyyatı ilə bağlı dəyişikliklərin həyata keçirilməsi üçün obyektiv çətinliklər yaradan və bütün yeni müstəqil dövlətlər üçün müxtəlif dərəcədə xarakterik olan səciyyəvi cəhətləri düzgün qeyd edirlər.

Rusiya dəmir yolu nəqliyyatı sisteminin inkişafında əsas çatışmazlıqlardan biri onun öz ərazisinin tranzit potensialından istifadəyə zəif istiqamətlənməsidir[2]. Yalnız son illər dəmir yolları tikintisinin Avropa və Asiya ölkələrinin tranzit tələbatları ilə əlaqələndirilməsinə, xüsusilə, Rusiya dəmir yollarının beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri yaradılması layihələrinə daxil edilməsinə, ölkənin dəmir yollarının beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılmasına və digər məsələlərə dair tədbirlər nəzərdə tutulmağa başlanmışdır. Bu aspektdə ən böyük vəzifələrdən biri Transsibir konteyner servisinin bərpa edilməsidir.

Dəmir yolu nəqliyyatının postsovet məkanında digər mühüm çatışmazlığı kimi, bu nəqliyyat növünün digər növlərlə, əsasən, avtomobil nəqliyyatı ilə kooperasiyasının aşağı səviyyəsini göstərmək olar. Ayrı-ayrı obyektiv şərtləri də nəzərə almamaq mümkün deyil: dəmir yolu şəbəkəsi sıxlığının kifayətsizliyi ucbatından Rusiyanın bir çox, xüsusən də Uraldan Şərqə və

деятельности железнодорожного транспорта России в условиях структурного реформирования // Транспортное право. М., № 1, 2005, с. 18-21; bu cəhətlər arasında, məsələn, idarəçilik strukturunun ərazi-sahə quruluşu, daşıma prosesinə rəhbərlikdə mərkəzləşmənin yüksək dərəcəsinin dəstəklənməsinin zəruriliyi, həm başqa nəqliyyat növləri tərəfindən, həm də paralel istiqamətlər üzrə rəqabətin, demək olar ki, olmaması göstərilir.

[2] Bax: Моргунова Г.А. Проблемы правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта России в условиях структурного реформирования // Транспортно право. М., № 1, 2005, с. 20.

Şimal ərazilərinin digər bölgələrlə dəmir yolu əlaqələrinin zəif olması, yaxud heç olmaması ölkə ərazisinin
miqyas böyüklüyündən irəli gəlir[1].

Belə bir cəhəti qeyd edək ki, yeni müstəqil dövlətlər yarandıqdan sonra, onların sərhədyanı ərazilərində beynəlxalq dəmir yolu daşımalarında və əlaqələrində müəyyən çətinliklər (vaqonların təkər cütlərinin yükün növündən asılı olaraq dəyişdirilməsi və s.) qalmaqdadır ki, bu da, xüsusilə, daşıma vasitələrinin, vaqonların və digər texniki vasitələrin xarici dəmir yollarına ötürülməsilə bağlı meydana çıxa bilən bütün məsələlər kompleksinin beynəlxalq-hüquqi tənzimlənməsinin müvafiq şəkildə inkişaf etdirilməsi və təkmilləşdirilməsini tələb edir. Fikrmizcə, belə bir tənzimlənmə dəmir yolu nəqliyyatının maraqlı dövlətlər, haqqında danışılan halda isə sərhədyanı dövlətlər tərəfindən qarşılıqlı faydalı istifadəsinə, həmçinin daşımalarda iştirak edən dövlətlər arasında meydana çıxan nəqliyyat-texniki və hüquqi məsələlərin geniş dairəsinin (yüklərin ötürülməsi, ödəniş dərəcələri, qarşılıqlı hesablaşmalar, iddialara baxılması və i. a. üzrə) tənzimlənməsinə yardımçı olardı.

Dəmir yolu daşımalarının beynəlxalq-hüquqi tənzimlənməsinin inkişaf tarixi Berndə Beynəlxalq dəmir yolu ilə yük daşımaları haqqında Konvensiyanın[2] **(BYK)** qəbul edildiyi 1890-cı

---

[1] Вах: Калпин А.Г. Новое в правовом регулировании отношений на железнодорожном транспорте // Госу-дарство и право, № 10, 2003, с. 51.

[2] BYK, yaxud SİM adlandırılan və 1893-cü ilin əvvəllərində qüvvəyə minən bu Konvensiyanın iştirakçıları arasında Rusiya da var idi. Konvensiyanın birinci redaksiyası beynəlxalq dəmir yolu daşıması müqaviləsinin əsas şərtlərini, həmçinin qaimənin və onun dublikatının formasını müəyyənləşdirən 60 maddəni ehtiva edirdi. Sonrakı illərdə Konvensiyaya əlavələr edilmiş, onun iştirakçılarının əhatə dairəsi genişlənmişdir. Bu Konvensiyanın normalarının araşdırılması barədə bax: Рабинович И.М. Теория и практика железнодорожного права по перевозке грузов, багажа и пассажиров. СПб., 1898; Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права. СПб., 1908. Т. П, с. 310-316 və b.

ildən başlayır. Beynəlxalq dəmir yolu ilə sərnişin və baqaj daşımaları haqqında Konvensiya **(BSK)** isə 1923-cü ildə qəbul olunmuşdur.

Bu konvensiyaların struktur və məzmununun rasionallaşdırılmasında onların icrası və şərhi məsələlərilə məşğul olan, yalnız hüquqi deyil, təşkilati xarakterli müddəaların da olduğu beynəlxalq daşımalar haqqında vahid Saziş[3] layihəsini hazırlayan Beynəlxalq Dəmir Yolu Əlaqələri Mərkəzi Bürosu əhəmiyyətli rol oynamışdır. Diqqətəlayiqdir ki, Vahid Konvensiya (Beynəlxalq dəmir yolu daşımaları haqqında Bern Konvensiyası – **KOTİF**[1]) əvvəlki Konvensiyaların (BYK və BSK), həmçinin BSK-ya sərnişin daşımaları zamanı dəmir yollarının məsuliyyəti haqqında Əlavə Sazişin (1966-cı il) beynəlxalq-hüquqi normalarını vahid əsas mətndə və beynəlxalq dəmir yolu daşımaları şərtləri barədə mülki-hüquqi xarakterli normalar ehtiva edən **«A» və «B» Əlavələrində** birləşdirdi[2]. BYK və BSK konvensiyaları qüvvədən düşsə də, hər iki Əlavənin adları

---

[3] Onun mətni 1980-ci ildə əvvəlki konvensiyalara (BYK və BSK) yenidən baxılmasına dair növbəti konfransda qəbul olundu və Beynəlxalq dəmir yolu daşımaları haqqında Bern Konvensiyası – KOTİF adını aldı; Avropa, Asiya və Şimali Afrikanın 40-a yaxın dövlətinin üzv olduğu vahid Konvensiya 1985-ci ilin mayında qüvvəyə mindi. Bu barədə daha ətraflı bax: Садиков О.Н. Реформа Бернских конвенций о железнодорожных перевозках // Внешняя торговля, 1982, № 4, с. 26-28; Садиков О.Н. Вступление в силу нового Соглашения о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) // Внешняя торговля, 1986, № 2, с. 27-29; Скаридов А.С. Международное частное право. СПб., 1998, с. 303-305; həmçinin Сборник договоров ООН. Нью-Йорк, 1985, Т. 1397, с. 1-40 və b.

[1] Uniform Rules Concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail (CIM) (COTIF, Berne 1980, entered into force 1st May 1985) http://www.miripravo.ru/forms/ perevoz/rail/cim_e.htm

[2] Belə ki, sərnişinlərin daşınması şərtlərini müəyyənləşdirən «A» ƏlavəsiVahid BSK qaydaları, yüklərin daşınması şərtlərini müəyyənləşdirən «B» əlavəsi isə Vahid BYK qaydaları adlandırılırdı.

əvvəllər qüvvədə olan Bern konvensiyaları ilə yeni Konvensiya (KOTİF) arasında hüquqi varisliyi əks etdirir.

KOTİF-in müddəalarına uyğun olaraq yaradılan Beynəlxalq dəmir yolu əlaqələri üzrə Hökumətlərarası Təşkilatın (**OTİF, 1985-ci il**)[3] məqsədi Konvensiyanın icrasına nəzarət və onun şərhi idi.

İştirakçı - dövlətlər tərəfindən ratifikasya edilməli olan Vahid Konvensiyanın qəbulunda əsas məqsəd beynəlxalq dəmir yolu daşımaları qaydalarına yenidən baxılmasının sadələşdirilmiş qaydasının tətbiqi və onların sürətlə yeniləşməsi prosedurunun bərqərar edilməsi idi. Müvafiq OTİF orqanları «A» və «B» Əlavələrinə və KOTİF-ə öz səlahiyyətləri hüdudlarında sadələşdirilmiş qaydada yenidən baxılmışdır. Məsələn, Ümumi İclasın daşıma qaydalarının dəyişdirilməsinə dair qərarları Təşkilata üzv - dövlətlər tərəfindən ratifikasiya olunmalıdır, halbuki Təftiş Komissiyasının qərarları bu dövlətlərə ünvanlanır və OTİF üzvü olan dövlətlərin üçdə bir hissəsi tərəfindən buna etiraz olmadığı halda qüvvəyə minir, Mütəxəssislər Komitəsinin təhlükəli yüklərin daşınma qaydalarına yenidən baxılması haqqında qərarları da eyni qaydada qüvvəyə minir.

Vahid qaydaların müddəalarının təhlili göstərir ki, onlar yalnız siyahısı Saziş iştirakçıları tərəfindən müəyyənləşdirilən ayrı-ayrı dəmir yolu xətləri (qolları) ilə daşımalara münasibətdə qüvvədədir. Daşıma ödənişlərinin dərəcələri milli və beynəlxalq tariflərlə müəyyənləşdirilir. Dövlətlər beynəlxalq dəmir yolu ilə yük və sərnişin daşımaları haqqında sazişləri Bern konvensiyaları əsasında bağlayırlar; dəmir yollarının məsuliyyətinin maksimum həddi Beynəlxalq Valyuta Fondunun (BVF) hesablaşma vahidlərilə göstərilir. Dəmir yollarının istismarı və Saziş iştirakçılarının fəaliyyətlərinin əlaqələndirilməsi prosesində

[3] Təşkilat bir neçə orqandan ibarətdir: Ümumi İclas, Təftiş Komitəsi, Təhlükəli yüklərin daşınması qaydaları üzrə Mütəxəssislər Komitəsi və Mərkəzi Büro.

sərnişin, yük və baqaj daşımaları üçün beynəlxalq tariflərin unifikasiyasına dair tövsiyələr, həmçinin dəmir yolu daşımalarının maya dəyərinin və ən səmərəli beynəlxalq dəmir yolu marşrutları müəyyənləşdirilməsi standartları, vaqonlar üçün standartlar işlənib hazırlanır. Bundan başqa, milli assosiasiyalar arasında dəmir yollarında beynəlxalq turizmin təşkili və inkişaf etdirilməsi üzrə tədbirlər[1] müəyyənləşdirilməli, dəmir yollarından istifadəyə dair zəruri informasiya mübadiləsi həyata keçirilməlidir və s.

Belə bir fakt da diqqəti cəlb edir ki, KOTİF qəbul olunarkən beynəlxalq dəmir yolu ilə yük və sərnişin daşımaları şərtlərinə edilən yenilik və dəyişikliklər beynəlxalq nəqliyyat-hüquq münasibətlərinin inkişafında artıq formalaşmış reallıqları əks etdirsələr də, prinsipial xarakter daşımırdı. **O.N.Sadikovun fikrincə, belə yeniliklər aşağıdakılardır:**

- dəmir yolları xidmətlərinin rəqabət qabiliyyətinin artırılması məqsədilə onların operativ-təsərrüfat müstəqilliyinin daha da genişləndirilməsi xəttinin davam etdirilməsi. Dəmir yolları ayrı-ayrı əlaqələrdə daşımaların həyata keçirilməsi barədə özləri razılığa gələ, həmçinin müqayisə edilə bilən şəraitdə olan müştərilər üçün tariflərin azaldılması və başqa güzəştlərin verilməsi barədə sazişlər bağlaya bilərlər;

-dəmir yollarının yüklərin kiçik həcmli göndərişlərlə daşınmağa qəbul edilməsi vəzifəsi barədə göstəriş əks olunmamışdı ki, bu da daşımaların həyata keçirilməsinin səmərəliləşdirilməsinə yönəldilmişdi. Yeni tənzimləmənin praktiki nəticəsi yüklərin kiçik partiyalarla daşınması həcminin azaldılması və vaqonlarla göndərilmədə kiçik partiyaları birləşdirməklə iriləşdirən nəqliyyat-ekpeditor təşkilatlarının rolunun artırılması olmalı idi;

---

[1] Müasir turizmin bu və başqa problemləri barədə bax: Борисов К.Г. Международный туризм и право. М.: Издательство НИМП, 1999 və b.

-yüklərin vaqonla çatdırılmasının müddətləri bir qədər azaldılmalı idi. Yüklərin çatdırılmasında yubanmaya görə hesablanması o qədər də çətin olmayan cərimə tutulması, dəyən zərərin isə daşıma haqqının üçqat həcminə qədər olması nəzərdə tutulurdu. Baqaja dəyən zərərin ödənilməsi zamanı daşıyıcının həm çəkiyə, həm də baqajın yerinə görə hesablanan məsuliyyət həddi müəyyənləşdirilmişdi, çünki bəzi dəmir yollarında baqaj daşıma haqqı baqajın tutduğu yerin sayından asılı olaraq hesablanırdı;

-beynəlxalq dəmir yolu daşımalarına milli hüququn müddəalarının tətbiqi prosesini xeyli asanlaşdıran ümumi kollizion norma daha dolğun və aydın formulə edilmişdi. İndi bu norma səlahiyyətli şəxsi onun kollizion hüquqlarının müddəaları da daxil olmaqla, öz tələbini həyata keçirdiyi ölkənin milli qanunvericiliyinə ünvanlayır. Beləliklə, indi KOTİF-də kollizion prinsip – məhkəmə ölkəsinin qanunu, «lex fori» birbaşa ifadə olunub, həm də əksinə göndərmə və üçüncü ölkələrin hüququna göndərməyə yol verilir[1].

BYK-nın qabaqlar qüvvədə olan tövsiyələrinin əvvəlki şəkildə (cüzi dəyişiklik və dəqiqləşdirmələrlə) qalmasına baxmayaraq, KOTİF-in yüklərin beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının əsas qaydalarına dair müddəaları xüsusi diqqətə və araşdırılmağa layiqdir. Belə ki, «B» Əlavəsindəki müddəalara görə, dəmir yolları daşıma üçün təqdim olunan yükləri qəbul etməyə borcludur, qablaşdırılmalı olan yükləri isə yükgöndərən yolda onların salamatlığını təmin edən qablaşdırılmış şəkildə təqdim etməlidir. Bu tələbə əməl edilmədiyi halda, dəmir yolu yükün qəbulundan imtina, yaxud qaimədə müvafiq qeyd-şərt olmasını tələb edə bilər. Yükgöndərənin qablaşdırmanın qüsurları barədə ümumi ərizə tərtib etməsi də mümkündür; yüklərin çəkisi

[1] Daha ətraflı bax: Садиков О.Н. 100-летие Бернских Конвенций о железнодорожных перевозках // Российский ежегодник международного права. 1993-1994. СПб., 1995, с. 289-290.

və yükləmə qaydası göndərilmə yeri üzrə dəmir yolunun qaydaları ilə müəyyənləşdirilir. Daşıma müqaviləsinin bağlanmasını sübut edən sənəd üç nüsxədə təqdim olunan və malbölüşdürücü sənəd kimi çıxış edən dəmir yolu qaiməsidir[2].

Bundan başqa, KOTİF müddəaları **«kiçik göndərmələr**»in adını çəkmir ki, bu da, faktiki olaraq, xırda yük partiyalarının vaqonlarla göndərmələr şəklində birləşdirilməsini də icra edən nəqliyyat-ekspeditor təşkilatlarının funksiyalarının rolunun güclənməsi deməkdir.

Fikrimizcə, digər yeniliklər arasında sonuncu vahid BYK qaydaları ilə yüklərin çatdırılma müddətlərinin dəyişdirilməsini qeyd etmək lazımdır. Belə ki, ümumi müddətlər bir qədər qısaldılmış və «böyük sürətli» yüklər üçün sutkada 400 km, «kiçik sürətli» yüklər üçün isə sutkada 300 km təşkil etmişdir. Lakin yeni müddəalara görə, dəmir yollarının ayrı-ayrı daşımalar üçün xüsusi çatdırılma müddəti müəyyənləş-dirmək, həmçinin «xüsusi vəziyyət» hallarında əlavə müddətlər tətbiq etmək hüququ vardır[1].

Belə bir cəhət də önəmli görünür ki, vahid BYK qaydaları yükalanın onun ünvanına gələn yükü almaq vəzifəsini təsbit etməsə də, yükü qəbul edən şəxsin üzərinə **«daşıma ödənişləri»**ni ödəmək öhdəliyini qoyur. O da diqqətəlayiq-dir ki, yük salamat olmadığı halda, müvafiq akt tərtib edilməlidir və onun tərtib olunması dəmir yolunun öhdəsinə düşür. Belə bir aktın tərtib qaydası və forması xidməti təlimat xarakteri daşıyan Beynəlxalq Yük Daşımaları Qaydalarında (BYDQ) nəzərdə tutulmuşdur. Bundan başqa, yük verilərkən akt tərtib olunmadığı halda, yükalan daşıyıcıya qarşı iddia qaldırmaq hüququnu itirə bilər və s.

Dəmir yolu ilə beynəlxalq sərnişin və baqaj daşımalarına gəldikdə, onlar KOTİF-ə «A» Əlavəsinin müddəaları, yəni vahid

---

[2] Uniform Rules Concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail (CIM) (COTIF, Berne 1980, entered into force 1st May 1985) http://www.miripravo.ru/forms/ perevoz/rail/cim_e.htm

[1] Yenə orada.

BSK qaydaları ilə tənzimlənir. Belə ki, bu müddəalar, xüsusilə, sərnişinlərin həyatı və ya sağlamlığına vurulan zərəri, həmçinin baqajın itirilməsi, yaxud zədələnməsi şəklindəki zərəri fərqləndirir. BSK qaydalarına əsasən, sərnişinin həyatına və ya sağlamlığına vurulan zərərə görə dəmir yolu məsuliyyət daşıyır, bir şərtlə ki, bu hadisələrin aşağıdakı səbəblərdən irəli gələn bədbəxt hadisə nəticəsində baş verdiyini sübuta yetirə bilməsin: a) dəmir yolu nəqliyyatının istismarı və dəmir yolunun fəaliyyət göstərməsilə əlaqədar olmayan, xilas olmaq və ya qarşısını almaq qeyri-mümkün olan bədbəxt hadisə; b) tam və ya qismən sərnişinin özünün təqsiri üzündən baş verən bədbəxt hadisə; c) dəmir yolu tərəfindən qarşısının alınması, yaxud dəf edilməsi qeyri-mümkün olan üçüncü şəxslərin hərəkətləri nəticəsində baş verən bədbəxt hadisə[2].

Fikrimizcə, digər bir mühüm yenilik dəmir yolu ilə beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi üzrə tərəflər arasında mübahisəli məsələlərin tənzimlənməsinin KOTİF tərəfindən müəyyən edilən qaydasıdır[1]. Belə ki, yükün çatdırılma müddəti ötürüldüyü halda, yük sahibi pretenziyanı yükü aldığı andan sonrakı 60 gün ərzində təqdim

---

[2] Yenə orada.

[1] Daha ətraflı bax: Лунц Л.А., Марышева Н.И., Садиков О.Н. Международное частное право. М.: Юрид. лит., 1984, с. 182-186; Богуславский М.М. Международное частное право. М.: Юристъ, 2000, с. 203-209; Международное частное право / Ответ. ред. Н.И.Марышева. М.: «Контракт-Инфра», 2000, с. 268-271; Садиков О.Н. Реформы международного железнодорожного права. Проблемы международного частного права. Сборник статей. М.: Контракт, 2000; Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвёртая. М.: Статут, 2004, с. 304-406; Астахова Е.Н. Квалификация договора о предъявлении груза к подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте // Транспортное право, № 4, 2005, 27-30; Алиев Э.А. Транспорт в международной договорной практике Азербайджанской Республики. М.: ООО «Моно-граф», 2005; Европейское международное право / Ответ ред.: Ю. М. Колосов, Э. С. Кривчикова, П. В. Саваськов. М.: Международные отношения, 2005, с. 230-257 və b.

etməlidir. Əgər tətbiq oluna bilən dövlətdaxili (milli) hüquq mübahisələrin tənzimlənməsinin pretenzion tənzimlənmə qaydasını nəzərdə tutursa, ona beynəlxalq dəmir yolu nəqliyyat daşımaları zamanı da riayət edlimәlidir. Bu zaman tələb və iddialar aşağıdakı daşıyıcılardan yalnız birinə qarşı irəli sürülə bilər: a) göndərilmə yerinin dəmir yoluna; b) təyinat yerinin dəmir yoluna; c) yükün itirilməsi və ya zədələnməsi hadisəsinin baş verdiyi dəmir yoluna.

İddia müddətinə gəldikdə, KOTİF-in müddəalarına görə, o, **bir il,** daşıyıcının qəsdən yol verdiyi hərəkətlər olduqda, yaxud satılan yükə görə ödənişlə bağlı mübahisələr və bəzi digər hallarda – **iki il** təşkil edir. İddia müddətinin axını daşıyıcının pretenziyaya baxdığı müddət ərzində və məhkəmə ölkəsinin tətbiq edilən hüququna müvafiq olaraq digər hallarda dondurula bilər. Mübahisənin baxılmaq üçün arbitraja verilməsi imkanı nəzərdə tutulsa da, dəmir yolu ilə yük daşımalarından irəli gələn mübahisələrin həllinin belə proseduru, məlum olduğu kimi, geniş yayılmayıb.

KOTİF üzrə sərnişin, baqaj və yük daşıma şərtləri, daşıyıcının məsuliyyəti, dəmir yoluna pretenziya və iddia verilməsi və digər məsələlər barədə bu fəslin növbəti paraqraflarında ətraflı şəkildə söhbət açılacaqdır.

Yeni müstəqil dövlətlərin müqavilə praktikasının fəallaşması beynəlxalq dəmir yolu daşımaları prosesində meydana çıxan, yaxud çıxa biləcək məsələlərin beynəlxalq-hüquqi tənzimlənməsinin təkmilləşdirilməsinə səbəb olur. Bu sahədə ən yeni nümunə kimi, məsələn, Şimali Koreya ərazisində Rusiya Federasiyası ilə KXDR arasında enli dəmir yolu çəkilməsini də nəzərdə tutan Transkoreya dəmir yolu magistralının tikintisi haqqında Müqaviləni (avqust 2001-ci il) qeyd etmək lazımdır[1]. Adı çəkilən tikintiyə tələbat, xüsusilə, təkcə texniki çətinliklərin deyil, həm də nəqliyyat daşımalarında bir sıra texniki-iqtisadi səbəblərin də aradan qaldırılması istəyindən irəli gəlir ki, bunlardan biri də dünya nəqliyyat bazarında kəskin rəqabət,

[1] Вах: Газ. «Аргументы и факты». М., № 34. 2001, с. 17.

böyük yük axınlarından istifadə etmək, bütün Transsibir magistralı boyu əlavə iş yerləri açmaq imkanıdır.

Güman edirik ki, yüklərin Asiya-Sakit okean regionu ölkələrilə Avropa arasında daşınması və çatdırılmasının maksimum əlverişli şərtləri təmin edildiyi halda, Koreya yarımadası ilə Rusiyanın, həmçinin Rusiya ilə Çexiyanın dəmir yollarının birləşdirilməsi əhəmiyyətli iqtisadi səmərə verə bilər.

Postsovet məkanında ciddi siyasi-hüquqi dəyişikliklər baş verməsinə və bu prosesin davam etməsinə baxmayaraq, universal və Avropa hüquqi mexanizmlərinə inteqrasiya üzrə müasir kursun dəstəklənməsini regional beynəlxalq sazişlər yaradılmasına qarşı qoymaq tamamilə məqsədəuyğun deyil. Üstəlik, bir tərəfdən, KOTİF-də, digər tərəfdən isə region üçün ənənəvi olan[2] və hələ keçmiş SSRİ dövründə bağlanılmış sazişlərdə[3]

---

[2] Postsovet məkanı dövlətləri arasında dəmir yolu daşımaları barədə yarım əsr bundan əvvəl bağlanılmış sazişlər: «Beynəlxalq yük daşımaları haqqında» Saziş (BYDS) və «Beynəlxalq sərnişin daşımaları haqqında» Saziş (BSDS). BYDS-yə görə, unifikasiya edilmiş maddi-hüquqi normalarla yanaşı, aşağıdakıların tətbiqini tövsiyə edən unifikasiya olunmuş kollizion qaydalar da nəzərdə tutulmuşdu: yükün göndərildiyi dəmir yolunun qanunu; yükün keçdiyi dəmir yolunun qanunu; yükün təyinat yerinin dəmir yolunun qanunu. Bu barədə daha ətraflı bax: Лунц Л.А. Курс международного частного права. Особенная часть. М.: Юридическая литература, 1975, с. 253-259; Богуславс-кий М.М. Международное экономическое право. М.: Международные отношения, 1986, с. 176-199 və b.

[3] Hələ 1957-ci ilin mart ayında qüvvəyə minmiş Dəmir yollarının əməkdaşlığının təşkili haqqında Əsasnamədə nəzərdə tutulurdu ki, «dəmir yolu və avtomobil nəqlyyatları, şosse yolları sahəsində beynəlxalq əlaqələrin və elmi-texniki əməkdaşlığın daha da inkişaf etdirilməsi məqsədilə aşağıdakı ölkələrin (sosialist ölkələri birliyinin) dəmir yolları nazirləri bununla Dəmir Yollarnın Əməkdaşlığı Təşkilatını (DYƏT) təsis edirlər. Bu barədə bax: Лисовский В.И. Правовое регулирование международных экономических отношений. М.: Высшая школа, 1984, с. 136.

iştirak bir-birini istisna edən cəhətlər qismində nəzərdən keçirilməməlidir. Bundan başqa, MDB çərçivəsində mövcud olan regional strukturlar da qeyd edilməlidir. Nümunə kimi, Birlik ölkələri Dəmir Yolu Nəqliyyatı üzrə Şuranın, onların, həmçinin Baltik ölkələrinin dəmir yolu idarələrinin toplantısını (dekabr 1994-cü il) göstərmək olar. Toplantıda, xüsusilə, yüklərin çatdırılması müddətlərinin hesablanması qaydasının, gecikdirməyə görə ödənişin həcminin müəyyənləşdirilməsinin, dövlətlərarası daşımalar zamanı yüklərin çatdırılmasında gecikdirmə hallarında pretenziyaların BDYS-yə uyğunlaşdırılması məsələləri nəzərdən keçirilmişdir.

Beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının inkişaf etdirilməsi və təkmilləşdirilməsi üçün əhəmiyyətli olan digər bir məsələ – MDB iştirakçısı olan ölkələrlə Baltik ölkələrinin dəmir yolu administrasiyaları arasında Beynəlxalq dəmir yolu ilə yük əlaqələri haqqında Sazişin **(BDYS)** ayrı-ayrı normalarının tətbiqinin xüsusiyyətləri barədə müvafiq Sazişin imzalanması oldu (Bakı, 1997-ci il; 1 iyul 1998-ci ildən qüvvəyə minmişdir). Bu Sazişə uyğun olaraq, iştirakçı-dövlətlər yükləri birbaşa dəmir yolu əlaqəsi vasitəsilə BDYS əsasında, onun ayrı-ayrı normalarının tətbiqinin həmin Sazişə əlavələrdə açıqlanan xüsusiyyətlərini nəzərə alaraq həyata keçirmək barədə razılığa gəldilər. Bunlarda dəmir yolu anlayışı ilə yanaşı, Tərəflərin stansiyaları arasında yük daşımaları zamanı BDYS-nin xidməti təlimat da daxil olmaqla, tətbiq edilməyən müddəalarının siyahısı təqdim edilir. BDYS müddəaları və xidməti təlimat tətbiq edilmədikdə əldə rəhbər tutulmalı olan normativ sənəd və əsasnamələrin siyahısı da ayrıca göstərilir[1].

---

[1] 1998-ci ilin sentyabrında DYƏT-in rəsmi nəşri kimi, BYDS-nin yeni mətni çap olundu. Ona 22 dövlət – Azərbaycan da daxil olmaqla, MDB ölkələri (Ermənistandan başqa), həmçinin Baltik ölkələri (Latviya, Litva, Estoniya) iştirakçı oldular.

Sazişə görə, Tərəflərin səlahiyyətli nümayəndələrinin müşavirəsi onun tətbiqi, ona dəyişiklik və əlavələr edilməsi, həmçinin onun fəaliyyətinin dayandırılması ilə bağlı məsələlərin həlli formalarından biridir.

Müasir beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının beynəlxalq-hüquqi tənzimlənmə-sinin təkmilləşdirilməsində, dövlətlərarası iqtisadi münasibətlərin inkişaf etdirilmə-sində və beynəlxalq nəqliyyat hüququnun, o cümlədən beynəlxalq dəmir yolu hüququnun formalaşmasında dövlətlərin ikitərəfli və regional fəaliyyətinin böyük əhəmiyyəti var. Nümunə qismində Amerika Dövlətləri Təşkilatı (**ADT**), Ərəb Dövlətləri Liqası (**ƏDL**), Afrika Birliyi Təşkilatı (**ABT**) kimi təşkilatların praktikasını göstərmək olar. Məsələn, nizamnaməyə görə, ADT-də regional nəqliy-yat əlaqələri məsələləri, adətən, Dövlətlərarası İqtisadi və Sosial Şurada müzakirə edilir. ADT-nin ixtisaslaşmış qurumlarının sırasında isə Dəmir Yol Konqreslərinin Panamerika Assosiasiyası da vardır ki, Amerika dövlətlərinin bu sahədəki hüquqi münasibətlərinin müxtəlif məsələlərinə bu Assosiasiya çərçivəsində baxılır.

ƏDL-də Şuranın iclaslarında təkcə iştirakçı-dövlətlərin nəqliyyatının inkişaf etdirilməsi məsələlərinə deyil, həm də beynəlxalq daşımalar və əlaqələr məsələlərinə də baxılır. ƏDL Şurasının son qərarlarından biri ərəb ölkələrinin dövlətlərarası gəmiçilik və aviasiya şirkətlərinin yaradılmasını reqlamentləşdirdi.

ABT də daxili nəqliyyat əlaqələrinin inkişaf etdirilməsinə mütəmadi diqqət yetirir və bu məqsədlə ABT kommunikasiyaları məsələləri üzrə xüsusi Komitə yaradılmışdı.

Daxili və beynəlxalq nəqliyyat əlaqələrinin və daşımaların inkişaf etdirilməsi sahəsində Skandinaviya ölkələrinin təcrübəsi də müəyyən praktik maraq doğurur. Belə ki, **Şimal İttifaqının** – əməkdaşlıq məsələləri üzrə Danimarka, İslandiya, Norveç, Finlandiya və İsveçin daxil olduğu dövlətlərarası məşvərətçi təşkilatın tərkibində kommunikasiyalar və nəqliyyat üzrə daimi

komissiya mövcuddur. Onun vəzifələrindən biri Şuraya daxili nəqliyyat əlaqə və daşımaları, beynəlxalq nəqliyyat əlaqələri məsələləri üzrə illik məruzələrin təqdim edilməsidir ki, Şura bunların əsasında öz tövsiyələrini verir.

1949-cu ildə Avropa Şurası yaradılarkən, **əsas məqsədlərdən biri** iştirakçı -dövlətlərin siyasət və iqtisadiyyatlarının inteqrasiyası oldu ki, bu da onlar arasında müxtəlif nəqliyyat əlaqələrinin genişləndirilməsini və yaxşılaşdırılmasını nəzərdə tuturdu. Şuranın fəaliyyətinin digər bir istiqaməti nəqliyyat sahəsində bəzi beynəlxalq təşkilatlarla təmasların yaradılması oldu. Avropa Kömür və Polad Birliyinin təsis aktında (1951-ci il) onun iştirakçıları arasında bərabərhüquqlu və ədalətli rəqabət şərtlərinin təmin edilməsi məqsədilə dəmir yolu tarifləri sahəsində (kömür və polad daşınarkən) proteksionizm siyasətinin həyata keçirilməsinin qadağan olunması nəzərdə tutulub.

1957-ci il Roma müqaviləsinin 74-cü maddəsinə əsasən, AİB vahid siyasətinin istiqamətlərindən birinin Avropa dövlətlərinin **ümumi nəqliyyat siyasəti** olması nəzərdə tutulur[1]. Bununla yanaşı, bu müqavilənin şərtlərinə görə, bir tərəfdən, üzv - dövlətlər ixrac üçün aşağı, idxal üçün isə yüksək nəqliyyat tariflərinin tətbiqinə, yəni faktiki olaraq, yük və əmtəələrin daşınması zamanı ayrı-seçkiliyə yol verməməli, digər tərəfdən, milli nəqliyyat şirkətlərinə AB-nin bütün ərazisində fəaliyyət göstərmələrinə icazə verməlidir. Bu zaman nəqliyyatın müxtəlif növləri üçün xüsusi hüquqi rejimlər nəzərdə tutulmuş, xarici nəqliyyat şirkətlərinin fəaliyyət şərtləri müəyyənləşdirilməmişdi. Lakin AİB çərçivəsində həqiqətən ümumi nəqliyyat siyasətinə nail olmaq cəhdləri üzv - dövlətlərin nəqliyyat sahəsinin dövlət inhisarından çıxarılmasına hazır olmadıqlarına dəlalət edir. Əksər Qərbi Avropa ölkələrində həm əvvəllər, həm də indi nəqliyyat, ənənəvi olaraq, dövlətin məsuliyyət daşıdığı ictimai xidmətlər sahəsinə aid edilməkdədir.

---

[1] Treaty establishing the European Economic Community (1957) http://eur-lex.europa.eu/ en/treaties/treaties_ founding.htm.

Son onillik ərzində AB ərazisində tarnzit daşımalar da daxil olmaqla, transsərhəd daşımalarını liberallaşdırmaq və harmoniklşdirmək üçün ciddi cəhdlər və səylər göstərilməkdədir. Söhbət AB üzvü olan bir dövlətin sahibkar iş adamlarının digər üzv - dövlətin ərazisində nəqliyyat xidmətləri göstərə bilməsi üçün şərait yaradılmasından gedir.

Göründüyü kimi, liberallaşdırma və harmonikləşdirmə beynəlxalq, o cümlədən Avropa nəqliyyat münasibətlərinin inkişaf etdirilməsinin əsas oriyentirlərinə çevrilmişdir. Bu meyl öz əksini Avropa Komissiyası tərəfindən buraxılan «**Ağ kitab**»da (1992-ci il), həmçinin Nəqliyyat sahəsində 1995-2000-ci illər üçün **Avropa Fəaliyyət Proqramında** öz əksini tapmışdır.

Bütün bu tədbirlərə baxmayaraq, aradan qaldırılması üçün vaxt və xeyli sər-mayə yatırımı tələb edilən və əsasən, texniki səciyyəli olan çətinliklər üzündən son onilliklər ərzində Avropa qitəsində dəmir yolu nəqliyyatının rolu əhəmiyyətli dərə-cədə azalıb. Belə çətinliklərə, xüsusilə, təkcə dəmir yolu xətlərinin enindəki fərqlər deyil, elektrik təchizatı, tormoz, siqnalizasiya sistemlərindəki fərqlər də aiddir.

Beləliklə, AB-nin və ona daxil olan dövlətlərin problemi müxtəlif amillər və cəhətlərlə şərtlənir ki, bunlardan biri də kontinentin dəmir yollarının texniki standartlarının və maddi bazasının tədricən yaxınlaşdırılmasıdır. Artıq mövcud şəbəkələrlə yanaşı, 2015-ci il üçün Avropanın bütün iri şəhərlərini birləşdirəcək yüksək sürətli **Ümumavropa dəmir yolu əlaqəsinin** yaradılması isə AB-nin vahid nəqliyyat siyasətinin əsas məqsədlərindən biri kimi nəzərdən keçirilməkdədir.

Məlum olduğu kimi, 1961-ci ildən etibarən, Avropanın dəmir yollarında xüsusi qrafiklərlə hərəkət edən və sərhədyanı stansiyalarda xidmət göstərilməsində üstünlüyə malik olan Transavropa Kuryer Qatarları sistemindən istifadə edilməyə başlandı. Beləliklə, daşımaların, yük və sərnişinlərin çatdırılması sürətinin

yüksəldilməsi, əvvəllər olduğu kimi, indi də beynəlxalq dəmir yolu nəqliyyat vasitələrinin işində həlledici amillərdən biri kimi qalmaqdadır.

Müasir dəmir yolu nəqliyyatının inkişafında elm və texnologiyanın ən yeni nailiyyətləri, yükləmə-boşaltma əməliyyatlarının genişmiqyaslı kompüterləşdiril-məsi və avtomatlaşdırılması da mühüm rol oynayır. Göstərilən amillər, xüsusilə, AB üzvü olan dövlətlər arasında beynəlxalq dəmir yolu əlaqələrində yük və sərnişin dövriyyəsi üçün prinsipial əhəmiyyətə malikdir. Bu ölkələr arasında isə ənənəvi lider Fransadır.

AİK – EKOSOS-un rəsmi məlumatına görə, 1998-ci ildə beynəlxalq dəmir yolu əlaqələrində sərnişin-kilometrlə ifadə olunan sərnişin dövriyyəsi 11% artmışdır ki, bu da «Avrostar» və «Talis» kimi sistemlər çərçivəsində daşımaların həcminin artması ilə şərtlənir. **«Vaqonlarla göndərilmə»** adlandırılan yük daşımalarının həcmi isə, bütövlükdə, demək olar ki, 2% artıb (1997-ci illə müqayisədə)[1].

Müasir beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının, o cümlədən dəmir yolu əlaqələrinin inkişaf etdirilməsində nəqliyyat daşımalarının istehsalat və xidmət mərkəzlərinin fəaliyyətinin əhəmiyyətini nəzərə almamaq olmaz. Bunlarla münasibətlər ən çox müqavilə əsasında qurularaq, transfert qiymətlər, tələb olunan xidmətlərin həcmi və keyfiyyəti və b. məsələlər dəqiqləşdirilir. Adətən, hər bir belə mərkəz öz biznes-planını tərtib edir, özünün strategiya və taktikasını müəssisənin ümumi planı əsasında müəyyənləşdirir; nəqliyyat-təsərrüfat fəaliyyətinin xüsusi uçotunu aparır və i. a. Qərbi Avropa dövlətləri (Fransa, Belçika, AFR, Hollandiya və b.) ərazisində sürətli və yüksək keyfiyyətli dəmir yolu daşımaları şəbəkələrinin yaradılması və istismara verilməsi, onlar üçün müvafiq dəmir yolu hərəkət vasitələrinin alınması, dəmir yolu infrastrukturunun

---

[1] Avropa qitəsində dəmir yolu nəqliyyatının və beynəlxalq daşımaların inkişafının xüsusiyyətlərini xarakterizə edən bu və digər məlumatlar üçün bax: Документ ООН – TRANS/ SC. 2/1999/1/Add. 1, от 16 июля 1999 г., с. 3.

təzələnməsi, daxili daşımalar da daxil olmaqla, sərnişin və yük daşımaları üçün yeni obyektlərin yaradılması buna əhəmiyyətli dərəcədə yardımçı oldu.

Dəmir yolu ilə yük daşımalarının həcminin kombinə edilmiş və adi rejimlərdə artırılmasına gəldikdə, bu, ilk növbədə, avtomobil nəqliyyat vasitələri tərəfindən sərt rəqabət və iqtisadi konyunktura ilə şərtlənib ki, buna sifarişçilər tərəfindən tələbatın d-aha tam ödənilməsi məqsədilə xidmətin keyfiyyətinin yüksəldilməsi prinsipial təsir göstərir. Son onillik ərzində beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının nəticələri bu sahədə vəziyyətin yaxşılaşmasına dəlalət edir.

Təsvir olunan tədbirlər dəmir yolu ilə yük daşımaları üçün nəzərdə tutulan müxtəlif texniki vasitələrin (yük lokomotivləri, ixtisaslaşmış yük xətləri və i. a.) işlənib hazırlanması məqsədilə həyata keçirilir ki, bu da müasir dəmir yollarında təsərrüfat mexanizmlərinin məhsuldarlığının yüksəldilməsinə yönəldilmişdir.

Müasir beynəlxalq nəqliyyat münasibətlərinin inkişaf etdirilməsində **kombinə edilmiş, yaxud intermodal (qarışıq) daşımalar** getdikcə daha böyük əhəmiyyət kəsb etməkdədir ki, bunların da əsas vəzifəlrindən biri çeşidləmə mərkəz və stansiyalarının ötürmə qabiliyyətinin artırılması, iş vaxtının əhəmiyyətli dərəcədə qısaldılması və əlbəttə, bununla bağlı xərclərin azaldılmasıdır.

Bu baxımdan, Avropa ölkələri və bir çox digər dövlətlər arasında dəmir yolu nəqliyyatının və daşımaların inkişaf etdirilməsi sahəsində ən səmərəli təcrübə 1997-ci il üçün yüksək sürətli, güclü dəmir yolu şəbəkəsi yaradan, qısa müddət ərzində təşkilati-hüquqi sistemdə bir neçə islahat həyata keçirən Fransa dövlətinin təcrübəsidir. Bütün bunlar Fransanı təkcə Avropada deyil, bütün dünyada beynəlxalq dəmir yolu əlaqələrinin liderinə çevirmişdir.

Adı çəkilən islahatlardan birincisi dövlətdaxili qanunvericiliyə dəmir yolu daşımalarını reqlamentləşdirən və milli dəmir yolu infrastrukturundan beynəlxalq daşımaların bəzi növləri üçün istifadəyə dair üç ümumavropa direktivlərinin daxil

edilməsindən ibarət idi. AB Şurasının bu direktivləri: 1) ona üzv – dövlətlərin şəbəkələrindən istifadə hüququna və tranzitə (1988-ci il), 2) dəmir yolu müəssisələrinin lisenziyalaşdırılmasına (1991-ci il) aiddir, 3) yol şəbəkəsinin ötürmə qabiliyyətinin paylaşdırılmasına və infrastrukturdan istifadəyə görə rüsumların toplanmasına (1995-ci il) həsr edilmişdir. Beynəlxalq nəqliyyat fəaliyyətini həyata keçirən dəmir yolu müəssisələrinin beynəlxalq birlikləri və beynəlxalq daşımaları kombinə edilmiş (qarışıq) əlaqələrdə həyata keçirən dəmir yolu müəssisələri **«Direktivlərin qüvvəyə minməsi haqqında» Fransa Dekretinin** (№ 98-1190, 23 dekabr 1998-ci il)[1] yaratdığı milli hüquqi bazaya əsaslanaraq, AB üzvü olan dövlətlərin dəmir yolu şəbəkələrinə çıxış və tranzit hüququndan istifadə edirlər. Bundan başqa, bu Dekretin əhəmiyyəti ondadır ki, o, bu hüquqların həyata keçirilməsi üçün zəruri olan lisenziya və sertifikatlar almaq üçün dəmir yolu müəssisələrinin, beynəlxalq mərkəz və birliklərin cavabdeh olduqları şərtləri, həmçinin onlara lazım olan dəmir yolu infrastrukturunun və ya dəhlizlərinin ötürmə qabliyyətinin paylaşdırılması meyarlarını və onlar üçün ayrılan ötürmə qabiliyyətindən istifadəyə görə kompensasiya kimi ödəməli olduqları rüsumların hesablanması qaydalarını konkretləşdirdi.

Növbəti islahat dəmir yolu nəqliyyatının Fransa Dəmir Yolları Milli Cəmiyyətinin (**FDYMC**) işinin texniki şərtlərinin dəyişməsini təsbit edən normativ bazanın adaptasiyasından ibarət idi. Bu dəyişikliklərin mahiyyəti dövlətlə həmin Cəmiyyət arasında maliyyə münasibətlərini tənzimləyən hüquqi müddəaların, onun inzibati bölmələri arasındakı əlaqələrin, ən mühümü isə maliyyə və mühasibat qeydiyyatının aparılması qaydasının təzələnməsidir. Fəsillərdən biri, ondakı müddəaların milli dəmir yolu şəbəkəsinin idarə olunmasını, həmçinin Cəmiyyətin digər texniki-hüquqi münasibətlərini və həmin yollarla daşımaların və hərəkətin əlaqələndirilməsi sahəsində yeni vəzifələri tənzimləyən mətnlərin

[1] Bu barədə bax: Документ ООН – TRANS/SC. 2/1999/1/Add. 1 от 16 июля 1999 г., с. 9-10.

müddəalarına müvafiqliyinin təmin edilməsi məqsədilə bütövlüklə dəyişdirilmişdi.

Sonuncu təşkilati-hüquqi islahata uyğun olaraq, dövlətin nəqliyyat siyasətinin əsas məqsədlərinə nail olmaq məqsədilə səylərin fəallaşdırılması üçün dəmir yolu əlaqələrində **Ali Sərnişin Daşımaları Şurası** təsis edildi. Şuranın fəaliyyətinin digər əhəmiyyətli istiqamətləri arasında aşağıdakılar vardır:

- dəmir yolu sektoru sahəsində dəyişikliklər prosesinin inkişaf etdirilməsi və tarazlaşdırılması işində rolun və effektliliyin artırılması;
- sərnişin daşımaları xidmətinin bütövlüyünün daha yüksək səviyyəsinə nail olmaq;
- dövlət şirkətlərinin fəaliyyətində göstərilən məqsədlərin həyata keçirilməsi üzrə işin ardıcıllığına, həmçinin daşımaların təmin edilməsi üzrə onların öhdəsinə qoyulan vəzifələrin icrasına nəzarət və əlaqələndirilmə. Digər vəzifələr sırasında, məsələn, dəmir yolu sektorunda həyata keçirilən islahatın, konkret olaraq, iqtisadi və maliyyə durumları məsələlərində qiymətləndirilməsi, sərnişin daşımalar və sosial münasibətlər xidmətinin bütövlüyü və i. a. göstərilə bilər.

Diqqətəlayiqdir ki, bu islahatların əhəmiyyəti, o cümlədən AB üzvü olan digər dövlətlər üçün əhəmiyyəti **transavropa dəmir yolu şəbəkə və magistral-larının,** onlar arasında səmərəli mərkəzlər və bağlantılar yaradılması üzrə fəaliyyətin aktivləşdirilməsilə sıx əlaqədardır ki, bu da Maastrix Müqaviləsinin müddəaları ilə nəzərdə tutulmuşdur[1].

O da səciyyəvi haldır ki, AB-yə üzv olan dövlətlərin dəmir yolu sektorlarında islahat, xüsusilə, dəmir yolu daşımaları sahəsində rəqabətin yeni elementlərinin daxil edilməsini, adi və yüksək sürətli Avropa dəmir yolları şəbəkəsinin manevr etməsi və inkişafı üçün

---

[1] Avropa Birliyi haqqında bu Müqavilə 1992-ci ilin fevralında imzalanmış, 1993-cü ilin noyabrında isə qüvvəyə minmişdir (bu barədə daha ətraflı bax: Европейский Союз. На пороге XXI века. Выбор стратегии развития / Под ред. Ю.А. Борко и О.В. Буториной. М.: УРСС, 2001, с. 26-41 və b.).

əhəmiyyətli imkanlar nəzərdə tutur. Bununla əlaqədar, onu da qeyd etmək lazımdır ki, ümumavropa miqyasında üç qola malik olan və başlanğıcını Brüsseldən götürən Belçika dəmir yollarına xüsusi diqqət yetirilir. Belə ki, Parislə əlaqəni təmin edən (1997-ci ilin dekabrından) Qərb qolu Londonla yüksək sürətli daşımaları həyata keçirməyə imkan verir. 2005-ci ildən etibarən, Antverpen və Kölnlə analoji əlaqə vardır (dəmir yolu qatarlarının sürətini 160 km/saata çatdırmaqla); növbədə belə qatarların 300 km/saat sürətlə hərəkət etmələri üçün perspektiv layihələr və digər ölkələrin dəmir yolu xətlərinin təkcə Fransaya deyil, həmçinin Avropanın transavropa dəmir yolu magistral sisteminə daxil olan başqa mərkəzlərinə qoşulma layihələri də vardır[2].

Azərbaycan Respublikasında dəmir yolu daşımalarının şərtləri iqtisadi inkişaf üçün çox mühüm əhəmiyyət kəsb etdiyindən dəmir yol nəqliyyat daşıma və əlaqələri sahəsində mövcud olan müvafiq normativ-hüquqi aktlar, nizamnamələr, qaydalar və əsasnamələrlə tənzimlənir ki,[3] bunların arasında MM-in normaları xüsusi yer tutur.

Qeyd etmək lazımdır ki, Azərbaycan Respublikasının sahənin beynəlxalq- -hüquqi mexanizmlərinə inteqrasiyaya səy göstərməsi respublikada cərəyan edən mütərəqqi islahatlara sübutdur və fikrimizcə, Azərbaycanda dəmir yolu nəqliyyatının inkişafına yardımçı olmaqla yanaşı, həm də bərpa edilən «Böyük İpək dəmir yolu» çərçivəsində regional[1] və Avrasiya dəmir yolu əlaqələrinin inkişafına müsbət təsir göstərən amil olacaq.

---

[2] Daha ətraflı bax: Документы Европейской экономической комиссии (Комиссии по внутреннему транспорту), её рабочей группы по железнодорожному транспорту, в том числе Документ ООН – TRANS/WP. 5/1999/ 11 от 22 июня 1999 г.

[3] Bu, ilk növbədə, NHQ (1999-cu il), TGM (2001-ci il), Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolu haqqında Əsasnamənin təsdiq edilməsi barədə Nazirlər Kabinetinin Qərarı (№ 171, 8 avqust 1995-ci il) və b. sənədlərdir.

[1] Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə yeni dəmir yolu xəttini yaradırlar. Росбалт, 14/10/2006, Главная лента 14:55. http://www.rosbalt.ru/2006/10/14/271217.html.

Beləliklə, qeyd etmək olar ki, beynəlxalq saziş əsasında iki və daha çox dövlətlər arasında həyata keçirilən dəmir yolu daşımaları zamanı əmələ gələn nəqliyyat-hüquq münasibətləri beynəlxalq nəqliyyat hüququnun subinstitutlarından biri olan beynəlxalq dəmir yolu hüququ ilə tənzimlənir.

3.4.Beynəlxalq dəmir yolu daşımaları barədə sazişlər

Beynəlxalq dəmir yolu daşımaları beynəlxalq sazişlər əsasında həyata keçirilir. Söhbət dəmir yolu daşımaları barədə həm çoxtərəfli, həm də ikitərəfli sazişlərdən gedir. Bu sazişlərdə müxtəlif hüquq normaları nəzərdə tutulmuşdur ki, onlar beynəlxalq dəmir yolu daşımalarını tənzimləyir. Həmin normalar beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının, demək olar ki, bütün məsələlərinə toxunur.

Beynəlxalq dəmir yolu daşımaları sahəsində nisbətən iri və universal çoxtərəfli saziş Bern Konvensiyası hesab edilir.[2] Bern Konvensiyası beynəlxalq dövriyyədə dəmir yolu nəqliyyatını nizama salan əsas aktdır.[3] Bu Konvensiyada Avropa ölkələrində bağlanan dəmir yolu ilə daşıma müqaviləsinə aid beynəlxalq xüsusi hüququn əsas normaları ifadə olunmuşdur.[4] Bern Konvensiyası hökumətlərarası sazişdir və buna görə də ratifikasiya edilməlidir.[5]

Sosialist dövlətləri iki çoxtərəfli saziş imzalamışdılar. Bunlardan biri **Dəmir yolu ilə beynəlxalq yük daşımaları haqqında Saziş** adlanırdı. Bu saziş Qarşılıqlı İqtisadi Yardım Şurası çərçivəsində işlənib hazırlanmışdı. İkincisi isə **Dəmir yolu ilə beynəlxalq sərnişin daşımaları haqqında Saziş** adlanırdı. Bu

---

[2] Bax: Фомичев В.И. Международная торговля. Учебник. М., 2001, с. 420.

[3] Bax: Тынель А., Функ Р., Хвалей В. Курс международного торгового права. Учебник. Минск, 2000, с. 489.

[4] Bax: Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник / Отв.ред. К.В.Холопов. М., 2000, с. 390.

[5] Bax: Лунц Л.А. Курс международного частного права. М., 2002, с. 542.

sazişlərdə Avropa və Asiyanın bütün sosialist ölkələri (Yuqoslaviya istisna olmaqla) iştirak edirdilər.

Bunlardan əlavə, **beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının təşkili** məsələlərinə aid bir sıra sazişlər də bağlanılmışdır. Bu sazişlər öz quruluşuna və məzmununa görə müxtəlif olmaqla, dörd qrupa bölünür.[1] Həmin qruplar aşağıdakılardır:

-sərhəd dəmir yolu daşımasına aid olan sazişlər;

-xidməti təlimatlar;

-vaqonlardan və digər daşıma vasitələrindən qarşılıqlı istifadə barədə sazişlər;

-qarşılıqlı hesablaşmalar barədə sazişlər.

Belə sazişlərin bağlanmasında əsas məqsəd nədən ibarətdir? Qeyd etmək lazımdır ki, daşıma (nəqliyyat) prosesində dəmir yollarının iştirakı zamanı onlar arasında nəqliyyat-texniki və hüquqi xarakterli qarşılıqlı münasibətlər yaranır. Bu münasibətlər lazımi qaydada tənzimlənməlidir. Əks təqdirdə beynəlxalq daşıma barədə sazişlər öz funksiyalarını yerinə yetirə bilməz. Göstərilən sazişlərin əsas və başlıca məqsədi də məhz həmin nəqliyyat-hüquq münasibətlərini lazımi qaydada tənzimləməkdən ibarətdir. Beləliklə, bu sazişlər vasitəsilə beynəlxalq dəmir yolu daşımalarına aid iri konvensiyalar inkişaf edir, beynəlxalq dövriyyədə dəmir yolu nəqliyyatının ayrı-ayrı məsələləri nizamlanır.

Sərhəd dəmir yolu daşımasına aid olan sazişlər (sərhəd dəmir yolu saziş-ləri), adətən, ikitərəfli qaydada bağlanılır. Buna görə də onlar ikitərəfli sazişlərdir. Həmin sazişlər, ilk növbədə, hökumətlərarası saziş formasında rəsmiləşdirilir.

Sərhəd dəmir yolu sazişləri sərhəd dəmir yolu stansiyalarının iş qaydasını, həmsərhəd olan dəmir yollarının nəqliyyat-texniki münasibətlərini (qatarların hərəkəti və onların xidmət göstərməsini, təmir işlərinin yerinə yetirilməsini və s.), habelə zərər vurulduğu hallarda tərəflərin üzərinə düşən məsuliyyəti müəyyən edir.

---

[1] Вах: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 2001, с.99-101.

Xidməti təlimatlar daşıyıcının (dəmir yolunun) müştəri qarşısında məsuliyyət məsələsinin həlli zamanı, xüsusilə, mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Belə ki, xidməti təlimatlar dəmir yolları arasında yükün verilməsi, daşıma zamanı akt tərtib olunması və müştərilərin pretenziya verməsi barədə qaydaları nəzərdə tutur. Onlar beynəlxalq dəmir yolu daşımaları həyata keçirilərkən yükün qəbulu, daşınması və sahibinə verilməsi, habelə sərnişin və baqajın daşınması zamanı nəqliyyat-kommersiya əməliyyatlarının daşıyıcı (dəmir yolu) tərəfindən yerinə yetirilməsi qaydalarını müəyyən edir.

Vaqonlardan və digər daşıma vasitələrindən qarşılıqlı istifadə barədə sazişlər istifadənin hüquqi rejimini müəyyən edir. Söhbət vaqonlardan və digər daşıma vasitələrindən istifadənin hüquqi rejiminin müəyyənləşdirilməsindən gedir. Bu, onlardan səmərəli istifadə olunmanı təmin edir.

Məlum olduğu kimi, sərhəd stansiyasında vaqonlar və digər daşıma vasitələri həmsərhəd olan xarici dövlətin dəmir yollarına daxil olur. Bu zaman vaqonların (və digər daşıma vasitələrinin) verilməsi və geri qaytarılması ilə bağlı olaraq, tərəflər (dəmir yolları) arasında müəyyən münasibətlər yaranır. Həmin münasibətlərin nizama salınması zərurəti meydana çıxır. Bunun üçün müvafiq sazişlər bağlanılır ki, onlar dəmir yolları arasındakı münasibətlərə aydınlıq gətirir.

Digər tərəfdən, yük sərhəd stansiyasına çatdıqda boşaldılmalı və yenidən xarici dövlətə məxsus olan vaqonlara (və digər daşıma vasitələrinə) yüklənməlidir (sərnişin isə düşüb yenidən minməlidir). Sərhəd stansiyasında aparılan belə əməliyyatların həyata keçirilməsi məqsədəuyğun deyildir. Bu cür əməliyyatların həyata keçirilməsinin qarşısını almaq üçün tərəflər (həmsərhəd olan dövlətlərin dəmir yolları) bir-birlərinə vaqonlardan (və digər daşıma vasitələrindən) müvəqqəti istifadə olunmasına icazə verirlər. Belə icazə isə vaqonlardan (digər daşıma vasitələrindən) istifadənin hüquqi rejimini müəyyən edən sazişlərdə əks olunur.

Beləliklə, göstərdiyimiz iki əsas amilə görə tərəflər vaqonlardan (və digər daşıma vasitələrindən) qarşılıqlı istifadə etmək barədə razılığa gəlirlər və bu məqsədlə öz aralarında saziş bağlayırlar. Belə sazişlər iki tipdə olur. Birinci tip sazişlər xarici ölkənin dəmir yoluna vaqonlardan müvəqqəti istifadə hüququ verilməsini nəzərdə tutur. İkinci tip sazişlərə gəldikdə isə qeyd etmək lazımdır ki, onlara görə ümumi vaqon parkı yaradılır və iştirakçı dövlətlər həmin parka müəyyən sayda vaqonlar verir. Bu vaqonlardan birgə istifadə olunur.

Qarşılıqlı hesablaşma barədə sazişlər, əsasən və başlıca olaraq, hesablaşma əməliyyatlarının aparılma qaydasını və texnikasını müəyyən edir. Onlar hesablaşma-nın əsasları, ödənişin həcmi (tarifi), habelə hesablaşma vahidi (tarif valyutası) kimi məsələləri tənzimləmir. Ona görə ki, həmin məsələlər yük və sərnişin daşımaları, sərhəd daşımaları və tariflər barədə sazişlərlə nizamlanır.

Qarşılıqlı hesablaşma barədə sazişlərdə aşağıdakılar müəyyən edilir:

-hesablaşma aparan təşkilatların dairəsi;

-hesabların tərtib olunması və aksepti qaydası;

-tətbiq edilməli olan hesablaşmanın forması;

-ödənişin saldosunun müəyyən edilməsi, yəni ödənişin qalığının çıxardılması.

Göründüyü kimi, qarşılıqlı hesablaşma barədə sazişlər daşımanın yerinə yetirilməsinə, xidmət göstərilməsinə görə dəmir yolları arasında hesablaşmanın qaydalarını müəyyən edir.

Göstərdiyimiz dörd qrup sazişi birləşdirən, onlar üçün ümumi olan cəhət vardır. Bu cəhət ondan ibarətdir ki, həmin sazişlərin hamısı beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının təşkilinə yönəlir və dəmir yolları arasında yaranan münasibətləri tənzimləmək məqsədi güdür. Buna görə də onlar təşkilati sazişlər adlanır. Məhz bu səbəbdən beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının təşkilinə yönələn

sazişlər müştərilər, yəni yük sahibləri və sərnişinlər üçün hüquq və vəzifələr əmələ gətirmir.

Əvvəllər SSRİ tərkibinə daxil olan respublikalar arasında dəmir yolu nəqliyyatına aid bir sıra sazişlər bağlanılmışdı. Belə sazişlərə aşağıdakıları misal çəkmək olar:

-Yük vaqonlarının inventar parklarının və konteynerlərin bölgüsü barədə Saziş (1993-cü il);

-Yük vaqonlarından və konteynerlərdən birgə istifadə barədə Saziş (1993-cü il);

-Dəmir yolu nəqliyyatı vasitələrinin təzələnməsi və texniki cəhətdən yenidən təchiz edilməsi sahəsində əməkdaşlıq barədə Saziş (1994-cü il) və s.

Beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi ikitərəfli əsasda da həyata keçirilə bilər. Söhbət dəmir yolu daşımalarına aid iki dövlət arasında bağlanan ikitərəfli sazişlərdən gedir. Azərbaycan Respublikası Rusiya Federasiyası, Ukrayna, Özbəkistan, Gürcüstan, Türkmənistan, Türkiyə, Tacikistan, Litva və digər xarici ölkələrlə dəmir yolu nəqliyyatı sahəsində əməkdaşlıq haqqında müvafiq sazişlər bağlamışdır.[1]

[1] Bax: Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat qanunvericiliyi. I kitab. Bakı, 2005.

3.5.Bern Konvensiyası beynəlxalq dəmir yolu daşımaları sahəsində çoxtərəfli universal saziş kimi

Bern Konvensiyasının tətbiq sferası

Bern Konvensiyası beynəlxalq dəmir yolu daşımalarını çoxsahəli əsasda tənzimləyən hərtərəfli sazişdir.[1] O, uzun müddət ərzində dəmir yolu nəqliyyatı sahəsində ən vacib saziş olmuşdur.[2]

Bern Konvensiyası dedikdə, hər şeydən əvvəl, «Beynəlxalq dəmir yolu ilə yük daşımaları haqqında» Konvensiya (BYK) başa düşülür.[3] Bu baxımdan, ona **Bern Yük Konvensiyası** deyilir.[4] Rus dilində yazılan kitablarda Bern Yük Konvensiyası rusca qısaca olaraq «MQK» (yəni «Mejdunarodnaə qruzovaə konvenüiə») adlanır. «CIM» isə onun ingiliscə qısaca adıdır.[5]

Bern Konvensiyası dedikdə digər tərəfdən «Beynəlxalq dəmir yolu ilə sərnişin və baqaj daşımaları haqqında» Konvensiya (BSK) başa düşülür. Bu baxımdan, ona **Bern Sərnişin Konvensiyası** deyilir. «MPK» («Международное пассажирское конвенция »)

---

[1] Bax: Вельяминов Г.М. Международное экономическое право и процесс. Учебник. М., 2004, с.229

[2] Bax: Богуславский М.М. Международное частное право. Учебник. М., 2002, с. 259.

[3] Bern Konvensiyası barədə bax: Nanassy B. Das Internationale Eisen bahn fracht recht. Wien. 1956; Садиков О.Н. Бернская конвенция о железнодорожных грузовых перевозках // Советский ежегодник международного права. М., 1962, с. 221-235.

[4] Bax: Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник /Отв. ред. К.В.Холопов. М., 2000, с. 390.

[5] Məsələn, bax: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.102; Лунц.Л.А. Курс международного частного права. М, 2002, с.542; Богуславский М.М. Международное частное право. М., 2002, с.259.

onun rus dilində, «CIB» isə ingilis dilində qısaldılmış adıdır. Bu Konvensiya 1923-cü ildə qəbul edilmiş və ona dəfələrlə yenidən baxılmışdır. Məsələn, 1966-cı ildə həmin Konvensiyaya daşıyıcının məsuliyyəti (sərnişin daşıma zamanı) barədə Əlavə Saziş bağlanılmışdır.

Bern Yük Konvensiyası (CIM) 1890-cı ildə 9 Avropa dövlətinin iştirakı ilə bağlanmışdır. Rusiya da Konvensiyanın iştirakçısı idi. Təsisçi dövlətlər dəmir yolu ilə beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi üçün Vahid hüquqi göstərişlər işləyib hazırladı. Demək olar ki, Bern Konvensiyası bütün Avropa ölkələri tərəfindən imzalanmışdır. Ona bəzi Asiya ölkələri (İran, Suriya), habelə Şimali Afrika ölkələri də (Əlcəzair, Mərakeş, Tunis) qoşulmuşdur. Keçmiş SSRİ bu Konvensiyanın iştirakçısı deyildi.

Bern Yük Konvensiyasına dəfələrlə yenidən baxılmış və o, həmişə təkmilləş-dirilmişdir. Belə ki, bu məqsədlə həmin Konvensiyada lazımi dəyişikliklər edilmişdir.[1]

1980-ci il 9 may tarixdə Bern şəhərində Bern Yük Konvensiyasına yenidən baxılması üzrə növbəti konfrans çağırıldı. Bu konfransda yeni Saziş bağlanaraq,
«Dəmir yolu ilə beynəlxalq daşımalar haqqında» Konvensiya qəbul olundu.[2] Həmin Sazişə ingilis dilində «Convention relative aux Transport International Ferrowires» deyilir. O, daha çox «COTİF» abbreviaturası ilə tanınır. KOTİF 1985-ci il 9 may tarixində qüvvəyə minmişdir.

Bütün Avropa ölkələri (SSRİ tərkibinə daxil olan keçmiş müttəfiq respublika-lar, habelə Albaniya istisna olmaqla),[3] Yaxın və Orta Şərq ölkələri,[4] Hindistan, Pakistan, habelə Şimali Afrika

---

[1] Bax: Садиков О.Н. Реформа Бернских Конвенций о железнодорожных перевозках // Внешняя торговля. 1982, № 4, с.26-28.

[2] Bax: Авчинкин Д.В. Международные перевозки. Минск, 1999, с.20; Тынель А., Функ Р., Хвалей В. Курс международного торгового права. Учебник. Минск, 2000, с. 489; Богуславский М.М. Международное частное право. Учебник. М., 2002, с.259.

[3] Ukrayna KOTİF-in iştirakçısıdır.

[4] Bu ölkələr KOTİF-i bəzi istisnalarla tətbiq edirlər.

ölkələri KOTİF-in iştirakçısıdır. Azərbaycan Respublikası hələlik ona qoşulmamışdır.

KOTİF beynəlxalq dəmir yolu daşımalarını hüquqi cəhətdən tənzim edən əsas beynəlxalq normativ aktdır. Həmin aktı, sözün həqiqi mənasında, konvensiya adlandırmaq olar. Bunun üçün kifayət qədər əsaslar vardır. Belə ki, KOTİF özündə Bern Konvensiyasının mətnini birləşdirir,[5] yəni Bern Konvensiyasında ifadə olunan beynəlxalq hüquq normalarını əhatə edir.[6] Bern Konvensiyası onun əsas mətni hesab olunur. Əsas mətndən başqa, KOTİF-ə aşağıdakılar daxildir:

-Kuryer sürətilə yükdaşıma barədə Saziş;

-Beynəlxalq yükdaşıma Qaydası;

-Beynəlxalq yükdaşıma barədə Saziş və s.

Bu sazişlər və qaydalar Beynəlxalq Dəmir Yolu Komitəsi tərəfindən işlənib hazırlanmışdır. KOTİF-in həyata keçirilməsi və icra olunması da məhz həmin komitəyə həvalə edilmişdir.

KOTİF əsas mətndən savayı, özündə bir sıra saziş və qaydaları birləşdirdiyinə görə beynəlxalq nəqliyyat konvensiyası hesab edilir. O, universal və çoxtərəfli konvensiyadır.

KOTİF-ə iki əlavə qoşulmuşdur. Söhbət KOTİF-in iki əlavəyə malik olmasından gedir. Həmin əlavələr aşağıdakılardan ibarətdir:

-«A» əlavəsi;

-«B» əlavəsi.

Göstərilən əlavələrdə beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının şərtlərini müəyyənləşdirən hüquqi normalar ifadə olunmuşdur. Bu normalar mülki-hüquqi xarakterə malikdir. Onlar 1985-ci ilə kimi ayrı-ayrı iki konvensiyanın normaları hesab edilirdi. Həmin normalar beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının ümumi prinsiplərini tənzim edir. Əgər onlarda hər hansı konkret məsələnin həlli göstərilməzsə, yəni konkret hər hansı münasibət tənzimlənməzsə, onda KOTİF

---

[5] Bax: Фомичев В.И. Международная торговля. Учебник. М., 2001, с.421.

[6] Bax: Богуславский М.М. Международное частное право. Учебник. М., 2002, с. 259.

iştirakçısı olan dövlətin daxili (milli) nəqliyyat hüquq norması tətbiq olunur. Bu normadan istifadə olunmaqla konkret məsələ həll olunur, konkret münasibət tənzimlənir.

«B» əlavəsi vahid CIM (MQK–BYK) qaydaları, «A» əlavəsi isə vahid CIB (MPK–BSK) qaydaları adını almışdır.

«B» əlavəsi beynəlxalq dəmir yolu ilə yükdaşımaların şərtlərini müəyyən edir. «A» əlavəsi isə dəmir yolu ilə beynəlxalq sərnişin daşımanı tənzimləyir.

KOTİF Qərbi, Mərkəzi və Cənubi Avropa ölkələrində beynəlxalq dəmir yolu ilə daşıma müqaviləsini tənzimləyir. Burada daşımanın həyata keçirilməsinə aid müvafiq hüquqi göstərişlər ifadə edilir.

KOTİF üzrə yükdaşıma şərtləri

KOTİF üzrə əsas şərt **daşıyıcının (dəmir yolunun) vəzifəsi** barədə şərtdir. Əgər yükgöndərən konvensiyanın qaydalarına əməl edərsə, onda daşıyıcı (dəmir yolu) daşımanı həyata keçirməlidir.

Daşıyıcı, ilk növbədə, yükü daşınmaya qəbul etməlidir. Bu, onun vəzifəsidir. Daşıyıcı həmin vəzifəni o halda icra edir ki, yükgöndərən müəyyən edilmiş qaydalara riayət etsin.

KOTİF daşıyıcının göstərilən vəzifələrini (yəni yükü daşınmaya qəbul etmək və daşımanı həyata keçirmək) yalnız vaqon daşımaları üçün müəyyən edir.

KOTİF **yükgöndərən** üçün də müvafiq vəzifələr müəyyən edir. Belə ki, yükgöndərən yükü daşımaya tara və ya qabda təqdim etməlidir. Bunun yükün daşıma prosesində salamat (olduğu kimi) qalması üçün vacib əhəmiyyəti vardır. Tara və ya qab yükün yolda salamat (olduğu kimi) qalmasını təmin edən vasitələrdir. Buna görə də yükün daşımaya tara və ya qabda təqdim edilməsi yükgöndərənin vəzifəsidir. Bu tələb yerinə yetirilmədikdə, yəni yük tara və ya qabda təqdim olunmadıqda, daşıyıcı (dəmir yolu) onu qəbul etməkdən boyun qaçıra bilər. Belə halda daşıyıcı yükgöndərəndən qaimədə müvafiq qeydin (yəni yükün tara və ya qabda təqdim olunmaması barədə qeydin) edilməsini tələb edə bilər.

Yükgöndərən daşıma sənədində yükün adını düzgün göstərməlidir. Əgər o, yükün adını səhv göstərərsə, onda cərimə formasında məsuliyyət daşıyır. Bunun nəticəsində zərər vurularsa, yükgöndərən zərərin əvəzini ödəməlidir.

KOTİF daşınmaya təqdim olunan **yükün çəkisinin müəyyən edilməsi** barədə müvafiq qayda nəzərdə tutur. Bu qaydaya görə, yükün kütləsi (çəkisi) və onun müəyyən edilmə proseduru göndərmə (yola salma) yerinin qanunu ilə müəyyən edilir. Yükgöndərən vaqonlara nəzərdə tutulan normadan çox yük vurmamalıdır, yəni vaqonları yükgötürmə həddindən artıq yükləməməlidir. Əgər o, vaqonlara nəzərdə tutulan normadan çox yük vurarsa, cərimə növündə məsuliyyət daşıyır. Bunun nəticəsində zərər vurulduğu hallarda isə yükgöndərən onun əvəzini ödəməlidir.

KOTİF-ə görə, yükün daşınmaya qəbul edilməsi və yüklənməsi (yükvurma) kimi məsələlər göndərmə (yola salınma) yerinin adətləri ilə, yükün boşaldılması və onun yük sahibinə (yükalana) verilməsi isə təyinat yerinin adətləri ilə müəyyən edilir.

KOTİF dəmir yolu ilə **beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin forması** barədə də mühüm əhəmiyyətə malik olan göstəriş ifadə edir. Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi sadə yazılı formada bağlanılır. Həmin forma daşıma (nəqliyyat) sənədi ilə – dəmir yolu qaiməsi ilə ifadə olunur. Dəmir yolu qaiməsi onu bildirir ki, daşıyıcı (dəmir yolu) ilə yükgöndərən arasında sadə yazılı formada beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi bağlanılmışdır. Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi məhz dəmir yolu qaiməsi vasitəsilə rəsmiləşdirir.[1] Deməli, o, müqavilə sənədidir.

Dəmir yolu qaiməsi müəyyən formada tərtib edilir. Onun forması KOTİF ilə müəyyən edilir. Qaimənin forması Beynəlxalq

---

[1] Hüquq ədəbiyyatında haqlı olaraq göstərilir ki, beynəlxalq daşıma müqaviləsi qaimə ilə rəsmiləşdirilir (bax: Лунц Л.А. Курс международного частного права. М., 2002, с. 542). Bəzi müəlliflər isə əsassız olaraq göstərirlər ki, qaimə daşıma müqaviləsi demək deyildir (bax: Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник/ Под ред. К.В.Холопова. М., 2000, с. 196, 436).

Dəmir Yolu Nəqliyyatı Komitəsi çərçivəsində işlənib hazırlanmışdır. Həm də qaimənin dublikatı tərtib edilir. Qaimənin dublikatı yükgöndərəndə qalır. Onun yükə (mala) sərəncam vermək qüvvəsi yoxdur.

KOTİF-ə görə, **gömrük prosedurunu**, bir qayda olaraq, daşıyıcı (dəmir yolu) həyata keçirir. Lakin, əgər yükgöndərən qaimədə onun yerinə yetirilməsini öz üzərinə götürərsə və bu barədə qaimədə müvafiq qeyd apararsa, onda həmin məsələni o, özü həll edir. Məlum məsələdir ki, qaimədə belə qeyd olmazsa, gömrük prosedurunu və rəsmiləşdirilməsini daşıyıcı həyata keçirir.

KOTİF-də **daşıma haqqı** barədə də müvafiq normalar nəzərdə tutulur. Bern Konvensiyasına görə, daşıma haqqı ya milli tariflərlə, ya da beynəlxalq tariflərlə ödənilirdi. KOTİF də həmin məsələni analoji qaydada müəyyən edir. Belə ki, daşıma haqqı (ödəniş) milli və tranzit tariflərlə müəyyən edilir.[2] Bəzən daşıma haqqı birlik tarifləri əsasında ödənilir. Bunun üçün lazımdır ki, milli dəmir yolları birbaşa tariflər (rus dilində – «skvoznıe tarifı») barədə saziş imzalasınlar.

Milli dəmir yolları müstəqil surətdə, hökumət sanksiyası olmadan öz aralarında tariflərin azaldılması və digər güzəştlərin müəyyənləşdirilməsi barədə xüsusi saziş bağlaya bilərlər.

Təyinat yerinə çatdırılma müddəti KOTİF ilə tənzimlənən əsas məsələlərdən biridir. Söhbət yükün yola salınma (göndərilmə) yerindən təyinat yerinə çatdırılma müddətinin müəyyənləşdirilməsindən gedir. KOTİF-də nəzərdə tutulmuş qaydaya görə, iki cür müddət müəyyən edilir: 1) böyük sürətlə daşınan yüklər üçün çatdırılma müddəti; 2) kiçik sürətlə daşınan yüklər üçün çatdırılma müddəti. Böyük sürətlə daşınan yüklər üçün

---

[2] Tranzit tarifləri beynəlxalq tariflər hesab edilir. M.M.Boquslavski göstərir ki, daşıma haqqının stavkası milli və beynəlxalq tariflərlə müəyyən edilir (bax: Богуславский М.М. Международное частное право. Учебник. М., 2002, с. 260). KOTİF-in bu məsələ barədə müəyyən etdiyi qayda barədə bax: Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Ученик/ Под ред. К.В.Холопов. М., 2000, с. 342).

sutkada 400 km, kiçik sürətlə daşınan yüklər üçün isə sutkada 300 km çatdırılma müddəti müəyyən edilir. Bununla belə, milli dəmir yollarının hüququ vardır ki, onlar bəzi ayrı-ayrı daşımalar üçün xüsusi çatdırılma müddəti müəyyənləşdirsinlər. Digər tərəfdən, daşıma zamanı mühüm çətinliklər və başqa xüsusi hallar yarandıqda, milli dəmir yolları əlavə xarakterli çatdırılma müddətləri müəyyən edə bilərlər. KOTİF onlara belə hüquq vermişdir.

KOTİF-də **yükgöndərənin hüquqlarının** müəyyən edilməsi məsələsinə də diqqət yetirilir. Belə ki, yükgöndərən daşınan yükün qiymətini elan etmək və digər hüquqlara malikdir.

KOTİF **yükalanın** üzərinə onun ünvanına gəlmiş yükü qəbul etmək (almaq) vəzifəsi qoymur. Yükü təyinat yerində daşıyıcıdan (dəmir yolundan) qəbul etmək (almaq) yükalanın vəzifəsi deyil, hüququdur. Bu o deməkdir ki, təyinat yerinə çatdırılan yükü yükalan daşıyıcıdan qəbul edə də, qəbul etməyə də bilər. Əgər o, bu hüquqdan istifadə edib yükü qəbul edərsə, onda daşıma haqqını (ödənişi) ödəməlidir.

Yük salamat (olduğu kimi) qalmadıqda daşıyıcı (dəmir yolu) akt tərtib etməlidir. Bu, onun vəzifəsidir. Akt tərtib edilməsinin mühüm əhəmiyyəti vardır. Belə ki, əgər akt tərtib olunmazsa, onda yükalan daşıyıcıya qarşı olan tələb hüququnu itirir, belə hüquqdan məhrum olur.

Yükün salamat (olduğu kimi) qalmamasını ifadə edən hallar (məsələn, yükün zədələnməsi, korlanması, xarab olması və s.) əgər açıq-aşkar xarakter daşıyarsa, onda müvafiq akt yükün yükalana verilməsi zamanı tərtib edilir.

Bəzən yükdə olan gizli qüsurları və çatışmazlıqları yük verilən zaman aşkar etmək mümkün olmur. Belə hallarda yükalan yükün verildiyi tarixdən 7 gündən gec olmayaraq (yəni yükün verildiyi andan 7 gün ərzində) akt tərtib edilməsi barədə tələb irəli sürə bilər. Lakin yükalan yükün salamat (olduğu kimi) qalmamasının daşıma prosesi ilə bağlı olmasını sübut etməlidir. KOTİF vurulmuş zərərin həcmini və səbəbini müəyyən etmək üçün

müstəqil ekspertiza aparılmasına yol verir.[1] Bundan əlavə, yükün qiymətləndirilməsi zamanı şahid ifadələrindən istifadə edilə bilər.[2]

KOTİF üzrə daşıyıcının (dəmir yolunun) məsuliyyəti

KOTİF-in tənzimlədiyi əsas məsələlərdən biri də **daşıyıcının (dəmir yolunun) məsuliyyəti** məsələsidir. Burada daşıyıcının məsuliyyət daşımasını şərtləndirən iki başlıca hal nəzərdə tutulmuşdur: yükün salamat qalmaması, yükün təyinat yerinə çatdırılma müddətinin ötürülməsi.

Yükün salamat (olduğu kimi) qalmaması həmin hallardan biridir. KOTİF-ə görə, yükün salamat (olduğu kimi) qalmamasının aşağıda göstərilən üç əsas forması vardır:

-yükün zədələnməsi;

-yükün korlanması (xarab olması);

-yükün tam itməsi və ya yükün qismən itməsi (əskik çıxması).

Daşıyıcının məsuliyyət həddi yükün zədələnməsinə, korlanmasına, itməsinə və ya əskik çıxmasına görə müəyyən edilir. Bu onu göstərir ki, KOTİF beynəlxalq nəqliyyat hüququnun tanıdığı məhdud məsuliyyət prinsipini nəzərdə tutur.

KOTİF daşınan yükün salamat (olduğu kimi) qalmaması hallarına görə, yəni yükün zədələnməsinə, xarab olmasına (korlanmasına), tam itməsinə və ya əskik çıxmasına (qismən itməsinə) görə daşıyıcının (dəmir yolunun) məsuliyyət həddini Beynəlxalq Valyuta Fondunun (BVF) vahidi — «Xüsusi Borcalma Hüquqları» – XBH [3] vahidi ilə müəyyən edir (1 kq yük çəki bruttoya görə 17 XBH vahidi və ya 51 köhnə qızıl frankı).[4]

---

[1] Bern Yük Konvensiyasına görə, yük sahibi (yükalan) onun ünvanına gələn yükün vəziyyətini məhkəmə tərəfindən yoxlanılmasını tələb edə bilər.

[2] Hələ ötən əsrin 80-ci illərində məhkəmə praktikası yükün salamat qalmaması və onun qiymətləndirilməsi barədə mübahisə yarandığı hallarda şahid ifadələrindən istifadə edilməsinə yol verirdi. KOTİF bunu nəzərə almışdır.

[3] XBH – Xüsusi Borcalma Hüquqları. Bu anlayış rus dilində belə adlanır: СПЗ – Специальные права заимствования –искуственная денежная единица, используемая Международным Валютным Фондом для межгосударственных

Bern Konvensiyasına görə, yükün salamat (olduğu kimi) qalmaması halları üçün zərərin əvəzinin ödənilmə miqdarı 50 frankdan çox ola bilməzdi (1 kq çəkiyə görə).[1]

Daşıyıcı (dəmir yolu) yük salamat (olduğu kimi) qalmadığı hallarda (zədələndiyi, itdiyi, əskik çıxdığı və ya korlandığı hallarda) yük sahibinə zərər vurur. KOTİF-ə görə, həmin zərər üçün əvəzödəmə miqdarı (yəni zərərə görə kompensasiyanın –müavinətin həcmi) **malın (yükün) bazar qiyməti** ilə müəyyən edilir (bu məsələ barədə Bern Konvensiyası da analoji qayda müəyyənləşdirirdi). Söhbət yükün birinci dəmir yolu tərəfindən daşınmaq üçün qəbul edildiyi vaxtda və yerdə mövcud olan bazar qiymətindən gedir.

Yükün salamat (olduğu kimi) qalmaması halları nə ilə rəsmiləşdirilir və təsdiq olunur? KOTİF-ə görə, yük salamat (olduğu kimi) qalmadığı zaman akt tərtib edilir. Mübahisənin həlli üçün onun sübutedici əhəmiyyəti vardır. Aktın tərtib edilməsi vəzifəsi daşıyıcının üzərinə qoyulur.

KOTİF **dəmir yolunun (daşıyıcının) məsuliyyət dövrü** barədə də müvafiq norma nəzərdə tutur. Daşıyıcının məsuliyyət dövrü dedikdə elə bir zaman müddəti başa düşülür ki, o, məhz həmin müddət ərzində yükün salamat (olduğu kimi) qalmamasına görə yük sahibi qarşısında məsuliyyət daşıyır. Daşıyıcının məsuliyyət dövrü birinci dəmir yolunun (daşıyıcının) yükü daşınma üçün qəbul etdiyi andan axırıncı dəmir yolunun onu təyinat yerində yükalana (yük sahibinə) verdiyi ana kimi olan vaxt müddətini əhatə edir. Özü də məsuliyyət dövründə yükün salamat (olduğu kimi) qalmamasına görə KOTİF iştirakçısı olan dövlətlərin dəmir yolları

и межбанковских расчетов. İngiliscə isə belədir: SDR – special drawing reghts. 1 XBH təxminən 1,45 ABŞ dollarıdır.

[4] Bax: Международное частное право. Учебник /Под ред Г.К.Дмитриевой. М., 2004, с. 442; Богуславский М.М. Международное частное право. Учебник. М., 2002, с. 260; Авчинкин Д.В. Международные перевозки. Минск, 1999, с.21. Başqa bir mənbədə həmin vahid 16,67 kimi göstərilir (bax: Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник. / Под ред К.В.Холопова. М., 2000, с. 393).

[1] Bax: Лунц Л.А. Курс международного частного права. М., 2002, с. 543.

(daşıyıcılar) yük sahibi qarşısında **solidar,** yəni **birgə məsuliyyət** daşıyırlar.

KOTİF yükün salamat (olduğu kimi) qalmamasına görə daşıyıcının (dəmir yolunun) məsuliyyətini müəyyənləşdirərkən **təqsir prinsipindən** çıxış edir. Bu prinsipə müvafiq olaraq, daşıyıcı (dəmir yolu) yükün salamat (olduğu kimi) qalmamasına görə yalnız təqsiri olduqda məsuliyyət daşıyır. Özü də KOTİF **təqsirlilik prezumpsiyası** müəyyənləşdirir. Bu prezumpsiyaya görə, əksi sübut edilənə kimi, daşıyıcı yükün salamat qalmamasına görə təqsirli hesab olunur.

KOTİF bir sıra hallarda daşıyıcını yükün salamat qalmamasına görə məsuliyyətdən azad edir. Həmin hallarda o, yük sahibi qarşısında cavab vermir.

Yük üçün xüsusi təhlükə yaradan hallar daşıyıcının məsuliyyətdən azad olunmasına səbəb olan əsaslardan biridir. Həmin hallara aşağıdakılar aiddir:

-taranın qüsurlu olması;

-yükləmə (yükvurma) işinin yükgöndərən (müştəri) tərəfindən həyata keçirilməsi;

-yükün nəqliyyat (daşıma) vasitəsindən yükalan tərəfindən boşaldılması;

-yükün təbii xassəsi;

-qaimədə yükgöndərən tərəfindən yük barədə düzgün olmayan məlumat göstərilməsi və s.

Əgər həmin hallardan birinin nəticəsində yük salamat qalmazsa, onda daşıyıcı məsuliyyətdən azad olunur. Bu, məlum məsələdir. Belə ki, göstərilən hallarda yükün salamat qalmamasına daşıyıcının deyil, müştərinin (yükgöndərənin, yükalanın) təqsirli hərəkətləri səbəb olur. Buna görə də yükün zədələnməsi, korlanması və s. üçün müştəri məsuliyyət daşımalıdır.

Digər hallar – **daşıyıcının yaxa qurtara və nəticəsini aradan qaldıra bilmədiyi hallardır.** Söhbət qarşısı alına bilməyən hallardan (məsələn, zəlzələdən, qasırğadan, yer sürüşməsindən və s.) gedir. Əgər yükün salamat qalmamasına həmin hallar səbəb olarsa,

daşıyıcı məsuliyyətdən azad olunur. Lakin yükün salamat qalmamasına qarşısıalınmaz halların səbəb olması sübuta yetirilməlidir. Sübutetmə yükünü daşıyıcı çəkir, yəni sübuta yetirmə vəzifəsini dəmir yolu daşımalıdır.

Daşıyıcı göstərilən hallardan başqa, **saz (nöqsansız) vaqonda** və ya **konteynerdə daşınan yüklərin sayına** (çəkisinə) görə də məsuliyyət daşımır. Bunun üçün vaqonların (və ya konteynerlərin) yükgöndərənin (və ya gömrük orqanının) nöqsansız (tamlığı pozulmamış) plombu ilə qəbul edilməsi və təhvil verilməsi tələb olunur.

Bəzən yük nasaz vaqonlarda və digər daşıma vasitələrində daşınır. Belə hallarda daşıma praktikasında daşıyıcının məsuliyyət daşıyıb-daşımaması barədə məsələni həll etmək kifayət dərəcədə çətinləşir. Çətinlik onunla bağlı olur ki, yükgöndərən yükü nasaz vaqonlara (digər daşıma vasitəsinə) vurur və nəticədə yük zədələnir, xarab olur və s., yəni salamat (olduğu kimi) qalmır. Göstərilən halda daşıyıcı məsuliyyət daşıyır, yoxsa məsuliyyətdən azad olur?

Bern Yük Konvensiyası bu suala cavab verərək göstərirdi ki, yükgöndərən tərəfindən nasazlığı aşkar görünən (göz qabağında olan) vaqonlara yükvurma yük üçün xüsusi təhlükə törədən haldır. Bu hala görə, yuxarıda göstərdiyimiz kimi, daşıyıcı məsuliyyət daşımır. Bern Yük Konvensiyasından fərqli olaraq, KOTİF göstərilən qaydanı istisna edir.[1]

Lakin göstərilən halda **qarışıq məsuliyyətin** yaranması barədə xarici ədəbiyyat səhifələrində fikir söylənilir.[2] Söhbət tərəflərin (daşıyıcının və yükgöndərənin) qarışıq məsuliyyət daşımasından gedir.

Hesab edirik ki, bu, məsələnin daha düzgün həll olunmasını ifadə edir. Belə ki, vaqonları, yükvurma (yükləmə) üçün, bir qayda

---

[1] Bax: Авчинкин Д.В. Международные перевозки. Минск, 1999, с. 21.

[2] Bax:Bulletin des transports internationaux par chemins de fer. 1975, № 4, p. 49; Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с. 106.

olaraq, daşıyıcı (dəmir yolu) verir. Daşıyıcı saz vaqonlar verməlidir. Bu, onun vəzifəsidir. O, həmin vəzifəni yerinə yetirmədiyi və ya lazımi qaydada yerinə yetirmədiyi hallarda təqsirli hərəkətə yol verir və əgər bunun nəticəsində yük xarab olarsa, bir sözlə, salamat qalmazsa, məsuliyyət daşımalıdır. Digər tərəfdən, yükgöndərən yükləmə (yükvurma) zamanı vaqonların saz olub-olmamasını yoxlamalıdır. Əgər yükgöndərən nasazlığı aşkar görünən (göz qabağında olan) vaqonlara yük vurursa, onda o, təqsirli hərəkətə yol verir və bunun nəticəsində yükün zədələndiyi, xarab olduğu və s. hallarda məsuliyyət daşımalıdır.

Göstərilən halda yükün salamat qalmamasına hər iki tərəfin (daşıyıcının və yükgöndərənin) təqsirli hərəkətləri səbəb olur. Öhdəliyin, o cümlədən daşıma öhdəliyinin hər iki tərəfin təqsiri üzündən pozulması isə mülki qanunvericiliyə görə qarışıq məsuliyyətin yaranması deməkdir.[3]

Bəzən yükün salamat qalmaması daşıyıcının qəsdi ilə bağlı olur. Belə halda KOTİF-ə görə, məhdud məsuliyyət prinsipi, başqa sözlə desək, məsuliyyətin məhdudlaşdırılması haqqında qaydalar tətbiq edilmir. Daşıyıcı yükün salamat qal-maması nəticəsində vurulmuş zərərin əvəzini tam həcmdə ödəməlidir. Yükün salamat qalmamasına daşıyıcının kobud təqsiri səbəb olduğu hallarda isə zərərə görə əvəz ödəmənin həddi artır, yəni əvəz ödəmənin həcmi zərərin həcmindən çox olur.

Yükün təyinat yerinə çatdırılma müddətinin ötürülməsi daşıyıcının məsuliyyət daşımasını şərtləndirən digər hallardan biridir. KOTİF bu hala görə məsuliyyət nəzərdə tutur. Belə ki, daşıyıcının üzərinə düşən əsas vəzifələrdən biri yükü vaxtında (müəyyənləşdirilmiş müddətdə) təyinat yerinə çatdırmaqdan ibarətdir. O, həmin müddəti pozmamalıdır. Əgər daşıyıcı bu müddəti pozarsa,
onda o, yük sahibi qarşısında məsuliyyət daşıyır.

[3] Qarışıq məsuliyyət MM-in 458-ci maddəsində nəzərdə tutulmuşdur.

Daşıyıcılar, yəni KOTİF iştirakçısı olan ölkələrin dəmir yolları məsuliyyət dövründə çatdırılma müddətinə əməl etməlidir. Belə ki, birinci dəmir yolu yükü daşınma üçün nəzərdə tutulan müddətdə qəbul etməli, axırıncı dəmir yolu isə təyi-nat yerində onu yükalana vaxtında verməlidir. Əgər məsuliyyət dövründə çatdırılma müddətinə əməl olunmazsa, onda daşıyıcılar solidar (birgə) məsuliyyət daşıyır.

Çatdırılma müddəti dəmir yol qaiməsində göstərilir. Əgər qaimədə göstərilən çatdırılma müddəti 2 sutkadan çox ötürülərsə, yəni 2 sutkadan (48 saatdan) çox gecikdirilmə halına yol verilərsə, onda dəmir yolu (daşıyıcı) **cərimə** ödəyir. Cərimənin məbləği daşıma haqqına əsasən müəyyənləşdirilir. Belə ki, daşıyıcı daşıma haqqının 0,1 %-i miqdarında cərimə ödəyir. Bern Yük Konvensiyasına görə cərimənin məbləği hər yükgöndərmə halı üçün 50 frankdan çox ola bilməzdi.[1] Bu norma KOTİF-də də nəzərdə tutulmuşdur.

Bəzən yükün təyinat yerinə çatdırılma müddətinin ötürülməsi nəticəsində yük sahibinə (yükalana) zərər vurulur. Zərərin miqdarı isə bir sıra hallarda ödənilən cərimənin məbləğindən çox olur, yəni cərimənin məbləği yük sahibinə (yükalana) vurulmuş zərərin miqdarını örtmür. Belə halda KOTİF-ə görə, daşıyıcı yük sahibinə (yükalana) zərərin əvəzini daşıma haqqının üçqat həcmi həddində ödəyir.[2] Bern Konvensiyasına görə isə zərərin əvəzi daşıma haqqının ikiqat məbləği həddində ödənilirdi.[3] Bəzən yükün təyinat yerinə vaxtında çatdırılmamasına daşıyıcının qəsd formasında təqsirli hərəkəti səbəb olur. Belə halda daşıyıcının məsuliyyətinin məhdudlaşdırılması barədə qayda tətbiq edilmir və daşıyıcı

---

[1] D.V.Avçinkin onu səhvən «500 frank» göstərir (bax: Авчинкин Д.В. Международные перевозки. Минск, 1999, с.21).

[2] Bax: Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник / Под ред. К.В.Холопова. М., 2000, с.393; Богуславский М.М. Международное частное право. Учебник. М., 2002, с. 260.

[3] D.V.Avçinkin dəqiq fikir söyləmir. O, «üçqat məbləğ» əvəzinə «ikiqat məbləğ» göstərir. Güman edirik ki, müəllif məsələni qarışıq salır (bax: Авчинкин Д.В. Международные перевозки. Минск, 1999, с.21).

vurulmuş zərərin əvəzini tam həcmdə ödəyir. Daşıyıcı kobud təqsir formasında hərəkətə yol verərsə və bunun nəticəsində yükün təyinat yerinə çatdırılma müddəti ötürülərsə və yük sahibinə (yükalana) zərər vurularsa, onda zərər üçün əvəz ödəmənin həcmi artır, yəni nəzərdə tutulan həddən çox olur.

Bəzən daşıyıcı qarşısı alına bilməyən hallara (məsələn, zəlzələyə, güclü
tufana və s.) görə yükün təyinat yerinə çatdırılma müddətini ötürür. Buna görə də o, yükü vaxtında təyinat yerinə çatdırmır. Belə hallarda daşıyıcı məsuliyyətdən azad olunur.

Göstərilən iki haldan, yəni yükü salamat saxlamamaq və onu təyinat yerinə vaxtında çatdırmamaq kimi hallardan başqa, daşıyıcı bəzi məsələlərə görə də məsuliyyət daşıyır. Həmin hallara aşağıdakılar aiddir:

-nəqliyyat sənədlərinin itirilməsi (daşıyıcı nəqliyyat sənədlərini itirərsə, məsuliyyət daşıyır – bu hala görə məsuliyyəti Bern Konvensiyası da nəzərdə tuturdu);

-yükgöndərənin daşıyıcıya verdiyi mala (yükə) sərəncamverici sənədlərin itirilməsi;

-nəqliyyat sənədlərindən, habelə mala (yükə) sərəncamverici sənədlərdən düzgün, lazımi qaydada istifadə edilməməsi;

-yükgöndərənin yük daşınması müqaviləsinin şərtlərini dəyişmək barədə göstərişlərinin yerinə yetirilməməsi.

Beynəlxalq dəmir yolu hüququ üçün əsas məsələ daşıyıcının məsuliyyətidir. Belə ki, daşımanı məhz o, həyata keçirərək yükü təyinat yerinə çatdırır. Bununla belə, yük sahibi də məsuliyyət daşıyır.

Yük sahibi vaqonların boşdayanma hallarına yol verməməlidir. O, yükü vaqonlara vaxtında vurmalı və ya yükü vaqonlardan nəzərdə tutulan müddətdə boşaltmalıdır. O, bu vəzifənin icra edilməməsinə görə məsuliyyət daşıyır. Belə ki, KOTİF-ə görə, yük sahibi boş dayanma hallarına yol verildikdə cərimə ödəyir.

Digər tərəfdən, yükün daşınması prosesində yük sahibi təqsirli hərəkətlərə yol verə bilər. Məsələn, yük sahibi daşıma müqaviləsinin şərtlərini pozur və ya
nəqliyyat sənədlərini düzgün tərtib etmir və s. Buna görə də o, cərimə ödəyir.

KOTİF üzrə daşıyı-cıya pretenziya və iddia verilməsi

KOTİF-in müəyyənləşdirdiyi əsas məsələlərdən biri **daşıyıcıya (dəmir yoluna) pretenziya verilməsi** qaydasıdır. KOTİF yük sahibi ilə dəmir yolu (daşıyıcı) arasında yaranan mübahisənin **pretenziya (məhkəməyəqədər) proseduru (icraatı)** əsasında həll edilməsinin mümkünlüyünü nəzərdə tutur. Lakin pretenziya proseduru (icraatı), yəni daşıyıcıya pretenziya verilməsi **fakultativ xarakter** daşıyır. Lakin yük təyinat yerinə gec çatdırıldığı zaman daşıyıcıya pretenziya 60 gün ərzində verilməlidir. Həmin müddət yük alındığı andan hesablanır, yəni başlayır.

Bəzi ölkələrin daxili (milli) qanunvericiliyi prentenziya prosedurunun (icraatının) məcburi xarakterə malik olması barədə göstəriş ifadə edir. Bu o deməkdir ki, mübahisə həll olunmaq üçün məhkəməyə verilməmişdən əvvəl hökmən daşıyıcıya pretenziya verilməlidir. KOTİF məcburi pretenziya proseduru (icraatı) barədə göstəriş ifadə etmir. Amma bəzi ölkələrin praktikasına görə, ölkələrin daxili (milli) qanunvericiliyinin nəzərdə tutduğu məcburi pretenziya proseduruna (icraatına) beynəlxalq daşımalar zamanı da əməl olunmalıdır.

Pretenziya prosedurunun (icraatının) zəruriliyi və vacibliyi məhkəmənin olduğu ölkənin qanunu ilə müəyyən edilir. Söhbət beynəlxalq daşıma barədə iddianın verildiyi məhkəmənin olduğu ölkənin qanunundan gedir.

Pretenziya yalnız daşıma müqaviləsinin iştirakçılarına verilə bilər. O, aşağıda göstərilən dəmir yollarından birinə göndərilir:

-yükün yola salınma (göndərilmə) yerinin dəmir yoluna;

-yükün təyinat yerinin dəmir yoluna;

-pretenziya irəli sürülməsinə səbəb olan halın baş verdiyi yerin dəmir yoluna.

Pretenziyaya bir sıra sənədlər qoşulur, yəni əlavə edilir. Həmin sənədlərə, hər şeydən əvvəl, qaimə və ya onun dublikatı, habelə digər zəruri sübuti əhəmiyyətli sənədlər aiddir.

KOTİF həm də daşıyıcıya iddianın verilməsi barədə göstərişlər ifadə edir. İddia yalnız daşıma müqaviləsinin iştirakçısına verilə bilər.

KOTİF-ə görə **iddia müddəti** 1 il müəyyən edilir. Daşıyıcının hərəkətlərində qəsd olduğu hallarda isə iddia müddəti 2 ilə bərabər olur.

İddia müddəti daşıyıcı pretenziyaya baxdığı müddət ərzində dayandırılır. İddia müddəti həm də digər hallarda məhkəmənin olduğu ölkənin qanununa əsasən dayandırıla bilər.

Yük sahibi ilə daşıyıcı arasında mübahisənin arbitraja verilməsi KOTİF-də nəzərdə tutulmuşdur. Belə halda mübahisə arbitraj proseduru (icraatı) əsasında həll edilir.

KOTİF üzrə sərnişin və baqaj daşımanın şərtləri

KOTİF-in tələblərinə görə dəmir yolu ilə beynəlxalq sərnişin daşınması müqavilə ilə rəsmiləşdirilir. İşarəsi "F" olan bilet müqavilənin sadə yazılı formasını ifadə edir. Beynəlxalq sərnişin daşınması məhz həmin bilet əsasında həyata keçirilir. Ona **sərnişin bileti** deyilir. Sərnişin bileti beynəlxalq sərnişin daşımalarında istifadə olunan əsas nəqliyyat sənədidir. O, əsasən, sübutetmə funksiyasını yerinə yetirir. Belə ki, sərnişin bileti dəmir yolu ilə beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsinin bağlanması faktını və onun şərtlərini müəyyən edir.

KOTİF biletin bir sıra məcburi rekvizitlərini müəyyən edir. Onların forma və yararlılıq müddəti tariflərlə və ya dəmir yollarının sazişləri ilə müəyyən edilir.

Sərnişin 5 yaşına kimi uşağı özü ilə pulsuz apara bilər. Bu zaman uşağa ayrıca yer verilmir və onun üçün bilet alınmır. 5 yaşından 10 yaşına kimi uşaqlara isə bilet güzəştlə satılır.

Sərnişin daşımadan imtina etmək hüququna malikdir. O, bu hüquqdan istifadə edərkən gediş haqqı ilə bağlı ödədiyi pulu (biletin pulunu) geri alır. Sərnişin daşımadan həm də yolun müəyyən bir hissəsində imtina edə bilər. Bu zaman ona yolun qalan hissəsinə münasib surətdə bilet pulu qaytarılır.

Sərnişinin özü ilə əl yükü aparmaq hüququ vardır. Bununla belə, o, özü ilə baqaj da aparmaq hüququna malikdir. Əl yükü baqajdan fərqlənir.

Əl yükü, bir qayda olaraq, sərnişinin tutduğu yerin altında və ya üstündə aparılır. O, sərnişinin nəzarəti altında və sahibliyində olur. Buna görə də əl yükünün salamat qalmamasına görə daşıyıcı deyil, sərnişin məsuliyyət daşıyır. Əgər əl yükünün salamat qalmamasına daşıyıcının təqsirli hərəkəti səbəb olarsa, onda sərnişin deyil, daşıyıcı məsuliyyət daşıyır. Lakin daşıyıcının təqsiri sübut olunmalıdır.

Baqaj isə xüsusi olaraq ayrılmış yerlərdə daşınır. Əl yükündən fərqli olaraq, baqajın daşınması baqaj qəbzi ilə

rəsmiləşdirilir. Əl yükü daşınan zaman isə hər hansı sənəd tərtib olunmur.

Baqaj, bir qayda olaraq, daşıyıcının sahibliyi və nəzarəti altında qalır. Buna görə də o, baqajın salamat qalmamasına görə məsuliyyət daşıyır. Əgər baqajın salamat qalmaması nəticəsində vurulmuş zərər sübut olunmazsa, daşıyıcı hər kiloqram çəki üçün 20 frank həcmində, sübut olunduqda isə 40 frank həcmində məsuliyyət daşıyır.

İki hala görə, birinci – baqajın salamat qalmamasına görə, ikinci – baqajın təyinat yerinə çatdırılma müddətinin ötürülməsinə görə daşıyıcının məsuliyyəti nəzərdə tutulur. Daşıyıcının həmin hallara görə məsuliyyət daşıması, əsasən, yük daşınması zamanı dəmir yolunun (daşıyıcının) məsuliyyət daşımasının eynidir. Amma baqajın təyinat yerinə çatdırılma müddətinin ötürülməsinə görə pretenziya müddəti 21 gün müəyyən edilir. Baqaj sahibi məhz həmin müddət ərzində pretenziya verə bilər. Göstərilən pretenziya müddəti baqajın alındığı andan hesablanır (başlayır).

İddia müddəti 1 il müəyyən edilir. Bu, ümumi qaydadadır.

Daşıyıcı həm də sərnişin daşınması müqaviləsi üzrə məsuliyyət daşıyır. Onun məsuliyyət daşıdığı hallara aşağıdakılar aiddir:

-sərnişinin sağlamlığının, yəni onun səhhətinin pozulması;

-sərnişinin ölməsi;

-qatarın təyinat yerinə vaxtında çatmaması;

-daşımadan imtina olunması.

Göstərilən hallara görə daşıyıcı zərər vurulan halın baş verdiyi ölkənin qanunu ilə məsuliyyət daşıyır. Lakin Avropa ölkələrinin əksəriyyətinin qanunvericiliyində çatdırılma müddətinin ötürülməsi və daşımadan imtina olunması kimi iki hala görə məsuliyyət nəzərdə tutulmur.[1]

---

[1] Bax: Bulletin des transports internationaus par chemins de fer. 1975. № 1-2. Bu jurnalda Beynəlxalq dəmir yolu daşımaları üzrə Mərkəzi Büro (Bern şəhəri) tərəfindən hazırlanmış qanunvericiliyin qısa məlumatı (icmalı) verilmişdir.

Daşıyıcının sərnişin daşımaları üzrə məsuliyyət daşıdığı əsas hal **sərnişinin həyatına və sağlamlığına zərər vurulması** halıdır. Həmin hal 1966-cı ildə Bern şəhərində bağlanmış sərnişin daşımaları zamanı Əlavə Sazişlə tənzimlənir. KOTİF həmin Sazişi özündə birləşdirir.[1]

Əlavə Saziş sərnişinin ölməsinə və səhhətinin zədələnməsinə (sağlamlığı-nın pozulmasına) görə daşıyıcı üçün məsuliyyət nəzərdə tutur. Sərnişinin sağlamlığına vurulan zərərə görə daşıyıcının məsuliyyət həddi daxili (milli) hüquqla müəyyənləşdirilir, amma 200 min frank təşkil edir (yəni daşıyıcının məsuliyyət həddi hər bir zərərçəkən sərnişin üçün 200 min frank səviyyəsində müəyyən edilir), bir şərtlə ki, daxili (milli) hüquqla daha aşağı məsuliyyət həddi (maksimumu) nəzərdə tutulsun. Bu onu göstərir ki, daşıyıcı üçün **yüksək məsuliyyət** müəyyənləşdirilir.

Daşıyıcı iki halda məsuliyyətdən azad edilir. Həmin hallara aşağıdakılar aiddir:

-zərərçəkən sərnişinin **təqsirli hərəkəti**, bir şərtlə ki, həmin hərəkət sərnişinin normal davranışına uyğun gəlməsin (əgər sərnişinin sağlamlığına və həyatına onun özünün təqsirli hərəkəti ilə zərər vurularsa, onda daşıyıcı məsuliyyət daşımır. Məsələn, sərnişin özünü hərəkət edən qatardan atır və bunun nəticəsində həyatdan məhrum olur);

-kənar hallar və üçüncü şəxslərin hərəkətləri. Belə hallarda daşıyıcı lazımınca diqqətli olmasına baxmayaraq, onlardan yaxa qurtara və nəticənin qarşısını ala bilmir (**qarşısı alına bilməyən** hallar). Məsələn, yer təkanları nəticəsində qatar aşır və bunun nəticəsində sərnişinlərə xəsarət vurulur. Belə halda, aydın məsələdir ki, daşıyıcı məsuliyyət daşıya bilməz.

Əlavə Sazişdə həm də sərnişinin şəxsi əşyalarına və əl yükünə görə daşı-yıcının məsuliyyət şərtləri nəzərdə tutulur. Əl yükünün və şəxsi əşyaların salamat qalmamasına görə məsuliyyət həddi 2 min frank məbləği ilə müəyyən edilir.

---

[1] Bax: Богуславский М.М. Международное частное право. Учебник. М., 2002, с. 259.

Əlavə Sazişdə **pretenziya və iddia verilməsinə aid qaydalar** da nəzərdə tutulur. Pretenziya yalnız daşıma müqaviləsində iştirak edən daşıyıcılara (dəmir yol-larına) verilir. Xüsusən də pretenziya o dəmir yoluna verilir ki, həmin dəmir yolu bədbəxt hadisənin (sərnişinin ölümü və ya xəsarət almasının) baş verdiyi sahənin istismarçısı olsun. Sərnişin qarşısında da məhz həmin dəmir yolu məsuliyyət daşıyır.

Əlavə Sazişə görə **pretenziya müddəti** 3 aydır. Məhz bu müddət ərzində zərərçəkən daşıyıcıya pretenziya irəli sürə bilər.

İddia müddəti zərərçəkən sərnişinlər üçün 3 il, onların himayəsində olan şəxslər üçün isə 5 il müəyyən edilir. Bu müddət ərzində onlar iddia hüququnun subyekti ola bilərlər.

3.6.Dəmir yolu ilə beynəlxalq yük daşımaları haqqında Saziş

Sazişin qəbul edilməsi

Qeyd etmək lazımdır ki, KOTİF Qərbi və Mərkəzi Avropa ölkələri arasında həyata keçirilən beynəlxalq dəmir yolu daşımalarını tənzim edir. Rusiya Federasiyası və digər MDB ölkələrində isə dəmir yolu nəqliyyatını qaydaya salan əsas beynəlxalq hüquqi akt "Dəmir yolu ilə beynəlxalq yük daşımaları haqqında" Sazişdir. Bu, dəmir yolu ilə beynəlxalq yük daşınması sahəsində çox önəmli akt hesab edilir.

Saziş sosialist ölkələri tərəfindən bağlanılmışdı. Yuqoslaviya istisna olmaqla, Avropa və Asiyanın bütün sosialist ölkələri Sazişin iştirakçıları idilər.[1]

Saziş Qarşılıqlı İqtisadi Yardım Şurası (QİYŞ) çərçivəsində işlənib hazırlanmışdı. İkinci dünya müharibəsi qurtardıqdan və sosialist ölkələrinin birliyi yarandıqdan sonra SSRİ ilə bu ölkələr arasında dəmir yolu daşımaları əvvəlcə ikitərəfli sazişlər əsasında

---

[1] Bax: Kolloch V.Abkommen über den internationalen Eisengahngüter Verkehr (SMGS). Berlin, 1959; Садиков О.Н. Международное железнодорожное грузовое сообщение между странами социалистического лагеря // Проблемы международного частного права. М., 1960.

həyata keçirilirdi. 1950-ci ildə ikitərəfli sazişlər çoxtərəfli sazişlə əvəz olundu ki, o da "Dəmir yolu ilə beynəlxalq yük daşımaları haqqında" Saziş adlandı. Həmin Saziş 1951-ci il noyabrın 1-də qüvvəyə mindi. Sonralar Sazişə dəfələrlə yenidən baxılmışdır. Axırıncı dəfə Sazişə dəyişiklik və əlavələr 1998-ci il yanvarın 1-də edilmişdir. 1999-cu il yanvarın 1-ə kimi Sazişdə Azərbaycan, Albaniya, Belarus, Bolqarıstan, Vyetnam, Gürcüstan, İran, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Çin, Koreya, Latviya, Litva, Moldova, Monqolustan, Polşa, Rusiya, Tacikistan, Türkmənistan, Özbəkistan, Ukrayna və Estoniya iştirak edir.

Bəzi Şərqi Avropa ölkələri (Macarıstan, Makedoniya, Rumıniya, Slovakiya və Çexiya) Sazişdə iştirak etmirlər. Lakin həmin dövlətlər qonşu ölkələrlə beynəlxalq dəmir yolu daşımaları həyata keçirən zaman Sazişin ayrı-ayrı müddəalarından və daşıma sənədlərindən istifadə edirlər.

Saziş aşağıdakı məsələləri tənzim edir:

-yükdaşıma şərtləri;

-daşıma haqqı (ödəniş) üzrə münasibətlər;

-daşıma sənədinin forması və onun tərtib edilmə qaydası;

-təhlükəli yüklərin xüsusi xarakterli daşıma şərtləri;

-yükün təyinat yerinə çatdırılma müddəti;

-yükün daşınmaya qəbul olunması üzrə münasibətlər;

-yükün təyinat yerində yük sahibinə (yükalana) verilməsi üzrə münasibətlər;

-daşıyıcının (dəmir yolunun) məsuliyyəti;

-yükgöndərənin və yükalanın məsuliyyəti;

-pretenziya və iddiaların verilməsi qaydaları və s.

Sazişin tətbiq sahəsi

Saziş Azərbaycan Respublikasında, habelə MDB ölkələrində dəmir yolu ilə beynəlxalq yük daşımalarını tənzim edən əsas aktdır. Saziş özündə preambulu, 8 bölməni, 41 maddəni və 20 əlavəni birləşdirir. Bölmələr bu və ya digər məsələnin tənzimlənməsinə həsr edilmişdir. Məsələn, IV bölmə daşıma müqaviləsinin dəyişdirilməsi qaydasını, V bölmə daşıyıcının məsuliyyət məsələsini və s. müəyyənləşdirir.

Saziş iştirakçı – dövlətlərin daxili yollarında yük əməliyyatlarının aparılması üçün açıq olan stansiyalar arasında həyata keçirilən birbaşa beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının hamısına tətbiq edilir. Beynəlxalq daşıma iştirakçı – dövlətlərin dəmir yolu şəbəkəsinin vasitəsilə həyata keçirilir. Saziş daşıyıcı (dəmir yolu), yükgöndərən və yükalan üçün məcburi qüvvəyə malikdir.

Elə məsələlər vardır ki, onlar Sazişlə tənzimlənmir. Belə ki, Sazişdə müəyyən məsələləri nizama salan normalar olmur. Onda məsələni həll etmək üçün daşımanı həyata keçirən dəmir yolunun aid olduğu ölkənin daxili (milli) qanunu tətbiq edilir. Bu barədə Sazişin 2-ci maddəsində birbaşa göstəriş vardır.

Əgər yükün yolasalınma (göndərilmə) və təyinat yerləri eyni bir ölkənin ərazisində olarsa və daşıma başqa ölkənin ərazisində yalnız tranzitlə həyata keçirilərsə, Saziş belə yük daşımalara tətbiq edilmir.

Sazişdə iştirak edən hər bir milli dəmir yolu xüsusi yüklərdən başqa, bütün yükləri daşımalıdır: a) əgər daşıma yolasalma (göndərilmə) yerinin dəmir yolunun daşıma planında nəzərdə tutulmuşsa; b) əgər yük dəmir yolunun malik olduğu nəqliyyat vasitəsilə daşınarsa; c) əgər yükgöndərən Sazişin şərtlərini yerinə yetirərsə (Sazişin 3-cü maddəsi).

Saziş özündə daşımanın müəyyən növləri üçün bir sıra xüsusi qaydaları birləşdirir. Həmin qaydalara aşağıdakılar aiddir:

-təhlükəli yüklərin daşınma qaydaları;

-yüklərin yükgöndərənin və ya yükalanın bələdçilərinin müşayiəti ilə daşınması qaydaları;

-tez xarab olan yüklərin daşınma qaydaları;

-konteynerlərin daşıma qaydaları;

-yüklərin altlıqlarda (ona rus dilində «poddon» deyilir) daşınma qaydaları;

-dəmir yoluna aid (məxsus) olmayan vaqonların daşıma qaydaları;

-nəqliyyat paketlərində yüklərin daşınma qaydaları.[1]

Bunlardan başqa, Saziş ayrı-ayrı Tarif Rəhbərliyi şəklində əlavələrə malikdir ki, onlardan iştirakçı – dövlətlər arasında həyata keçirilən daşımalar zamanı istifadə olunur.[2]

Saziş yüklərin dəmir yolu ilə tranzit daşımalarına tətbiq edilmir. Bu növ daşımalar tranzit tariflərində nəzərdə tutulan şərtlərlə həyata keçirilir.

Saziş üzrə yükdaşıma şərtləri

Sazişdə yükdaşıma şərtlərini müəyyən edən kifayət qədər normalar ifadə olunmuşdur. Bu normalarda, hər şeydən əvvəl, aşağıdakılar nəzərdə tutulur:[3]

-yükün daşınma üçün qəbul edilməsinə aid olan şərtlər;
-daşıma (nəqliyyat) sənədinə aid olan şərtlər;
-yükün təyinat yerinə çatdırılma müddətinə aid olan şərtlər;
-daşıma haqqı (ödəniş) barədə şərtlər,
-daşıyıcının məsuliyyəti barədə şərtlər və s.

Yükün daşıma üçün qəbul edilməsinə aid şərtlərə müvafiq olaraq qaba və
ya taraya ehtiyacı olan yük daşıyıcıya tara və ya qabda təqdim olunmalıdır. Bunun çox vacib əhəmiyyəti vardır. Belə ki, yükün tara və ya qabda təqdim olunması onun salamat (olduğu kimi) qalmasını təmin edir, yəni yükü itməkdən, korlanmaqdan, zədələnməkdən və xarab olmaqdan qoruyur. Digər tərəfdən, tara və ya qab başqa yüklərin və daşıma vasitələrinin zədələnməsinin, habelə adamlara zərər vurulmasının qarşısını alır. Əgər yük lazımi tara və ya qabda

---

[1] Bax: Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник / Под ред. К.В.Холопова. М., 2000, с. 385.
[2] Bax: Авчинкин Д.В. Международные перевозки. Минск, 1999, с.26.
[3] Həmin şərtlər barədə bax: Звеков В.П. Международное частное право. Курс лекций. М., 1999, с. 315-316; Международное частное право. Учебник /Под ред. Г.К. Дмитриевой. М., 2004, с. 442-444; Богуславский М.М. Международное частное право. Учебник. М., 2002, с. 260-261; Лунц Л.А. Курс международного частного права. М., 2002, с. 548-549; Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.114-123 və b.

təqdim olunmazsa və onun qüsurlu olması müəyyənləşdirilərsə, onda daşıyıcı yükü daşımaya qəbul etməkdən imtina etməlidir.

Yükgöndərən yük yerlərini nişanlamalıdır. Nişanlamada aşağıdakı məlumatlar göstərilir:

-yük yerlərinin işarəsi və onların nömrəsi;
-yükün yola salınma (göndərilmə) stansiyası və dəmir yolu;
-yükün təyinat yerinin stansiyası və dəmir yolu;
-yükgöndərən;
-yükalan;
-yük yerlərinin sayı.

Yükləmə (yükvurma) işi ya dəmir yolu (daşıyıcı), ya da yükgöndərən tərəfindən görülür. Yükləmə (yükvurma) işinin kim tərəfindən yerinə yetirilməsi yükgöndərmə yerinin dəmir yolunda qüvvədə olan daxili qaydalarla müəyyən edilir. Bu barədə qaimədə qeyd aparılır.[1]

Yükgöndərən yükü müşayiət edən bütün sənədləri qaiməyə qoşmalıdır, yəni əlavə etməlidir. Bu sənədlər yük yolda olarkən gömrük və digər prosedurların həyata keçirilməsi üçün zəruridir. Dəmir yoluna (daşıyıcıya) verilmiş bütün sənədlər qaimədə adbaad sadalanmalıdır. Daşıyıcı yükgöndərən tərəfindən qaiməyə əlavə edilən sənədlərin düzgünlüyünü və çatışmasını yoxlamağa borclu deyildir.

Yükgöndərən yükü müşayiət edən sənədlərin olmaması, çatışmaması, və ya düzgün olmaması ilə bağlı yaranan nəticəyə görə dəmir yolu (daşıyıcı) qarşısında məsuliyyət daşıyır. O, həm də qaimədə göstərilən məlumatların düzgün olmamasına görə məsuliyyət daşıyır.[1]

Daşıma (nəqliyyat) sənədinə aid olan şərtlərə görə, yükdaşıma qaimə ilə rəsmiləşdirilir.[2]

---

[1] Bax: Sazişin 9-cu maddəsi.
[1] Bax: Sazişin 11-ci və 12-ci maddələri.
[2] Bax: Sazişin 7-ci maddəsi.

Saziş üzrə qaimə

Hüquq ədəbiyyatında haqlı olaraq göstərilir ki, dəmir yolu ilə yük daşınması müqaviləsinin bağlanması beynəlxalq qaimə ilə rəsmiləşdirilir.[3] Qaimə Sazişdə nəzərdə tutulan formada tərtib edilir. Həmin forma Sazişə əlavə olunmuşdur.

Qaimənin tərtib olunması dəmir yolu ilə **beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin bağlanması faktını** təsdiq edir. Qaimə ilə həm də müqavilə şərtləri təsdiq olunur. Buna görə də göstərə bilərik ki, qaimə **sübutetmə funksiyasını** yerinə yetirir.

Qaimə **müqavilə** sənədidir. Belə ki, o, beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin **məcburi yazılı formasını** ifadə edir.[4] Qaimənin tərtib edilməsi və mövcudluğu onu bildirir ki, daşıyıcı ilə yükgöndərən arasında **sadə yazılı formada** yük daşınması müqaviləsi bağlanmışdır.

Sazişdə nəzərdə tutulan qaimə **beş vərəqədən** ibarətdir.[5] Hər bir vərəqənin müəyyən forması vardır. Yalnız qaimənin birinci vərəqi onun əsli sayılır. Məhz buna görə də vərəqənin əsli **hüquqi sənəd** qüvvəsinə malikdir. Digərləri yükün verilməsi vərəqəsi və ya yükün çatdırılması barədə məlumat vermək vərəqi və s. adlanır.

Yükgöndərən qaiməni düzgün doldurmalı və imzalamalıdır. O, yükgöndər-mənin hər bir halında yükü daşınma üçün təqdim etməklə yanaşı, qaiməni də daşıyıcıya verməlidir. Bu, onun vəzifəsidir.

Qaimə müvafiq tələblərə uyğun doldurulmalıdır. Bu tələblər beynəlxalq yükdaşıma Sazişi qaiməsinin

---

[3] Bax: Лунц Л.А. Международное частное права. М., 2002, с. 548; Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.115.

[4] Bax: Авчинкин Д.В. Международные перевозки. Минск, 1999, с.18.

[5] Bax: Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник / Под ред. К.В.Холопова. М., 2000, с. 385. Lakin başqa mənbədə qaimənin üç vərəqədən ibarət olması göstərilir (bax: Международное частное право. Учебник/ Под. ред. Г.К.Дмитриевой. М., 2004, с.442).

doldurulması üzrə **«İzahat»** adlı sənəddə nəzərdə tutulur. Qaimə də məhz həmin sənədə uyğun doldurulmalıdır.

Qaimə yükün yola salındığı (göndərmə yeri) ölkənin dilində doldurulmalı və Sazişin iki rəsmi dilindən birinə tərcümə olunmalıdır. Sazişin rəsmi dili dedikdə çin dili (əgər yük Çinə daşınarsa) və ya rus dili (bütün qalan hallarda) başa düşülür.

Yükgöndərən qaimədə bir sıra yüklərin qiymətini onları daşınmaya təqdim edən zaman göstərməlidir (elan etməlidir). Həmin yüklərə aiddir: qızıl, gümüş, platin, onlardan düzəldilmiş məmulatlar, qiymətli daşlar, qiymətli xəzlər, şəkillər, çəkilib qurtarmış filmlər və s.

Yük qaimədə adbaad sadalanmalıdır. Yükün çəkisi, habelə onun müəyyənləş-dirilmə üsulu qaimədə göstərilir. Bu, yükün yola salındığı ölkənin qaydaları ilə müəyyən edilir.[1]

Qaimə hər bir yükgöndərmə (yük yolasalma) halında tərtib edilir.

Göndərmə (yolasalma) stansiyası tərəfindən yük və qaimə daşınma üçün qəbul edildiyi andan yük daşınması müqaviləsi bağlanmış hesab edilir. Qaiməyə göndərmə (yolasalma) stansiyasının **təqvim ştempeli** vurulur. Bu, yükün daşınmaya qəbul edilməsini təsdiq edir.

Qaimədə sadalanan bütün yüklər yükgöndərən tərəfindən təhvil verildikdən və daşıma haqqı ödənildikdən sonra dərhal qaiməyə təqvim ştempeli vurulur.[2]

---

[1] Bax: Sazişin 7-ci maddəsi.
[2] Bax: Sazişin 8-ci maddəsi.

Saziş üzrə yükün təyinat yerinə çatdırılma müddəti və daşıma ödənişləri

Sazişin normalarında **yükün təyinat yerinə çatdırılma müddətinə** aid şərtlər də nəzərdə tutulmuşdur. Çatdırılma müddəti Sazişin tənzimlədiyi və müəyyənləşdirdiyi əsas məsələlərdən biridir.

Daşıma öhdəliyinin lazımi qaydada yerinə yetirilməsi çatdırılma müddətindən asılıdır. Buna görə də Saziş çatdırılma müddəti ilə bağlı bütün məsələlərin nizamlanmasına xüsusi əhəmiyyət verir.

Sürətə görə çatdırılma müddətinin (çatdırılma müddəti sürətdən asılı olan məsələdir) iki növü fərqləndirilir: yükün böyük sürətlə çatdırılma müddəti, yükün kiçik sürətlə çatdırılma müddəti. Belə ki, Sazişə görə yük böyük və ya kiçik sürətlə təyinat yerinə çatdırıla bilər. Buna görə də yükdaşıma iki növ sürətlə (böyük və ya kiçik sürətlə) həyata keçirilir. Sürətin növünü yükgöndərən seçir və müəyyən-ləşdirir. Yükgöndərənin seçdiyi sürət növü isə həm yükün çatdırılma müddətinə, həm də daşıma haqqının həcminə təsir göstərir.

Sürətdən başqa, daşımanın növü də yükün çatdırılma müddətinə təsir göstərir. Söhbət daşımanın xırda yükgöndərmə və vaqonla yükgöndərmə kimi iki növündən gedir. Hər iki əlamətə (sürətə və daşımanın növünə) görə yükün çatdırılma müddəti aşağıdakı normalar əsasında müəyyənləşdirilir:

1.**Böyük sürət üçün**:

-xırda yükgöndərmə – 1 sutkada 200 km;

-vaqonla yükgöndərmə – 1 sutkada 320 km;

2.**Kiçik sürət üçün:**

-xırda yükgöndərmə – 1 sutkada 150 km;

-vaqonla yükgöndərmə – 1 sutkada 200 km.

Sazişdə yükün təyinat yerinə çatdırılma müddətinin başlanğıcının müəyyən edilməsi barədə normaya da rast gəlirik. Bu normaya görə çatdırılma müddətinin axını yükün daşınma üçün qəbul olunduğu gündən sonra gələn günün 00:00 saatından başlayır (hesablanır). Bəzi hallarda çatdırılma müddəti iki sutka uzadılır. Həmin hallara aşağıdakılar aiddir:

-ölkənin dəmir yollarının eni müxtəlif olduqda, sərhəd stansiyalarında yükün boşaldılıb yenidən yüklənməsi və ya vaqonların yerlərinin dəyişdirilməsi;

-vaqonların bərə ilə keçirilməsi.

Çatdırılma müddəti həm də sərhəd, gömrük və digər prosedurların (qaydaların) həyata keçirilmə vaxtı qədər uzadılır.[1] Belə ki, həmin prosedurların yerinə yetirilməsi, şübhəsiz ki, müəyyən vaxt müddəti tələb edir. Bu isə, məlum məsələdir ki, çatdırılma müddətinin uzadılmasına səbəb olur. Bunlardan əlavə, çatdırılma müddəti aşağıda göstərilən hallarda da uzadılır: a) daşıyıcının (dəmir yolunun) təqsiri olmadan daşımada yaranan fasilə (bu fasilə müvəqqəti olaraq daşımanın başlamasına və ya davam etdirilməsinə mane olur), b) daşıma müqaviləsinin şərtlərinin dəyişdirilməsi nəticəsində yaranan ləngimə.

Sazişdə **daşıma ödənişləri** barədə də müvafiq hüquqi göstərişlər vardır. Daşıma ödənişləri aşağıdakılardan ibarətdir:

-**daşıma haqqı** (yük sahibinin yükdaşımaya görə daşıyıcıya ödədiyi haqq);

-**əlavə rüsumlar**;

---

[1] Вах: ст.14 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении.

-digər xərclər (yükün daşıyıcı tərəfindən daşınma üçün qəbul olunduğu andan yükalana verildiyi ana kimi yaranan xərclər).

Buna görə də daşıma ödənişləri dedikdə daşıma haqqı, əlavə rüsumlar və digər xərclər başa düşülür. O, daşıma müqaviləsi bağlanana kimi qüvvədə olan mövcud tariflərə görə hesablanır. Qüvvədə olan tariflər dedikdə daxili tariflər və tranzit tarifləri başa düşülür.

Daxili tariflər odur ki, bu tariflər əsasında yükün yola salındığı ölkənin və təyinat ölkəsinin dəmir yolları ilə yükdaşımaya görə daşıma ödənişləri hesablanır. Belə ki, yükün yola salındığı ölkənin ərazisində həyata keçirilən daşımaya görə həmin ölkənin daxili tarifi, təyinat ölkəsinin ərazisində isə həyata keçirilən daşımaya görə həmin ölkənin daxili tarifi tətbiq edilir. Daxili tariflər müvafiq ölkələrin daxili (milli) valyutası ilə müəyyən edilir.

Tranzit tarifləri odur ki, bu tariflərə əsasən tranzit yolu (üçüncü ölkənin dəmir yolu) ilə daşımaya görə daşıma ödənişləri hesablanır (tranzit tarifinə uyğun gələn valyuta ilə).[1]

Daşıma müqaviləsi üzrə daşıma ödənişləri sərhəd stansiyası vasitəsilə qısa yol üzrə hesablanır. Söhbət yükgöndərənin qaimədə göstərdiyi stansiyadan gedir.[2]

Daşıma ödənişlərinin həyata keçirilməsi yükgöndərənlə yükalan arasında bölünür. Bu o deməkdir ki, daşıma ödənişlərini həm yükgöndərən, həm də yükalan həyata keçirə bilər. Sazişin 14-cü və 15-ci maddələri bu məsələnin tənzimlənməsinə həsr edilmişdir. Həmin maddələrə müvafiq olaraq, daşıma müqaviləsi üzrə daşıma ödənişləri aşağıdakı kimi alınır:

-yükün yola salındığı ölkənin (göndərilmə yerinin) dəmir yolu ilə daşımaya görə – yükgöndərəndən (ödəniş yükün yola salındığı stansiyada həyata keçirilir);

---

[1] Bax: Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник / Под ред. К.В.Холопова. М., 2000, с.387.

[2] Bax: ст. 13 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении.

-təyinat ölkəsinin dəmir yolu ilə daşımaya görə – yükalandan;

-tranzit dəmir yolu ilə daşımaya görə – ya yükgöndərəndən, ya da yükalandan. Bu, daşıma müqaviləsinin şərtindən asılıdır. Həmin şərtə görə, daşıma ödənişini həyata keçirməli olan şəxsin (yükgöndərənin və ya yükalanın) adı qaimədə göstərilir. Qaimədə adı göstərilən şəxs də daşıma ödənişini həyata keçirmək vəzifəsini daşıyır.[1] Daşıma ödənişləri Beynəlxalq Tranzit Tariflərinin (BTT-nin) stavkası (dərəcəsi) əsasında həyata keçirilir (valyuta İsveçrə frankıdır).

Saziş yük sahibinə hüquq verir ki, o, artıq bağlanmış daşıma müqaviləsinin şərtlərini dəyişdirsin. Söhbət yükgöndərənin və ya yükalanın daşıma müqaviləsinin şərtlərini dəyişdirmək hüququndan gedir. Buradaca qeyd edirik ki, həm yükgöndərən, həm də yükalan yalnız bircə dəfə müqavilə şərtlərini dəyişdirə bilərlər. İkinci dəfə onların müqavilə şərtlərini dəyişdirməyə ixtiyarı çatmır.

Sazişin IV bölməsi daşıma müqaviləsinin dəyişdirilməsi qaydasını müəyyən edir. Yükgöndərən müqaviləyə aşağıdakı dəyişikliklər edə bilər: yükü götürmək (yükün yola salındığı stansiyadan), təyinat stansiyasını dəyişmək, yükalanı dəyişmək, yükü yola salındığı stansiyaya qaytarmaq. Yükalan isə təyinat stansiyasını (təyinat ölkəsi həddində) və yükalanı dəyişdirə bilər. Əgər müqavilənin dəyişdiril-məsi yükün hissələrə bölünməsinə səbəb olarsa, onda belə hala yol verilmir.

Yük sahibi həm də bildiriş verə bilər. Belə ki, nəqliyyat prosesində daşınma və yükün verilməsinə mane olan hallar yarana bilər. Yük sahibi belə halların yaranması barədə bildiriş verir. Sazişdə həmin halların yaranması zamanı müəyyən hərəkətlərin edilməsi barədə qayda nəzərdə tutulmuşdur.

Yük təyinat stansiyasına çatdıqda dəmir yolu (daşıyıcı) yükü yükalana verməlidir. Bu, onun üzərinə düşən əsas vəzifələrdən biridir. Daşıyıcının bu vəzifəsinə yükalanın yükün verilməsini tələb

[1] Вах: ст 15 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении.

etmək hüququ uyğun gəlir. Digər tərəfdən, yükalan onun ünvanına göndərilmiş yükü qəbul etməlidir.[2] Yükü qəbul etmək yükalanın hüququ deyil, vəzifəsidir. Bu isə təsadüfi deyildir. Belə ki, əgər yükalanlar öz ünvanlarına göndərilmiş yükləri qəbul etməsələr, onda təyinat stansiyalarında çoxlu yüklər yığılıb qalardı. Bu hal isə, öz növbəsində, yüklərin saxlanmasında və yerləşdirilməsində problemlərin yaranmasına səbəb olardı. Belə problemin əmələ gəlməməsi üçün yükalan onun ünvanına göndərilmiş yükləri təyinat stansiyasında (yerində) qəbul etmək vəzifəsi daşımalıdır.

Yükalan yalnız bircə halda yükün qəbul olunmasından imtina edə bilər. Belə ki, əgər zədələnmə və ya xarabolma nəticəsində yükün keyfiyyətinin xeyli dəyişdiyi, ondan nəzərdə tutulmuş məqsədlər üçün tamamilə və ya qismən istifadə etiməyin mümkün olmadığı müəyyənləşdirilərsə, yükalan zədələnmiş və ya xarab olmuş yükü qəbul etməkdən imtina etmək hüququna malikdir.[1] Praktika bu qaydanı (normanı) belə mənada başa düşür ki, yükdən istifadənin mümkünlüyü ümumiyyətlə deyil, həmin yükalan üçün istisna edilir.

Dəmir yolu (daşıyıcı) yükalana yükü o halda verir ki, yükalan daşıma ödə-nişlərini tam həyata keçirsin. Daşıyıcı yükalana yüklə birlikdə və onunla bərabər qaimənin əslini, yükün çatması (gəlməsi) barədə bildiriş vərəqini də verir.

Yükün yükalana verilməsi ilə bağlı olan münasibətlərə hansı normalar tətbiq edilir? Sazişə görə, həmin münasibətlər təyinat yerinin dəmir yolunda qüvvədə olan daxili qaydalarla tənzimlənir.[2]

Sazişdə yükün salamat (olduğu kimi) qalmaması halında əmələ gələn münasibətləri nizama salan müvafiq normalar da

---

[2] Вах: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.116.

[1] Yeri gəlmişkən, qeyd edək ki, bu qayda bir sıra xarici ölkələrin, o cümlədən Azərbaycan Respublikasının daxili (milli) nəqliyyat hüququnda (nəqliyyat nizamnamə və məcəllələrində) də nəzərdə tutulmuşdur.

[2] Вах: ст.17 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении.

nəzərdə tutulmuşdur. Yükün salamat qalmaması **kommersiya aktı** ilə təsdiqlənir. Kommersiya aktı yükün salamat qalmamasını sübut edən sənəddir. Bu sənəd aşağıdakı hallarda tərtib edilir:

-yükün tam itməsi;

-yükün qismən itməsi (yəni yükün əskik gəlməsi);

-yükün çəksinin (kütləsinin) çatışmaması;

-yükün zədələnməsi;

-yükün xarab olması və ya korlanması;

-yükün keyfiyyətinin aşağı düşməsi.

Kommersiya aktı onu tərtib edən stansiyanın vəzifəli şəxsi və yükalan tərəfindən imzalanır. O, təlimatda (ona xidməti təlimat deyilir) göstərilən qaydada tərtib olunur.

Kommersiya aktı elə bir sənəddir ki, onun əsasında daşıyıcıya (dəmir yoluna) pretenziya və iddia verilir. Bəzən kommersiya aktı tərtib olunmur. Belə hallarda daşıyıcıya (dəmir yoluna) tələb (pretenziya və iddia) irəli sürmək mümkündürmü?

Kommersiya aktının tərtib edilməməsi yük sahibini yalnız bir şərt əsasında daşıyıcıya tələb (pretenziya və iddia) irəli sürmək hüququndan məhrum etmir: əgər dəmir yolunun kommersiya aktı tərtib etməməsi kimi düzgün olmayan hərəkətindən vaxtında şikayət verilmişsə, onda yük sahibi dəmir yoluna tələb irəli sürə bilər.[1]

Yeri gəlmişkən, bu qayda Azərbaycan Respublikasının daxili (milli) nəqliyyat hüququnda da nəzərdə tutulmuşdu. Məsələn, keçmiş Hava Məcəlləsinə görə, kommersiya aktının olmaması yük sahibini

---

[1] Вах: Бюллетень Верховного Суда РСФСР. 1974, № 6, с.7-8.

pretenziya və ya iddia vermək hüququndan məhrum etmirdi, bu şərtlə ki, aviasiya müəssisəsi işçilərinin kommersiya aktı tərtib etməkdən boyun qaçırdıqları, yükgöndərənin və ya yükalanın onların hərəkətlərindən şikayət etdiyi sübut edilmiş olsun.[2]

Bəzən yükün itməsinin, xarab olmasının, korlanmasının, onun çəkisinin azalmasının və ya keyfiyyətinin aşağı düşməsinin səbəbini və miqdarını, habelə yükün salamat qalmaması nəticəsində yük sahibinə vurulmuş zərərin həcminin müəyyənləşdirilməsi məqsədilə kommersiya aktına əlavə olaraq ekspertiza aparılır. Ekspertiza təyinat ölkəsinin qaydaları və daxili (milli) qanunvericiliyi əsasında həyata keçirilir.[3]

Yük sahibinin yük daşınması müqaviləsi üzrə daşıdığı əsas vəzifələrdən biri daşıma ödənişlərini tam həyata keçirməkdən ibarətdir. Həmin ödənişlərin tam həyata keçirilməsini təmin etmək üçün Sazişdə xüsusi norma müəyyən edilmişdir.[4] Bu normaya görə, daşıyıcı (dəmir yolu) yükə girov hüququna malikdir, yəni Saziş daşıyıcının girov hüququnu tanıyır. Yükə girov hüququ

---

[2] Bax: HM-in 116-cı maddəsi. «Aviasiya haqqında» Azərbaycan Respublikasının 24 iyun 2005-ci il tarixli Qanunu (AHQ) qəbul edildikdən sonra Azərbaycan Respublikasının Hava Məcəlləsi qüvvədən düşmüşdür. AHQ-nin XI fəsli hava gəmilərinin istismarı ilə əlaqədar vurulan zərərə görə məsuliyyət məsələlərinə həsr olunmuşdur. Burada nəzərdə tutulmuşdur ki, vurulan zərərə görə daşıyıcının məsuliyyəti Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyi və tərəfdar çıxdığı beynəlxalq müqavilələrlə müəyyənləşdirilir.

[3] Bax: ст.18 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении.

[4] Bax: ст.19 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении.

daşıyıcıya ixtiyar verir ki, o, əgər yük sahibi daşıma müqaviləsindən irəli gələn daşıma ödənişlərini həyata keçirməzsə, öz tələbini yük hesabına təmin etsin. Yükə girov hüququ barədə norma Azərbaycan Respublikasının mülki qanunvericiliyində də nəzərdə tutulmuşdur (MM-in 860-cı maddəsi).

Dəmir yolunun (daşıyıcının) yükə olan girov hüququ təyinat ölkəsinin (yükün yükalana verilməli olduğu ölkənin) daxili (milli) qayda və qanunları ilə müəyyən edilir. Buna görə daşıyıcının tələbinin yük hesabına təmin edilməsi üzrə münasibətlərə həmin qayda və qanunlar tətbiq edilir.

Sazişə görə mülki-hüquqi məsuliyyət

1.Daşıyıcının (dəmir yolunun) məsuliyyəti. Sazişlə tənzimlənən əsas məsələlərdən biri yükdaşıma zamını daşıyıcının (dəmir yolunun) məsuliyyət məsələsidir. Sazişin 5-ci bölməsi məhz bu məsələnin tənzimlənməsinə həsr olunmuşdur. Bu bölmə daşıyıcının məsuliyyətinin forma və növünü müfəssəl şəkildə, geniş təfsilatı ilə müəyyən edir.

Saziş daşıyıcının (dəmir yolunun) **məsuliyyət dövrünü** müəyyən edir. Dəmir yolu məhz yük sahibi qarşısında məsuliyyət daşıyır. Belə ki, qaimə (Sazişdə nəzərdə tutulan qaimə) ilə yükü daşınma üçün qəbul edən daşıyıcı (dəmir yolu) yükün yolda olduğu bütün müddət ərzində və onun təyinat yerində yükalana təhvil verilməsi anına kimi daşıma müqaviləsinin yerinə yetirilməsinə görə cavabdehdir. Başqa sözlə desək, məsuliyyət dövrü birinci dəmir yolu tərəfindən yükün daşınma üçün qəbul olunduğu andan onun axırıncı dəmir yolu tərəfindən təyinat stansiyasında yükalana təhvil verildiyi ana kimi olan vaxt dövrünü əhatə edir.[1] Özü də hər bir sonrakı

[1] Bax: Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник/Под ред. К.В.Холопова. М., 2000, с.392; Международное частное право. Учебник/ Под ред. Г.К. Дмитриевой. М., 2004, с.444.

dəmir yolu qaimə ilə birlikdə yükü daşınma üçün qəbul etməklə yük daşınması müqaviləsinə daxil olur və öz üzərinə həmin müqavilədən yaranan öhdəlik götürür.[2]

Sazişdə daşıyıcının mülki-hüquqi məsuliyyətə cəlb edilməsini şərtləndirən əsas hallar göstərilmişdir:

-birinci, yükün salamat (olduğu kimi) qalmaması halı;

-ikinci, yükün təyinat yerinə (stansiyasına) çatdırılma müddətinin ötürülməsi, yəni gecikdirilməsi halı.

Sazişə görə **yükün salamat (olduğu kimi) qalmaması** dedikdə aşağıdakılar başa düşülür:

-yükün tam itməsi;

-yükün qismən itməsi (əskik çıxması);

-yükün çəki (kütlə) baxımından çatışmaması;

-yükün zədələnməsi;

-yükün korlanması (xarab olması);

-yükün keyfiyyətinin aşağı düşməsi.

Bunlar yükün salamat qalmaması halının müxtəlif formalarıdır. Daşıyıcı hər bir formaya görə məsuliyyət daşıyır. Belə ki, həmin halların nəticəsində yük sahibinə zərər vurulur. Bu zərərə görə daşıyıcı cavabdehdir, yəni o, zərərin əvəzini ödəməlidir.

Saziş yükün salamat qalmamasına görə dəmir yolu (daşıyıcı) üçün **məsuliyyət şərtləri** müəyyən edir. Bu məsələyə ayrıca normalar həsr edilmişdir.[1] Sazişə görə **təqsir** əsas və başlıca məsuliyyət şərtidir. Başqa sözlə desək, Sazişdə təqsirə görə məsuliyyət prinsipi tanınır. Bu isə o deməkdir ki, daşınma üçün yükü qəbul edən daşıyıcı (dəmir yolu) onun salamat qalmamasına görə yalnız təqsiri olduqda məsuliyyət daşıyır. Özü də **daşıyıcının təqsir prezumpsiyası** müəyyən edilir (güman və ehtimal olunan təqsir). Təqsir prezumpsiyasına görə, əksi sübut olunana kimi daşıyıcı yükün salamat qalmamasında təqsirlidir və bunun üçün də

---

[2] Bax: Международное частное право. Учебник/ Под ред. Г.К.Дмитриевой. М., 2004, с.443.

[1] Bax: ст.22-23 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении.

o, məsuliyyət daşımalıdır. Əgər sübut olunsa ki, yük daşıyıcının təqsiri üzündən deyil, başqa səbəbə görə salamat qalmamışdır, onda daşıyıcının məsuliyyət daşımasından söhbət gedə bilməz.

Əlbəttə, belə hallarda sübutetmə yükünü (vəzifəsini) daşıyıcı çəkir, yəni təqsiri olmadığını təsdiqləyən sübutlar təqdim etmək vəzifəsi daşıyıcının üzərinə düşür.[2]

Xarici müəlliflərdən V.Kolloç Sazişin məsuliyyət şərtlərini nəzərdə tutan normasını izah edərkən göstərir ki, yükün salamat qalmamasına görə dəmir yolu (daşıycı) təqsirdən asılı olmayaraq məsuliyyət daşıyır[3] (buna təqsirsiz və ya obyektiv məsuliyyət deyilir), yəni daşıyıcının üzərinə obyektiv məsuliyyət düşür. Zənnimiz-cə, alim bu məsələdə əsaslı fikir söyləmir. Qeyd etmək lazımdır ki, Saziş təqsirə görə məsuliyyət prinsipindən çıxış edir, təqsirə görə məsuliyyəti tanıyır və nəzərdə tutur. Hələ sovet hüquq ədəbiyyatı səhifələrində təqsirə görə məsuliyyət prinsipi hər hansı mübahisə doğurmadan qəbul olunmuşdu.[1] Müasir dövrün müəllifləri də Sazişin təqsirə görə məsuliyyət prinsipi müəyyənləşdirməsi barədə birmənalı fikir söyləyirlər.[2] Yeri gəlmişkən, qeyd edək ki, sovet dövrünün məhkəmə praktikası da analoji mövqedə dururdu. Sazişin həmin normasını izah edərək, sovet məhkəmələri göstərirdilər ki, yalnız təqsiri olduqda daşıyıcının üzərinə məsuliyyət düşür və onun özünün təqsirli olmamasını sübut etmək hüququ vardır.

Bir sıra xüsusi xarakterli hallar zamanı (məsələn, daşıma vasitələrinin saz olması, yükün yükgöndərənin bələdçisi ilə müşayiət

---

[2] Bax: ст. 23 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении.

[3] Bax: Kolloch V. Abkommen Überden Internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (SMGS). Berlin, 1959, s.184.

[1] Bax: Комментарий к Уставу Железных Дорог СССР. М., 1971, с.260; Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.117 və başqaları.

[2] Məsələn, bax: Богуславский М.М. Международное частное право. Учебник. М., 2002, с. 261; Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Ученик/ Под ред. К.В.Холопова. М., 2000, с. 388.

olunması və s.) dəmir yolunun (daşıyıcının) təqsiri daşıyıcı tərəfindən deyil, yük sahibi tərəfindən sübut edilməlidir.

Yük salamat qalmadıqda, daşıyıcı vurulmuş zərərin əvəzini **yükün həqiqi qiyməti həddində** ödəyir. Yükün qiyməti isə ya onun xarici ticarət qiyməti ilə, yəni xarici satıcının (malgöndərənin) hesabında göstərilən qiymətlə (xarici dəmir yolunun məsuliyyəti zamanı), ya da daxili qiyməti ilə (daxili dəmir yolunun məsuliyyəti zamanı) müəyyən edilir. Daşıyıcı istənilən halda zərərin əvəzini yükün həqiqi qiymətindən çox olan məbləğdə ödəyə bilməz. Bu onu göstərir ki, Saziş daşıyıcının məsuliyyət həddini müəyyən edir və bununla məhdud məsuliyyət prinsipini nəzərdə tutur.[3] Bu, müasir nəqliyyat hüququnun əsas prinsiplərindən biridir.

Yük Saziş iştirakçısı olan ölkənin dəmir yolundan Saziş iştirakçısı olmayan ölkənin (məsələn, KOTİF iştirakçısı olan ölkənin) təyinat stansiyasına daşındaqda, məsuliyyət məsələsi necə həll edilir?

Sazişə və ona əlavə edilmiş Beynəlxalq Tranzit Tarifinə (BTT) əsasən, xarici ticarət yükünün KOTİF iştirakçısı olan Qərbi Avropa ölkələrinə və Qərbi Avropa ölkələrindən Sazişin iştirakçısı olan ölkələrə daşınması mümkündür.[1] Yük Saziş iştirakçısı olan ölkədən KOTİF iştirakçısı olan ölkəyə daşındıqda və göndərildikdə, Saziş qaiməsinin qrafasında yükü KOTİF iştirakçısı olan müvafiq ölkənin ərazisindəki təyinat stansiyasında almağa səlahiyyəti çatan şəxsin (yükalanın) adı göstərilir. Belə göstəriş olduqda sərhəd stansiyasında KOTİF-in nəzərdə tutduğu formada yeni dəmir yolu qaiməsi tərtib edilir. Bundan sonra daşımada KOTİF iştirakçısı olan ölkənin dəmir yolu (daşıyıcı) da iştirak edir və yük axırıncı yükalana göndərilir.

---

[3] Buna görə ədəbiyyatda söylənilən belə bir fikirlə razılaşmaq olmaz ki, Saziş dəmir yolunun (daşıyıcının) məsuliyyət həddini müəyyən etmir (bax: Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник/ Под ред. К.В.Холопова. М., 2000, с.388).

[1] Belə hallarda BTT-nin müəyyənləşdirdiyi prosedurdan istifadə olunur. BTT həm Saziş iştirakçısı olan, həm də KOTİF iştirakçısı olan bəzi dövlətlərdən ibarətdir. Söhbət Belorus, Bolqariya, Litva, Monqolustan, Polşa, Rusiya Federasiyası, Slovakiya, Ukrayna və Çexiya kimi dövlətlərdən gedir.

Qərbi Avropa ölkələrindən Saziş iştirakçısı olan ölkələrə (məsələn, Rusiya Federasiyasına və s.) yük göndərilən zaman, əvvəlcə KOTİF qaiməsi, sonra isə müvafiq sərhəd stansiyasında Saziş qaiməsi tərtib edilir.

Göründüyü kimi, göstərilən hallarda iki daşıma sənədi (qaimə) tərtib edilir. Ona görə ki, yükdaşıma beynəlxalq dəmir yolu hüququnun iki müxtəlif sisteminə (yəni KOTİF və Sazişə) aid olan ölkələr arasında həyata keçirilir. Məhz bu səbəb-dən daşıma sənədi yenidən tərtib olunur. Lakin yenidən tərtibetmə iki daşıma sənədi (qaimə) arasında birbaşa əlaqə və qarşılıqlı asılılıq yaradır. Bu cəhət isə həmin daşımada birbaşa (vahid) daşımanın (qaimənin) bəzi əlamətlərinin olmasını göstərir. Daşıma sənədinin yenidən tərtib olunma qaydası BTT-də nəzərdə tutulmuşdur.

Göstərilən hallarda, yəni iki müxtəlif sistemə aid olan qaimə ilə daşıma həyata keçirildiyi hallarda daşıyıcının (dəmir yolunun) məsuliyyət məsələsi hər bir qaiməyə (yük daşınması müqaviləsinə) uyğun olaraq həll edilir. Belə ki, KOTİF iştirakçısı olan ölkənin dəmir yolu (daşıyıcı) KOTİF qaiməsi (yük daşınması müqaviləsi) əsasında, Saziş iştirakçısı olan ölkənin dəmir yolu (daşıyıcısı) isə Saziş qaiməsi (yük daşınması müqaviləsi) əsasında mülki-hüquqi məsuliyyət daşıyır. Başqa sözlə desək, Saziş iştirakçısı olan ölkənin dəmir yolunun (daşıyıcının) məsuliyyəti yükdaşımanın KOTİF qaiməsi ilə tərtib edilməsinə kimi olan vaxt dövrünü əhatə edir.

Praktikada mübahisə doğuran məsələlərdən biri ondan ibarətdir ki, ölkələrin dəmir yollarının eni müxtəlif (bir-birindən fərqli: enli kolleya – 1524 mm., ensiz kolleya – 1435 mm.) olduğu hallarda (bu zaman yük sərhəd stansiyasında boşaldılıb, yenidən xarici ölkənin daşıma vasitəsinə yüklənir) daşıyıcının məsuliyyət məsələsi necə həll edilir? Belə ki, göstərilən hallarda daşıma zamanı daşıyıcının, necə deyərlər, yükə «yolu» olur və sərhəd stansiyasında o, yenidən yükvurma (yükləmə) işini həyata keçirir. Söz yox ki, həmin məqamlar daşıyıcının məsuliyyət məsələsinin həlli üçün vacib əhəmiyyətə malikdir.

Daşıyıcının məsuliyyət məsələsini düzgün həll etmək üçün sərhəd stansiyasında yenidən yükləmə zamanı yükün vəziyyəti yoxlanılmalıdır. Əgər müəyyən edilsə ki, yük salamat (olduğu kimi) qalmamışdır, yəni zədələnmişdir, korlanmışdır, əskik çıxmışdır və s., onda yükün salamat qalmaması barədə kommersiya aktı tərtib edilməlidir. Əgər belə akt olmazsa, onda hesab edilir ki, yük onu qəbul edən dəmir yoluna (daşıyıcıya) lazımi və salamat vəziyyətdə verilmişdir və həmin dəmir yolu təyinat stansiyasında yükün salamat qalmaması müəyyənləşdirilən zaman məsuliyyət daşımalıdır. Söhbət sərhəd stansiyasında yükü qəbul edən dəmir yolunun (daşıyıcının) məsuliyyət daşımasından gedir.[1]

Bəzən texniki cəhətdən saz olmayan vaqonlarda (konteynerlərdə) daşınan yükün salamat qalmaması aşkar olur. Belə hallarda yükün salamat qalmamasına görə kim məsuliyyət daşımalıdır? Daşıyıcı yoxsa yükgöndərən? Axı daşıma vasitəsi olan vaqonlar (konteynerlər) müqavilə şərtindən asılı olaraq, həm dəmir yolu (daşıyıcı), həm də yükgöndərən tərəfindən yüklənə bilər.

Qeyd etmək lazımdır ki, saz olmayan vaqonlara (konteynerlərə) yükvurma zamanı daşıyıcının və yükgöndərənin məsuliyyət şərtlərini Saziş müəyyən etmir.[2] Sazişdə həmin məsələni tənzimləyən konkret normaya rast gəlmirik. Məhz bu səbəbdən texniki cəhətdən nasaz olan vaqonlarda (konteynerlərdə) daşınan yükün salamat qalmaması praktikada çoxsaylı mübahisələrin yaranmasına səbəb olur. Məsələ burasındadır ki, yuxarıda qeyd

---

[1] Bax: Бюллетень Верховного Суда РСФСР, 1971, № 7, с.5-6; 1973, № 1, с.14-15; Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с117.

[2] Həm KOTİF-də, həm də Sazişdə saz vaqonlarda (konteynerlərdə) daşınan yükün sayına (çəkisinə) görə daşıyıcının (dəmir yolunun) məsuliyyəti barədə göstəriş vardır. Həmin göstərişə əsasən, daşıycı saz vaqonlarda (konteynerlərdə) daşınan yükün sayına (çəkisinə) görə məsuliyyət daşımır, bu şərtlə ki, yük yükgöndərənin və ya gömrüyün tam (pozulmamış, silinməmiş) plombu ilə qəbul olunsun və təhvil verilsin.

etdiyimiz kimi, vaqonlara (konteynerlərə) yükvurmanı həm daşıyıcı (dəmir yolu), həm də yükgöndərən həyata keçirə bilər.

Əgər yükvurma işini daşıyıcı həyata keçirərsə, nasaz vaqonlarda (konteynerlərdə) daşınan yükün salamat qalmamasına görə məsuliyyət də onun üzərinə düşür. Bu, aydın məsələdir. Belə ki, daşıyıcı yükü saz vaqonlara (konteynerlərə) vurmalıdır. Bu, onun vəzifəsidir. O, həmin vəzifənin yerinə yetirilməməsinə görə də cavab verməlidir.

Vaqonlara (konteynerlərə) yükgöndərənin vasitələri ilə yük vurulmasına gəldikdə isə qeyd etmək lazımdır ki, o, yük vurulması üçün verilən vaqonların (konteynerlərin) vəziyyətini yoxlamalıdır. Bu, onun üzərinə düşən vəzifələrdən biridir. Əgər yükgöndərən həmin vəzifəni icra etməzsə, onda təqsirli hərəkətə yol verir. Digər tərəfdən, daşıyıcı yükvurma üçün yükgöndərənə verdiyi vaqonların (konteynerlərin) texniki cəhətdən saz olmasını təmin etməlidir. Bu, aydın məsələdir ki, daşıyıcının üzərinə düşən vəzifədir. O, əgər həmin vəzifəni yerinə yetirməzsə, deməli, təqsirli hərəkətə yol verir.

Beləliklə, yükgöndərən tərəfindən nasaz vaqonlara (konteynerlərə) yükvurma hallarında, əgər yük salamat qalmazsa, bu, hər iki tərəfin təqsiri üzündən baş verir. Deməli, hər iki tərəf, yəni həm daşıyıcı, həm də yükgöndərən təqsirli hərəkətlərə yol verir. Söhbət qarışıq təqsirdən gedir. Buna görə də göstərilən hallarda qarışıq məsuliyyət yaranır. Məhz bu səbəbdən yükün salamat qalmaması nəticəsində vurulmuş zərər daşıyıcı ilə yükgöndərən arasında bölüşdürülməlidir. Hesab edirik ki, Sazişdə bu barədə, yəni **qarışıq məsuliyyət** barədə müvafiq norma nəzərdə tutulmalıdır.

Sovet dövründə məhkəmələrin bu məsələ ilə bağlı mövqeyi (məhkəmə praktikasının mövqeyi) eyni olmayıb, bir-birindən fərqlənirdi. Bəzi mübahisələr üzrə məhkəmələr yükgöndərənin, bəzi mübahisələr üzrə isə daşıyıcının məsuliyyət daşıması barədə qərar qəbul edirdi.[1] Məhkəmələr yükgöndərənin məsuliyyət daşıması barədə qərar çıxararkən buna əsaslanırdılar ki, yükgöndərən

[1] Вах: Комментарий судебной практики за 1975 год. М., 1976, с. 16-17.

vaqonları yoxlamalı və yükün yolda salamat qalması üçün tədbirlər görməli idi.

Fikrimizcə, qarışıq məsuliyyət barədə qayda məsələnin daha düzgün həllini ifadə edir. Məsuliyyət məsələsinin bu qayda əsasında həll edilməsini məqsədə-müvafiq hesab edirik.

Sazişdə dəmir yolunu (daşıyıcını) məsuliyyət daşımaqdan azad edən hallar da nəzərdə tutulmuşdur. Həmin hallara aşağıdakılar aiddir:

-dəmir yolunun (daşıyıcının) qarşısını ala bilmədiyi və aradan qaldırılması ondan asılı olmayan hadisələr (məsələn, zəlzələ, yer sürüşməsi, güclü tufan, qar uçqunu və s.) ;

-yola salınma stansiyasında daşınma üçün qəbul edilərkən yükün lazımi keyfiyyətdə olmaması;

-yükün öz-özünə yanmasına (alışmasına, odlanmasına), paslanmasına, daxilən korlanmasına (xarab olmasına), sınmasına və s. səbəb olan xüsusi təbii xassəsi (xüsusiyyəti);

-yükgöndərənin təqsiri;

-yükalanın təqsiri;

-yükgöndərənin və ya yükalanın elə tələbləri ki, bu tələblərə görə daşıyıcının (dəmir yolunun) təqsirli hesab edilməməsi.

Əgər göstərilən hallardan hər hansı biri yükün salamat qalmamasına səbəb olarsa, yəni yük itərsə, əskik çıxarsa, çəkisi (kütləsi) azalarsa, xarab olarsa, korlanarsa və ya keyfiyyəti pisləşərsə, onda daşıyıcı bunlara görə cavab vermir, mülki-hüquqi məsuliyyət daşımır. Buna görə də o, yükün salamat qalmaması nəticəsində vurulan zərərin əvəzini ödəmir.

Bundan əlavə, daşıyıcı yükgöndərənin və yükalanın düşdükləri zərərin və çəkdikləri xərclərin əvəzini, əgər bu, yük daşınması müqaviləsindən irəli gəlmirsə, ödəmir.[1]

Gecikdirmə halı daşıyıcının məsuliyyət daşımasını şərtləndirən digər hallardan biridir. Gecikdirmə dedikdə daşıyıcı tərəfindən yükün təyinat məntəqəsinə (stansiyasına) çatdırılma

---

[1] Вах: ст. 25 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении.

müddətinin ötürülməsi başa düşülür. Sazişdə həmin hala görə daşıyıcının məsuliyyət daşımasını müəyyən edən müvafiq normalar nəzərdə tutulmuşdur. Həmin normalara görə, əgər daşıyıcı yükün təyinat stansiyasına çatdırılma müddətini pozarsa, onda o, məsuliyyət daşıyır.

Saziş çatdırılma müddətinin pozulmasına görə **cərimə** müəyyən edir. Cəriməni çatdırılma müddətini ötürən (pozan) daşıyıcı (dəmir yolu) ödəyir.

Cərimənin məbləği iki amildən asılı olaraq müəyyən edilir.

Birinci amil daşıma haqqından ibarətdir. Belə ki, daşıyıcı daşıma haqqının 6%-dən 30%-nə kimi cərimə ödəyir. Söhbət çatdırma müddətini ötürən və pozan, gecikdirmə halına yol verən dəmir yoluna ödənilmiş daşıma haqqından gedir.

İkinci amil ötürülən (gecikdirilən) sutkaların sayından asılıdır. Ötürülən (gecikdirilən) sutkaların sayı nə qədər çox olarsa, ödənilən cərimənin məbləği də bir o qədər çox olacaqdır. Lakin cərimənin maksimum məbləği daşıma haqqının 30%-dən çox ola bilməz.[1]

Daşıyıcı çatdırılma müddətinin pozulmasına görə təqsir prinsipi əsasında məsuliyyət daşıyır. Bu prinsipə görə, çatdırılma müddəti daşıyıcının təqsiri üzündən pozulduğu hallarda, o, cavab verir.

Saziş daşıyıcını yükün təyinat yerinə çatdırılma müddətinə əməl edilməməsinə görə məsuliyyətdən azad edən halları da müəyyənləşdirir. Həmin hallara aşağıdakılar aiddir:

-təbii fəlakət hadisələri (yolu qar basması, daşqın, sel, qar uçqunu və s.);

-hərəkətin dayandırılmasına və ya məhdudlaşdırılmasına səbəb olan digər hadisələr (məsələn, dəmir yolunda tətil və ya regionda milli münaqişənin qalxması və ya qiyam, üsyan və s.).

---

[1] Вах: ст. 27 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении.

Əgər çatdırılma müddətinin ötürülməsinə (pozulmasına) göstərilən hallardan biri səbəb olarsa, onda daşıyıcı çatdırma müddətinin pozulmasına görə məsuliyyət daşımır.

Yükün salamat saxlanmasının təmin edilməsi və onu nəzərdə tutulan müddətdə təyinat yerinə çatdırılması kimi vəzifələrdən başqa, daşıyıcının üzərinə yük daşınması müqaviləsi üzrə digər vəzifələr də düşür. Həmin vəzifələrin (öhdəliklərin) yerinə yetirilməməsinə görə də daşıyıcı yük sahibi qarşısında məsuliyyət daşıyır. Bu vəzifələrə aşağıdakılar aiddir:

-daşıyıcı qaiməyə qoşulan müşayiətedici sənədlərin (nəqliyyat, malı müşayiət edən, gömrük və digər sənədlərin) salamat qalmasını təmin etməlidir. Daşıyıcı bu sənədlərin itirilməsinə və bunun doğura biləcəyi nəticələrə görə məsuliyyət daşıyır;

-daşıyıcı yük sahibinin daşıma müqaviləsinin şərtlərini dəyişmək barədə göstərişini yerinə yetirməlidir. Daşıyıcı bu göstərişin yerinə yetirilməməsinin nəticəsinə görə məsuliyyət daşıyır;

-daşıyıcı daşıma və ya yükün verilməsi üçün təhlükə yarandığı hallarda, yükgöndərənə bildiriş göndərməlidir. O, bu vəzifənin yerinə yetirilməməsinə görə də məsuliyyət daşıyır;

-daşıyıcı yükü qaimədə göstərilən stansiyaya çatdırmalıdır. O, buna görə də məsuliyyət daşıyır;

-daşıyıcı sərhəd stansiyasında yenidən yükvurma zamanı yükləmə işini düzgün həyata keçirməlidir. Daşıyıcı bu vəzifənin yerinə yetirilməməsi nəticəsində baş verənlərə görə də məsuliyyət daşıyır.

Qeyd etmək lazımdır ki, Sazişdə yuxarıda göstərilən bəzi vəzifələrin (öhdəliklərin) yerinə yetirilməməsinə görə daşıyıcının məsuliyyət daşıması barədə konkret göstəriş yoxdur. Məsələn, daşıyıcının yükgöndərənə bildiriş göndərmək, yükü qaimədə göstərilən təyinat stansiyasına çatdırmaq və yenidən yükvurma zamanı yükləmə işini düzgün həyata keçirmək kimi vəzifələrin (öhdəliklərin) yerinə yetirilməməsinə görə onun məsuliyyət daşıması barədə normaya və mülki-hüquqi sanksiyaya (məsuliyyət tədbirinə)

rast gəlinmir. Daşıyıcı tərəfindən həmin vəzifələrin (öhdəliklərin) pozulmasına görə onun məsuliyyəti hansı formada (cərimə, zərərin əvəzini ödəmə və s.) müəyyən edilir? Axı, daşıyıcının üzərinə yük daşınması müqaviləsi üzrə müəyyən vəzifələr düşür və həmin vəzifələrin (öhdəliklərin) yerinə yetirilməməsinə görə, o, məsuliyyət daşımalıdır.

Sazişdə ayrı-ayrı vəzifələrin (öhdəliklərin) icra olunmaması halları üzrə məsuliyyət nəzərdə tutulmaması onu ifadə etmir ki, daşıyıcı həmin hallara görə məsuliyyət daşımır. Hətta bəzi müəlliflər məsələyə məhz bu cür şərh verirlər.

Qeyd etmək lazımdır ki, Sazişdə ayrı-ayrı hallara görə konkret məsuliyyət normalarının nəzərdə tutulmamasına baxmayaraq, daşıyıcı öz müqavilə öhdəliklərinin (vəzifələrinin) yerinə yetirilməməsinə görə, bütün hallarda məsuliyyət daşıyır. Əgər daşıyıcı yük daşınması müqaviləsi üzrə hər hansı öhdəliyi (vəzifəni) pozarsa, onu yerinə yetirməzsə və Sazişdə həmin pozuntu halına görə konkret norma nəzərdə tutulmazsa, onda onun **məsuliyyət məsələsi ayrı-ayrı ölkələrin daxili (milli) nəqliyyat hüququ ilə tənzimlənir.** Əgər ölkələrin daxili (milli) nəqliyyat hüququnda müvafiq normalar olmazsa, onda daşıyıcının ayrı-ayrı hallara görə **məsuliyyət məsələsi ayrı-ayrı ölkələrin mülki qanunvericiliyinin ümumi məsuliyyət normaları ilə müəyyən edilir** və nizama salınır. Söhbət ölkələrin mülki məcəllələrində mülki-hüquqi məsuliyyət barədə hüquq normalarının tətbiq edilməsindən gedir.

Zənnimizcə, yaxşı hal olardı ki, Sazişdə daşıyıcının yük daşınması müqaviləsi üzrə məsuliyyət daşımasını şərtləndirən bütün halların hamısına görə konkret məsuliyyət normaları nəzərdə tutulsun. Həmin normalarda daşıyıcının yük daşınması müqaviləsi üzrə bütün öhdəliklərinin yerinə yetirilməməsinə görə konkret mülki-hüquqi sanksiyaların (məsuliyyət tədbirlərinin) müəyyənləşdirilməsini məqsədəuyğun sayırıq. Fikrimizcə, bunun Sazişin eyni qaydada tətbiq edilməsi baxımından böyük əhəmiyyəti olardı.

2. Yükgöndərənin və yükalanın məsuliyyəti. Qeyd etmək lazımdır ki, daşıma prosesi, nəqliyyat əməliyyatları daşıyıcının (dəmir yolunun) vasitəsilə yerinə yetirilir. Nəqliyyat (daşıma) prosesinin əsas məqsədi yükü təyinat yerinə çatdırmaqdan ibarətdir. Bu məqsədin həyata keçirilməsi isə bilavasitə daşıyıcının fəaliyyəti ilə bağlıdır. Məhz bu səbəbdən beynəlxalq nəqliyyat hüququ üçün, eləcə də daxili (milli) nəqliyyat hüququ üçün əsas və başlıca problem daşıyıcının məsuliyyət məsələsidir.

Bununla bərabər, yükgöndərən və yükalan da yük daşınması müqaviləsi ilə bağlı münasibətlərin iştirakçılarıdır. Onlar müqavilə üzrə müəyyən vəzifələr daşıyırlar. Əgər yükgöndərən və yükalan öz üzərlərinə düşən vəzifəni yerinə yetirməsələr, məsuliyyət daşıyırlar. Lakin Saziş onların məsuliyyətinin forma və növlərini müfəssəl tənzimləmir. Burada yalnız ayrı-ayrı müqavilə öhdəliklərinin yerinə yetirilməməsinə görə məsuliyyət müəyyənləşdirən normalar nəzərdə tutulmuşdur.

Bildiyimiz kimi, yük daşınması müqaviləsini rəsmiləşdirən daşıma sənədinin (qaimənin) əsas qrafalarını yükgöndərən doldurur. Yükgöndərən qaimədə məlumatları düzgün, tam və dəqiq göstərməlidir. Bu, onun üzərinə düşən əsas vəzifələrdən biridir. Onun yerinə yetirilməməsinə görə Sazişdə **cərimə formasında məsuliyyət** nəzərdə tutulur. Cərimənin məbləği daşıma haqqı ilə müəyyən edilir. Belə ki, əgər yükgöndərən qaimədə məlumatları səhv, natamam və qeyri-dəqiq göstərərsə, ondan **daşıma haqqının 5 misli məbləğində cərimə** alınır.

Bəzən daşıma vasitəsinə (vaqona) yükvurma işini yerinə yetirmək daşıyıcının üzərinə deyil, yükgöndərənin üzərinə qoyulur. Belə halda yükgöndərən vaqonları yükləmək vəzifəsi daşıyır. Hər bir daşıma vasitəsinin, o cümlədən vaqonların yükgötürmə qabiliyyəti vardır. Vaqonlar müəyyən edilmiş normadan artıq (çox) yüklənə bilməz. Yükgöndərən vaqonları onların maksimum yükgötürmə qabiliyyətindən çox olmamaqla yükləməlidir. Bu vəzifəni yerinə yetirməməyə görə Sazişdə cərimə formasında məsuliyyət nəzərdə tutulur. Belə ki, əgər yükgöndərən vaqonlara onların maksimum yükgötürmə qabiliyyətindən çox (artıq) yük vurarsa, o, daşıma haqqının 5 misli məbləğində cərimə ödəyir.

Yükalan daşıma ödənişlərini həyata keçirmək və onun ünvanına gəlmiş yükləri təyinat stansiyasından daşıyıb aparmaq kimi vəzifələr daşıyır. O, həmin vəzifələri icra etmədikdə məsuliyyətə cəlb olunur.

Sazişə görə pretenziya və iddialar

1.Daşıyıcıya (dəmir yoluna) pretenziya verilməsi. Yük daşınması müqaviləsi üzrə mübahisələrin məhkəmədənkənar həll olunması üçün pretenziya prosedurunun (qaydasının) böyük əhəmiyyəti vardır. Buna görə Saziş pretenziya prosedurunun tənzimlənməsinə xüsusi diqqət yetirir.

Saziş məcburi pretenziya proseduru barədə norma nəzərdə tutur. Bu normaya əsasən, daşıyıcıya (dəmir yoluna) olan tələb əvvəlcə hökmən pretenziya qaydasında irəli sürülür. **Pretenziya prosedurunun** mahiyyəti yük daşınması müqaviləsi üzrə tərəflər arasında yaranan mübahisə və ixtilafların onların özləri tərəfindən, məhkəmə müdaxiləsi olmadan (məhkəmədənkənar) həll edilməsindən ibarətdir.

Pretenziya vermək hüququna, əsasən, yükgöndərən malikdir. Yükgöndərən pretenziyanı yükün yola salındığı ölkənin dəmir yoluna (daşıyıcıya) göndərir.

Yükalan da dəmir yoluna (daşıyıcıya) pretenziya verə bilər. Saziş ona bu cür hüquq verir. Yükalan isə yükgöndərəndən fərqli olaraq, pretenziyanı təyinat ölkəsinin milli dəmir yoluna (daşıyıcıya) göndərir. Elə buradaca, dərhal qeyd edirik ki, yükün təyinat yerinə çatdırılma müddətinin ötürülməsinə görə, yəni çatdırılma müddətinin pozulmasına görə daşıyıcıya pretenziyanı yükalan verir. Həmin hala görə yükgöndərənin daşıyıcıya pretenziya göndərmək hüququ yoxdur. Bu, məlum məsələdir.

Beləliklə, daşıyıcıya pretenziya göndərmək hüququ həm yükalana, həm də yükgöndərənə məxsusdur.

Pretenziya yazılı formada təqdim olunmalıdır. Onun şifahi formada göndərilməsi istisna olunur. Pretenziya əsaslandırılmalıdır. Pretenziya ərizəsində həm də vurulmuş zərərin əvəzödəmə məbləği (kompensasiya məbləği) göstərilməlidir.

Pretenziya, ümumi qaydaya görə, hər bir yükgöndərmə halı üçün təqdim olunur. Onun etibarnamə əsasında təqdim olunması mümkündür, yəni pretenziya vəkil edilmiş şəxslər (təmsilçi, nümayəndə və b.) tərəfindən də təqdim oluna bilər.

Pretenziyaya bir sıra sənədlər qoşulur, əlavə edilir. Həmin sənədlərin əsas təyinatı bu və ya digər halı təsdiq etməkdən, sübuta yetirməkdən ibarətdir. Onlara aşağıdakılar aiddir:

-invoys və digər sənədlər;

-pretenziyanı əsaslandıran sənədlər;

-kommersiya aktı.

İnvoys malgöndərən xarici təşkilatın hesabıdır. Onun əsas təyinatı yükün qiymətini və ya yükün qiymətinin azalmasını təsdiqləməkdən ibarətdir. Həmin hallar başqa sənədlərlə də təsdiqlənə bilər.

Pretenziyanı əsaslandıran sənədlərə isə aşağıdakılar aiddir:

-sertifikat;

-spesifikasiya;

-qablaşdırma vərəqi;

-nəqliyyat sənədi;

-ekspertiza aktı və s.

Pretenziya hansı hallara görə təqdim olunur? Sazişdə həmin halların dairəsi müəyyən edilmişdir. Onlara aşağıdakılar aiddir:

-yükün tam itməsi;

-yükün qismən itməsi (yükün çatışmaması, əskik çıxması);

-yükün zədələnməsi;

-yükün xarab olması (korlanması);

-yükün keyfiyyətinin pisləşməsi.

Göstərilən hallardan hər hansı biri mövcud olduqda, daşıyıcıya pretenziya verilir, bu şərtlə ki, qaimənin əsli və ya dublikatı və kommersiya aktı təqdim olunsun.

Daşıyıcı 180 gün müddət ərzində pretenziyaya baxmalıdır. Bu, pretenziyaya baxılma müddətidir. Həmin müddət pretenziya verilən (bildirilən) gündən hesablanır, yəni başlayır. Məhz 180 gün ərzində daşıyıcı pretenziyanın tam və ya qismən etiraf edilməsi

barədə pretenziya təqdim edən şəxsə cavab verməli və ödənilməli olan məbləği onun hesabına göndərməlidir.[1]

Pretenziyaya səlahiyyətli qurumlar baxır. Səlahiyyətli qurumlar dedikdə milli dəmir yolu orqanları başa düşülür. Onların adı və ünvanı Sazişdə göstərilir.

Bəzən kommersiya aktı Saziş iştirakçısı olmayan ölkənin dəmir yolunda tərtib edilir. Belə halda pretenziya o dəmir yoluna verilir ki, həmin dəmir yolunda yükün salamat qalmadığı müəyyənləşdirilsin.

2. Daşıyıcıya (dəmir yoluna) iddia verilməsi. Əgər daşıyıcı pretenziyanı təmin etməzsə, onda mübahisə məhkəmə qaydasında həll olunur. Söhbət daşıyıcıya məhkəmə qaydasında iddia verilməsin-dən gedir. Elə buradaca qeyd edirik ki, əgər pretenziya verilməmişdirsə, onda məsələnin məhkəmə iddiası qaydasında həll olunması istisna edilir. Axı, qeyd etdiyimiz kimi, pretenziya proseduru yük daşınması müqaviləsi üzrə tərəflər arasında yaranan mübahisənin həll edilməsinin ilkin, məcburi və labüd mərhələsidir.

Daşıyıcıya məhkəmə qaydasında iddianı kim verə bilər? Kim iddia vermək hüququna malikdir? Sazişdə bu barədə müvafiq norma nəzərdə tutulmuşdur. Həmin normaya görə, məhkəmə qaydasında iddia vermək hüququ yalnız pretenziya verən şəxsə məxsusdur. Başqa sözlə desək, kim daşıyıcıya pretenziya vermişdirsə, o da məhkəmə qaydasında iddia vermək hüququna malikdir. Özü də məhkəmə qaydasında iddia yalnız pretenziya təqdim olunmuş dəmir yoluna (daşıyıcıya) verilir.

İddia hansı məhkəməyə verilməlidir? Sazişdə bu məsələ barədə də müvafiq norma nəzərdə tutulmuşdur.[1] İddia o **ölkənin məhkəməsinə** verilir ki, həmin ölkənin dəmir yoluna (daşıyıcıya) pretenziya təqdim edilmiş olsun.

---

[1] Bax: ст. 29 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении.

[1] Bax: ст. 30 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении.

Sazişdə həm **pretenziya müddəti**, həm də **iddia müddəti** müəyyən edilir. Pretenziya müddəti ərzində pretenziya, iddia müddəti ərzində isə məhkəmə qaydasında iddia verilə bilər. Saziş pretenziya və iddianın təqdim olunması üçün 9 aylıq müddət (vahid müddət) müəyyən edir. 9 aylıq pretenziya və iddia müddəti həm də dəmir yolunun (daşıyıcının) yükgöndərənə və ya yükalana verdiyi pretenziya və iddialara da aiddir. Belə ki, daşıyıcı (dəmir yolu) daşıma ödənişinin həyata keçirilməsi, cərimənin alınması və vurulmuş zərərin əvəzinin ödənilməsi kimi məsələlər barədə yükgöndərənə və ya yükalana pretenziya və iddialar verə bilər.

Yükün təyinat yerinə çatdırılma müddətinin ötürülməsi barədə tələblər üçün 2 aylıq pretenziya və iddia müddəti müəyyən edilir. Çatdırılma müddətinin pozulmasına görə məhz həmin vaxt dövrü ərzində pretenziya və iddia verilə bilər.

Sazişdə pretenziya və iddia müddətlərinin hesablanma qaydası, həmin müddətlərin axınının müəyyənləşdirilməsi barədə normalar da nəzərdə tutulmuşdur.

Aşağıda göstərilən hallar üzrə zərərin əvəzinin ödənilməsi barədə pretenziya və iddianın verilməsi üçün 9 aylıq müddət **yükün yükalana verildiyi gündən** hesablanır:

-yükün qismən itməsi (əskik çıxması, çatışmaması);

-yükün çəkisinin (kütləsinin) çatışmaması;

-yükün zədələnməsi;

-yükün xarab olması (korlanması);

-yükün keyfiyyətinin aşağı düşməsi.

Yükün təyinat yerinə çatdırılma müddətinin ötürülməsi barədə pretenziya və iddia verilməsi üçün müəyyən edilən 2 aylıq pretenziya və iddia müddətinin axını da yükün yükalana verildiyi gündən hesablanır.

Yükün tam itməsinə görə zərərin əvəzinin ödənilməsi barədə pretenziya və iddianın verilməsi üçün 9 aylıq müddətin axını **çatdırılma müddəti tam bitdikdən sonra 30-cu gündən** hesablanır.

Bütün digər hal və tələblər üçün 9 aylıq müddətin axını pretenziya verilməsi üçün əsas olan faktın müəyyən edildiyi gündən hesablanır.

Yükgöndərən və yükalan tərəfindən dəmir yoluna pretenziya (yazılı formada) təqdim edilməsi **iddia və pretenziya müddətlərinin axınının dayandırılmasına** səbəb olur.

Əvvəlki verilmiş tələbi ifadə edən təkrar pretenziya (təkrarən təqdim olunmuş pretenziya) isə nə pretenziya müddətinin, nə də iddia müddətinin axınını dayandırmır.[1]

Yükün tam itdiyi hallarda yükgöndərən tərəfindən dəmir yoluna pretenziya verilərkən qaimənin dublikatı təqdim olunmalıdır. Həmin hallarda dəmir yoluna yükalan tərəfindən pretenziya verildiyi zaman isə qaimənin dublikatı və ya qaimənin əsli və yükün gəlməsi barədə bildiriş vərəqi təqdim edilməlidir. Qaimənin dublikatında və ya qaimənin əslində və yükün gəlməsi barədə bildiriş vərəqində yükün çatmaması barədə təyinat stansiyasının təqvim ştampı ilə təsdiqlənmiş qeyd olmalıdır.

Yükün qismən itməsi, zədələnməsi, korlanması və ya onun keyfiyyətinin pisləşməsi hallarında isə dəmir yoluna yükgöndərən və ya yükalan pretenziya verdiyi zaman qaimənin əsli, kommersiya aktı (bu akt yükalana təyinat stansiyası tərəfindən verilir) və yükün gəlməsi barədə bildiriş vərəqi təqdim olunmalıdır.

Yükün təyinat yerinə çatdırılma müddəti ötürüldüyü hallarda yükalan tərəfindən dəmir yoluna pretenziya verildiyi zaman qaimənin əsli və yükün gəlməsi barədə bildiriş vərəqi, habelə çatdırılma müddətinin ötürülməsi barədə iki nüsxə pretenziya ərizəsi təqdim olunmalıdır.

Daşıma haqqı çox ödənildiyi hallarda yükgöndərən dəmir yoluna pretenziya verərkən qaimənin dublikatı və ya yükün yola salındığı dəmir yolunda qüvvədə olan daxili qaydalara uyğun olaraq, digər sənədlər təqdim olunmalıdır.

---

[1] Вах: ст. 31 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении.

Yükalanın daşımaya görə ödədiyi digər məbləğlər barədə mübahisələr zamanı dəmir yoluna pretenziya verilərkən qaimənin əsli və yükün gəlməsi barədə bildiriş vərəqi təqdim olunmalıdır.

Aşağıda göstərilən hallarda pretenziya təqdim olunmur və təmin edilmir:

-23 İsveçrə frankı məbləğinə kimi bir qaimə üzrə verilən pretenziya;

-5 İsveçrə frankı məbləğinə kimi ayrı-ayrı şəxslərə məxsus olan bir qaimə üzrə verilən pretenziya;

-çatdırılma müddətinin pozulması və ya daşıma haqqının nəzərdə tutulmuş miqdardan çox ödənilməsi hallarında 5 İsveçrə frankı məbləğinə kimi bir qaimə üzrə verilən pretenziyalar.

3.7.Yaxın Şərq ölkələrində dəmir yolu nəqliyyatı ilə beynəlxalq daşımaların tənzimlənməsi

Yaxın Şərq regionunda beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi məsələsi xüsusi maraq doğurur.

Məlum olduğu kimi dəmir yolu ilə beynəlxalq yükdaşımalar müxtəlif hüquqi aktlarla tənzimlənir. Qərbi və Mərkəzi Avropa ölkələrində beynəlxalq dəmir yolu nəqliyyatı ilə daşımalar KOTİF-lə (Bern Yük Konvensiyası ilə) tənzimlənir. MDB ölkələrinə gəldikdə isə qeyd etmək lazımdır ki, həmin ölkələrdə dəmir yolu ilə beynəlxalq yükdaşımalar «Beynəlxalq dəmir yolu ilə yük əlaqələri haqqında» Sazişlə nizamlanır.[1]

Yaxın Şərq ölkələrində isə beynəlxalq dəmir yolu nəqliyatı ilə daşımalar[2] «Dəmir yolu ilə yük daşımaları haqqında» Sazişlə[3] (TSLİ) tənzimlənir. «TSLİ» onun qısaldılmış adıdır.

---

[1] Saziş 1950-ci ildə qəbul edilərək 1 noyabr 1951-ci il tarixdən qüvvəyə minmişdir. Müstəqil Dövlətlər Birliyi yarandıqdan sonra 1 yanvar 1998-ci il tarixdə Sazişə yenidən baxılaraq müvafiq əlavə və dəyişikliklər olunmuşdur. Hal-hazırda 22 dövlət, o cümlədən Azərbaycan Respublikası bu Sazişdə iştirak edir.

[2]Yaxın Şərq ölkələrində dəmir yolu ilə beynəlxalq daşımalar barədə məsələlərə aşağıdakı mənbələrdə toxunulmuşdur: Лунц Л.А. Курс международного частного права. В трех томах. М., 2001. Глава 9. «Международная

Bu Sazişə aşağıdakı dövlətlər daxildir:

-Türkiyə Respublikası;

-Suriya Respublikası;

-Livan Respublikası;

-İraq Respublikası;

-İran İslam Respublikası;

-İordaniya Respublikası.

Sözü gedən Saziş – TSLİ **regional sazişdir**. O, Bern Yük Konvensiyası nümunəsində qurulmuşdur. Lakin TSLİ bəzi fərqli cəhətlərə malikdir. Məsələn, burada daşıyıcı (dəmir yolu) üçün Bern Yük Konvensiyasına nisbətən bir o qədər də yüksək məsuliyyət nəzərdə tutulmur və ya yükdaşımanın daha sadə rəsmiləşdirilmə forması, yəni sadə formalı qaimədən istifadə edilməsi müəyyənləşdirilir və s.

перевозка», с.542; Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.98 və s

[3] Bax: З.М.Гафаров, Э.А.Алиев. Применение современного международного транспортного права в Азер-байджанской Республике. Учебное пособие. М., 2002, с.75; Авчинкин Д.В. Международные перевозки. Минск, 1999, с.24.

Göstərilən ölkələr həm də dəmir yolu nəqliyyatı vasitəsilə sərnişin daşımaları üçün ümumi tarif işləyib hazırlamışlar. Bu sənəd sərnişin daşınması barədə Bern Konvensiyasına (Bern Sərnişin Konvensiyasına) yaxındır. Ümumi tarif həmin regional ölkələr arasında həyata keçirilən dəmir yolu ilə beynəlxalq sərnişin daşımalarının tənzimlənməsində vacib rol oynayır.

3.8. Dəmir yolu ilə beynəlxalq sərnişin və baqaj daşınması

Sosialist ölkələri öz aralarında həyata keçirilən beynəlxalq sərnişin və
baqaj daşımalarını tənzimləmək məqsədilə müvafiq saziş imzalamışdılar. Həmin sənəd belə adlanırdı: «Beynəlxalq sərnişin daşımaları haqqında» Saziş (1950-ci il). Asiya və Avropanın Yuqoslaviyadan başqa, demək olar ki, bütün sosialist ölkələri bu Sazişin iştirakçıları idilər. Həmin Sazişin bir sıra normaları müasir dövrdə öz əhəmiyyətini itirməyərək aktuallığını saxlayır.

Dəmir yolu nəqliyyatı vasitəsilə həyata keçirilən beynəlxalq sərnişin daşımaları müqavilə ilə rəsmiləşdirilir. Buna dəmir yolu ilə beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi deyilir. Dəmir yolu ilə beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi dəmir yolu ilə sərnişin arasında bağlanılır. Onlar müqavilənin tərəfləri hesab edilirlər.

Dəmir yolu ilə beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsinin bir növüdür. Ona görə də həmin **müqavilənin tərəflərindən heç olmazsa biri xarici şəxs olmalıdır.**

Dəmir yolu ilə beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi beynəlxalq yük daşınması müqaviləsindən fərqlənir. Belə ki, beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi dəmir yolu (daşıyıcı) ilə yükgöndərən arasında üçüncü şəxsin xeyrinə bağlanılır. Üçüncü şəxs dedikdə yükalan başa düşülür. Yükalan müqavilənin bağlanmasında iştirak etmir. Ona görə də **beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi üçtərəfli deyil, üçsubyektli müqavilədir**. Dəmir yolu

(daşıyıcı), yükgöndərən və yükalan (üçüncü şəxs) həmin müqavilənin subyektləridir.

Beynəlxalq sərnişin daşıması müqaviləsinə gəldikdə isə qeyd etmək lazımdır ki, o, yük daşınması müqaviləsindən fərqli olaraq, **ikisubyektlidir**. Bu müqavilədə üçüncü şəxs iştirak etmir. Məhz bu səbəbdən beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi üçüncü şəxsin xeyrinə bağlanan müqavilə modelinə uyğun gəlmir. Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi isə öz mülki-hüquqi statusuna görə üçüncü şəxsin xeyrinə bağlanan müqavilə konstruksiyasına aid edilir.

Sazişə görə, sərnişin özünün daşınması üçün **bilet** almalıdır. Yalnız bileti olan sərnişin qatarda getmək hüququ əldə edir.

Biletdə sərnişin daşınmasının əsas şərtləri (müddət, qiymət və s.) nəzərdə tutulur. Buna görə də o, beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsinin **sadə yazılı formasını** ifadə edir.

Müqavilə sərnişin bilet aldığı andan bağlanmış sayılır və tərəflər üçün hüquq və vəzifələr yaradır.

Saziş sərnişinə hüquq verir ki, o, özü ilə uşaq aparsın. 5 yaşa kimi uşaq pulsuz aparılır, bir şərtlə ki, o, ayrıca yer tutmasın. 5 yaşdan 10 yaşa kimi uşaq güzəştlə daşınır.

Saziş sərnişinə daha yüksək kateqoriyalı vaqona keçmək hüququ verir. Belə halda o, qiymət fərqini ödəyir, yəni əlavə ödəniş həyata keçirir.

Sazişə görə, sərnişin aşağıdakı hüquqlara malikdir:

-biletin yararlılıq müddətində səfərin dayandırılması;

-səfərdən imtina olunması;

-biletin yararlılıq müddətinin uzadılması barədə xahiş edilməsi;

-qatara gecikdikdə biletin təzələnməsi barədə xahiş edilməsi;

-özü ilə 35 kq-a qədər pulsuz əl yükünün aparılması (10 yaşa kimi hər bir uşağa görə 15 kq-a qədər).

Sərnişinin əl yükü kimi apardığı əmlak normadan çox ola bilər. Belə halda əl yükü baqaj kimi daşınır. Bir bilet üzrə baqajın ümumi çəkisi 100 kq-dan artıq ola bilməz.

Sərnişinin malik olduğu hüquqlardan biri də baqaj daşınma hüququndan ibarətdir. Sərnişin bilet aldığı andan belə hüquqa malik olur. Əgər sərnişin baqajın daşınması barədə dəmir yolu (daşıyıcı) ilə əlavə müqavilə bağlayarsa, o, həmin hüququ həyata keçirə bilər. Baqajın daşınması üçün belə müqavilə forması **baqaj qəbzi** hesab edilir. Baqaj qəbzi baqajın daşınmasını rəsmiləşdirən sənəddir. Özü də o, **müqavilə sənədidir**. Belə ki, baqaj qəbzi baqaj daşınması müqaviləsinin sadə yazılı formasını ifadə edir.

Baqaj daşınması müqaviləsi sərnişin daşınması müqaviləsinə münasibətdə **yardımçı, asılı, törəmə, əlavə, aksessor müqavilədir**.

Baqaj daşınması müqaviləsi baqajın dəmir yoluna (daşıyıcıya) təhvil verilməsi ilə bağlanmış sayılır. Buna görə də o, **real müqavilədir.**

Sərnişin baqajın qiymətini elan edə bilər. Baqajın qablaşdırılmasına, yəni qabda daşınmasına yol verilir. Bunun baqajın salamat qalması üçün böyük əhəmiyyəti vardır.

Daşıyıcı (dəmir yolu) baqajın salamat qalmamasına görə məsuliyyət daşıyır. Məsuliyyətin əsasları «Dəmir yolu ilə beynəlxalq yük daşımaları haqqında» Sazişdə nəzərdə tutulan məsuliyyətin eynidir (söhbət yükdaşıma zamanı yükün salamat qalmamasına görə məsuliyyətdən gedir).

Baqajın salamat qalmamasına görə daşıyıcının məsuliyyəti hər bir çatışmayan kiloqram çəkiyə görə «1,7 rubl»dan çox ola bilməz. Baqajın qiyməti elan edildiyi hallarda isə daşıyıcının məsuliyyəti həmin məbləğlə məhdudlaşır. Bu onu göstərir ki, daşıyıcı baqajın salamat qalmamasına görə **məhdud məsuliyyət** daşıyır, yəni həmin hala görə onun məsuliyyəti məhdudlaşır (məhdud məsuliyyət prinsipi).

Daşıyıcı həm də baqajın təyinat yerinə çatdırılma müddətinin ötürülməsinə (pozulmasına) görə məsuliyyət daşıyır. Həmin hala görə o, yük daşınması zamanı çatdırılma müddətinin pozulmasına görə eyni əsaslarla (yuxarıda söhbət açdığımız Sazişdə nəzərdə tutulan əsaslarla) məsuliyyət daşıyır. Özü də baqajın təyinat yerinə çatdırılma müddətinin ötürülməsinə görə daşıyıcının məsuliyyəti də

məhdudlaşır. Belə ki, o, göstərilən hala görə daşıma haqqının 30-50 %-i həcmində məsuliyyət daşıyır.

Sərnişin özü ilə **yük baqajı (mal baqajı)** da apara bilər. Sazişdə bu barədə müvafiq normalar nəzərdə tutulmuşdur. Yük baqajı kimi sərnişinin qablaşdırılmış əşyaları, avtomobildən başqa onun nəqliyyat vasitələri və xırda yükləri daşına bilər.

Yük baqajının daşınması «adlı mal baqajı» qəbzi ilə rəsmiləşdirilir. Yükgöndərən hökmən onun qiymətini elan etməlidir.

Yük baqajını yükdən və baqajdan fərqləndirmək lazımdır. Yük baqajına yalnız dəmir yolu və dəniz daşımalarında rast gəlinir. O, sərnişin qatarının baqaj vaqonunda, poçt-baqaj qatarında və ya gəminin anbarında daşınır.[1]

Əl yükünün salamat qalmamasına görə daşıyıcı deyil, sərnişinin özü məsuliyyət daşıyır. Ona görə ki, daşınma zamanı əl yükü sərnişinin müşahidəsi və nəzarəti altında, onun sahibliyində olur.

Bəzən sərnişin qatarının yola düşməsi təxirə salınır və ya yubadılır. Belə halda sərnişin və onun baqajı təyinat stansiyasına yola düşən başqa qatarla yola salınır, bir şərtlə ki, sərnişin təyinat stansiyasına çox da gec çatmasın, yəni az gecikmə halına yol verilsin. Göstərilən halda sərnişindən əlavə haqq alınmır.

Pretenziya və iddialar 6 ay ərzində verilməlidir. Baqajın və yük baqajının təyinat yerinə çatdırılma müddətinin ötürülməsinə görə isə pretenziya 30 gün müddəti ərzində təqdim olunmalıdır.

---

[1] Вах: Александров –Дольник М.К., Лучинский Ф.М., Чирков Г.И. Грузовые перевозки разными видами транспорта. М., 1960, с.68; Ходунов М.Е. Правовое регулирование деятельности транспорта. М., 1966, с. 63; Sabir Allahverdiyev. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki kommentariyası). Bakı, 2005, s.151; Гражданское право.Учебник. Том 2. Полутом 2 / Под ред. Е.А.Суханова. М., 2000, с.42.

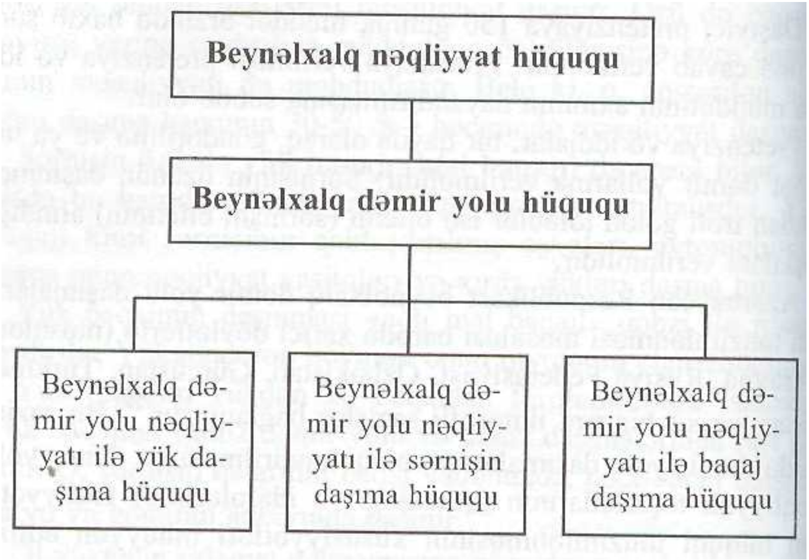
Daşıyıcı pretenziyaya 150 günlük müddət ərzində baxıb sərnişinə cavab verməlidir. Pretenziya verilməsi pretenziya və iddia müddətinin axınının dayandırılmasına səbəb olur.

Pretenziya və iddialar, bir qayda olaraq, göndərilmə və ya təyinat dəmir yollarına verilməlidir. Sərnişinin özünün daşınmasından irəli gələn tələblər isə biletin (sərnişin biletinin) alındığı təşkilata verilməlidir.

Azərbaycan Respublikası beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının tənzimlənməsi məsələsi barədə xarici dövlətlərlə (məsələn, Ukrayna, Rusiya Federasiyası, Özbəkistan, Gürcüstan, Türkmənistan və s.) bir sıra ikitərəfli sazişlər bağlamışdır.[1] Bu sazişlərdə dəmir yolu daşımalarının əlaqələndirilməsi və dəmir yolu nəqliyyatı təşkilatlarının (müəssisə və idarələrinin) fəaliyyətinin hüquqi tənzimlənməsinin xüsusiyyətləri müəyyən edilir. Göstərilən sazişlərdə dəmir yolu nəqliyyatı ilə yerinə yetirilən beynəlxalq yük və sərnişin daşımalarının həyata keçirilməsində mövcud olan qaydaların saxlanılmasına təşəbbüs göstərilir.

[1] Bax: Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat qanunvericiliyi. I kitab. Bakı, 2005.

3.9.«Beynəlxalq dəmir yolu hüququ» fəsli üzrə sxem



IV FƏSİL. BEYNƏLXALQ DƏNİZ HÜQUQU

4.1. Beynəlxalq dəniz hüququ anlayışı, onun prinsipləri və mənbələri

Beynəlxalq dəniz hüququ anlayışı

Beynəlxalq dəniz hüququnun təşəkkülü və formalaşması real həyatda yaranmış obyektiv prosesin nəticəsi kimi, dövlətlər arasında çoxtərəfli və müxtəlif xarakterə malik olan iqtisadi (ticarət) münasibətlərin inkişaf tempi ilə bağlıdır.

Hüquq ədəbiyyatı səhifələrində beynəlxalq dəniz hüququna verilmiş müxtəlif anlayışlara rast gəlinir.[1]

A.L.Kolodkinin mövqeyinə görə, beynəlxalq dəniz hüququ beynəlxalq hüququn hissəsi olmaqla dəniz məkanı rejiminin müəyyənləşdirilməsinə və beynəlxalq hüquq subyektlərinin Dünya okeanında fəaliyyəti ilə bağlı yaranan münasibətlərin tənzimlənməsinə yönəlmiş hüquq normalarının məcmusudur.[2]

V.N.Quçulyak hesab edir ki, beynəlxalq dəniz hüququ iki hissəyə ayrılır: beynəlxalq ümumi dəniz hüququ və beynəlxalq xüsusi dəniz hüququ. Onun mövqeyinə görə, beynəlxalq ümumi dəniz hüququ beynəlxalq hüququn sahəsidir və onun obyektini Dünya okeanının istifadəsi ilə bağlı eyni (oxşar) beynəlxalq münasibətlərin böyük kompleksi təşkil edir. Beynəlxalq xüsusi dəniz hüququ isə beynəlxalq xüsusi hüququn yarımsahəsidir və dənizdən istifadə ilə bağlı beynəlxalq iqtisadi dövriyyə prosesində yaranan, xarici elementlə mürəkkəbləşdirilən əmlak münasibətlərini tənzimləyir.[3]

---

[1]Bax: Международное публичное право. Учебник /Отв.редактор- К.А.Бекяшев. М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2005, с.484-487.

[2] Bax: Курс международного права. М., 1992, Т.5, с.5.

[3] Bax: Гуцуляк В.Н. Международное морское право. М.:Центр морского права, 2003, с.18, 288.

Dəniz ensiklopedik lüğətində beynəlxalq dəniz hüququna daha dar mənada anlayış verilir: dəniz fəaliyyəti sahəsində münasibətləri tənzimləyən hüquq normalarının məcmusu.[4]

İngiltərəli müəllif D.Kolombosun fikrincə, beynəlxalq dəniz hüququ
beynəlxalq hüququn əhəmiyyətli bir hissə olmaqla dənizlə əlaqəni, dəniz müharibəsinin aparılmasını və neytraliteti tənzimləyən prinsiplərdən ibarətdir.[1]

L.H.Hüseynovun mövqeyinə görə, dəniz məkanlarının hüquqi statusunu müəyyən edən, onların tədqiq edilməsi və istifadəsi ilə bağlı dövlətlərarası müna-sibətləri nizama salan normaların məcmusuna beynəlxalq dəniz hüququ deyilir.[2]

Elmi mənbələrdə beynəlxalq dəniz hüququna verilmiş anlayışları ümumiləş-dirərək belə bir definisiya formulə etmək mümkündür:

–beynəlxalq dəniz hüququ beynəlxalq nəqliyyat hüququnun subinstitutu olmaqla yanaşı, dəniz məkanının hüquqi statusunu və dəniz məkanından, onun təbii ehtiyatlarından dinc məqsədlərlə istifadə edilməsi qaydalarını müəyyən edən və bununla bağlı dövlətlərarası münasibətləri nizama salan hüquq normaları və prinsiplərinin məcmusudur. Beynəlxalq nəqliyyat hüququ anlayışı və onun subinstitutları barədə bu dərsliyin I fəslində ətraflı söhbət açılmışdır. Beynəlxalq dəniz hüququnun beynəlxalq dəniz nəqliyyatında yük daşıma hüququ, beynəlxalq dəniz nəqliyyatında sərnişin daşıma hüququ və beynəlxalq dəniz nəqliyyatında baqaj daşıma hüququ kimi tərkib hissələri fərqləndirilir.

---

[4]Bax: Морской энциклопедический словарь. СПб., 1993, Т.2, с.311 (bu anlayışın müəllifi professor V.F.Siderçenkodur).

[1] Bax: Коломбос Д. Международное морское право/Пер. с англ. М., 1975, с.21.

[2] Bax: Hüseynov L.H.Beynəlxalq hüquq. Dərsilk. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2000, s.258.

Beynəlxalq dəniz hüququnun ümumqəbulolunmuş və ən çox mühüm əhəmiyyət kəsb edən **əsas prinsipləri** aşağıdakılardır:

-açıq dənizin sərbəstliyi prinsipi;

-açıq dənizdən dinc məqsədlərlə istifadə olunması prinsipi;

-dəniz resurslarından rasional istifadə prinsipi;

-dəniz mühitinin çirklənməsinin qarşısının alınması prinsipi;

-dənizdə elmi tədqiqatların aparılmasının sərbəstliyi prinsipi və s.

Beynəlxalq dəniz hüququnun kodifikasiya edilməsi (məcəlləşdirilməsi) uzun proses olmaqla **üç mərhələyə** bölünür:

-birinci mərhələ ötən əsrin 20-ci illərindən BMT-nin yaradılmasına qədər olan dövrü əhatə edir;

-ikinci mərhələ BMT-nin fəaliyyətə başlamasından (1946-cı il) 1958-ci ilədək
olan dövrdür;

-üçüncü mərhələ XX əsrin 60-cı illərinin ortalarından 1982-ci ilədək olan dövr.

Beynəlxalq dəniz hüququnun formalaşması və təkmilləşdirilməsi prosesində Açıq dəniz haqqında Konvensiya, Ərazi dənizi və bitişik zona haqqında Konvensiya, Kontinental şelf haqqında Konvensiya, Balıqçılıq və açıq dənizin canlı resurslarının mühafizəsi haqqında Konvensiya, Dəniz hüququna dair BMT Konvensiyası və digər beynəlxalq hüquqi aktlar əhəmiyyətli rol oynamışdır.

Beynəlxalq dəniz hüququnun əsas institutları ilə yanaşı, onun konkret məsələlərinə toxunan xüsusi normaların kodifikasiya olunması da həyata keçirilmiş və bununla bağlı müəyyən beynəlxalq konvensiyalar qəbul olunmuşdur. Belə konvensiyalar aşağıdakı vacib problemlərin həllinə həsr edilmişdir:

-gəmiçiliyin texniki təhlükəsizliyinin təmin olunması;

-müxtəlif məqsədlər üçün nəzərdə tutulmuş gəmi, qurğu və platformalardan dənizin çirkləndirilməsinin qarşısının alınması da aid olmaqla dəniz mühitinin qorunması;

-dənizdə canlı resursların ovlanması və mineral ehtiyatların işlənməsi;

-dəniz limanlarının rejimi və onlarda xarici gəmilərə tələblər;

-Antarktikanın canlı və mineral resurslarının işlənilməsi;

-qitədaxili dövlətlərin tranzit ticarəti;

-Dünya okeanlarının ayrı-ayrı rayonlarının demilitarizasiyası və neytraliza-siyası və qeyri-nüvə zonalarının yaradılması və s.

Beynəlxalq dəniz hüququ hələ qədim dövrlərdə, əsasən, «dəniz adət hüququ» kimi əmələ gəlmiş və uzun müddət ərzində daim inkişaf etmişdir. Dəniz məkanı və Dünya okeanı insanlar tərəfindən yük, sərnişin və baqaj daşınması üçün nəqliyyat yolu kimi istifadə olunmuşdur. Dəniz ticarət daşımaları genişləndikcə dövlətlər arasında müvafiq razılaşmalar, sazişlər bağlanılmış və dəniz adət hüququ inkişaf edərək, tədricən müqavilə dəniz hüququna çevrilmişdir. Müqavilə dəniz hüququnun təşəkkül tapmasında dəniz hüququna dair BMT-nin Cenevrə konvensiyaları (1958 və 1960-cı illər) çox böyük rola malik olmuşlar.[1] Beləliklə, dəniz ticarət gəmiçiliyi və daşımaları sahəsində dövlətlərin müqavilə praktikası inkişaf etdikcə bu sahə geniş
miqyaslı beynəlxalq xarakter alaraq **beynəlxalq dəniz hüququ** adını almışdır.

Beynəlxalq dəniz hüququnun müəyyənləşdirdiyi normaların daha effektli şəkildə realizasiya edilməsinin təmin olunması məqsədi ilə dövlətlər tərəfndən milli (daxili) qanunvericilik və digər hüquqi aktlar qəbul edilmişdir. Məsələn, Azərbaycan Respublikasında «Nəqliyyat haqqında» Qanunun, Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsinin və digər normativ hüquqi aktların qəbul edilməsi buna bariz nümunədir. Beynəlxalq dəniz hüququnun əsas əmələ gəlmə əlaməti beynəlxalq dəniz yük və sərnişin daşımaları olduğu üçün beynəlxalq dəniz daşımalarının təşkilati-hüquqi forması, həyata keçirilməsi, hüquqi tənzimlənməsi və digər məsələlərə ətraflı nəzər salaq.

[1] Вах: Лукашук И.И. Международное право. Особенная часть. М.: Изд-во БЭК, 1998, с.135.

Beynəlxalq dəniz hüququnun mənbələri

Beynəlxalq dəniz nəqliyyatının fəaliyyəti üzrə dövlət-lərarası münasibətlərin tənzimlənməsi beynəlxalq dəniz hüququ vasitəsi ilə həyata keçirilir. Onun mənbə növləri kifayət qədər müxtəlifdir.[1] Bu növlərə aşağıdakılar aiddir:[2]

-daxili (milli) nəqliyyat hüququ;

-nəqliyyat konvensiyaları (beynəlxalq sazişlər);

-dəniz adətləri.

Daxili (milli) nəqliyyat hüququ beynəlxalq (dövlətlərarası) dəniz daşımalarının hüquqi cəhətdən tənzimlənməsinin əsas və başlıca növü sayılır. Beynəlxalq dəniz daşımaları indiyə kimi, əsasən, ayrı-ayrı ölkələrin daxili (milli) dəniz hüququ (nəqliyyat hüququnun tərkib hissəsi) ilə tənzimlənir.[3] Daxili nəqliyyat (dəniz) hüququ beynəlxalq dəniz daşımalarını nizama salmaqda üstün rola malikdir. Bu, dəniz nəqliyyatının xüsusiyyətini təşkil edir.[4]

Beynəlxalq dəniz daşımalarını tənzimləyən daxili (milli) dəniz hüquq normaları, bir qayda olaraq, ticarət gəmiçiliyi barədə ayrı-ayrı ölkələrin xüsusi qanunlarında və ya xüsusi dəniz məcəllələrində ifadə olunur.[5] Bu normalar ayrı-ayrı ölkələrin ticarət məcəllələrinin müvafiq bölmələrində nəzərdə tutula bilər.[6]

---

[1] Bax: Маковский А.П. Международное частное морское право (понятие и источники). М., 1974.

[2] Bax: Əliyev E.Ə. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ. Bakı, 2005, s.352-364.

[3] Bax: Вельяминов Г.М. Международное экономическое право и процесс. М., 2004, с. 220.

[4] Bu barədə daha ətraflı bax: Əliyev.E.Ə. Nəqliyyat hüququnun əsasları. Bakı, 2004, s.108-120.

[5] Bax: Сборник морских законов зарубежных стран. Вып. 1. М., 1970, с. 57-65.

[6] Beynəlxalq dəniz daşımalarını tənzimləyən daxili dəniz məcəllələri və digər xüsusi aktlar barədə bax: Лопуски Я., Холовиньски Я. Договор морской перевозки груза по законодательству европейских социалистических стран. М., 1971, с. 12-22.

Göstərilən aktlar öz məzmun və formasına görə bir-birindən fərqlənsələr də üç əsas və başlıca məsələnin tənzimlənməsinə xüsusi əhəmiyyət verir. Həmin məsələlərə aşağıdakılar aiddir:

-dəniz gəmisinin hüquqi statusu;

-daşıma müqaviləsi;

-gəmi sahibinin (daşıyıcının) məsuliyyəti.

Həmin aktlar dəniz hüququnun bütün məsələlərini deyil, yalnız daha vacib məsələlərini tənzimləyir. Onlar öz hüquqi təbiətinə və xarakterinə görə **məcəllələşdirilmiş aktlar** sayılır.

İngilis - amerikan hüquq ailəsinə daxil olan ölkələrin dəniz qanunvericiliyinin vəziyyəti nisbətən başqa formadadır. Belə ki, bu ölkələrin dəniz hüquq institutları, bir qayda olaraq, məhkəmə praktikasının təsiri altında formalaşır. Kifayət qədər geniş olan məhkəmə praktikası çox vaxt ziddiyyətli xarakterə malik olur. Buna görə hüquq ədəbiyyatı səhifələrində haqlı olaraq göstərilir ki, ABŞ-ın dəniz hüququnun
vəziyyəti xaotik (qarmaqarışıq) xarakter daşıyır.[1]

Bununla belə, ingilis-amerikan hüquq sisteminə aid olan ölkələrdə qanunvericilik aktlarına da rast gəlmək mümkündür. Bu aktlar, əsasən, yük daşımalarını tənzimləyir.

XX əsrin 60–70-ci illəri dünyanın bir çox ölkələrinin dəniz qanunvericiliyinin əhəmiyyətli dərəcədə yeniləşməsi və təkmilləşməsi dövrü sayılır. Yeniləşmənin və təkmilləşmənin əsas məqsədi yeni nəqliyyat konvensiyalarının müddəalarını və ticarət gəmiçiliyinin müasir şərtlərini nəzərə almaqdan ibarət idi. Dəniz qanunları (məcəllələri) kimi məcəllələşdirilmiş akt yeniləşmənin əsas forması sayılırdı.

Fransa, İngiltərə, Yunanıstan və Skandinaviya ölkələrinin dəniz qanunverici-liyi kifayət dərəcədə təzələnmişdir.

Polşa (1961-ci il), Bolqarıstan (1970-ci il) və digər ölkələrdə dəniz məcəlləsi qəbul olunmuşdur. Tunis (1962-ci il), Seneqal

---

[1] Вах: Шиян В.Н. Морское право США. Вып. 6, М., 1974, с.46-56.

(1962-ci il), Madaqaskar (1960-cı il), Zair (1960-cı il) və digər dövlətlərdə isə dəniz qanunu qəbul olunmuşdur.[2]

Beynəlxalq nəqliyyat konvensiyaları (sazişləri) beynəlxalq dəniz daşıma-larını hüquqi tənzimetmənin əsas növlərindən biridir. Nəqliyyat konvensiyaları (sazişləri) daxili (milli) dəniz hüququ ilə birlikdə beynəlxalq dəniz hüququnun mühüm mənbə növləri saylır.

Dəniz hüququ sahəsində ən mühüm konvensiyalardan biri «Dəniz hüququ barədə» 1982-ci il BMT Konvensiyası hesab olunur.[1]

Dənizlə yük daşınması sahəsində ən iri nəqliyyat konvensiyalarına aşağıdakılar aiddir:[2]

-«Konosamentə aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün» Brüssel Konvensiyası (25 avqust 1924-cü il);

-1924-cü il Brüssel Konvensiyasına dəyişiklik edən Brüssel Protokolu (23 fevral 1968-ci il, 1978-ci ildən qüvvəyə minmişdir);

-«Xətti konfransların keçirilməsi Məcəlləsi haqqında» Konvensiya (6 aprel 1974-cü il, 1983-cü ildən qüvvəyə minmişdir);

-«Dənizlə yük daşınması haqqında» BMT Konvensiyası (30 mart 1978-ci il, «Hamburq qaydaları» adlanır, 1992-ci ildən qüvvədədir).

Dənizlə sərnişin daşımalarının əsas şərtləri aşağıda göstərilən nəqliyyat konvensiyaları ilə tənzimlənir:[3]

---

[2] Bax: Морские кодексы молодых африканских государств // Морское право и практика. Вып. 82, Л., 1962, с. 89-91.

[1] Konvensiya 30 aprel 1982-ci ildə Nyu-Yorkda qəbul edilmiş və imzalamaq üçün Monteqo-Bey şəhərində (Yamayka) 10 dekabr 1982-ci ildən açıq elan olunmuşdur. Konvensiyanın mətni üçün bax: Гуреев С.А., Копылев М.Н. Международное транспортное право. М., 1987, с. 7-32; Ковалев А.А. Современное международное морское право и практика его применения. М., 2003, с. 351-413.

[2] Bax: Авчинкин Д.В. Международные перевозки. Минск, 1999, с.39-40.

[3] Bax: Əliyev.E.Ə.Nəqliyyat hüququnun əsasları. Bakı, 2004, s.118; Анцелевич Г.О., Покрещук О.О., Ковалевська Λ.І. Міжнародно-правова регламентація транспортних перевезнь. Київ, 2004, с.168-169.

-«Dənizlə sərnişin daşınmasına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün» Beynəlxalq Konvensiya (29 aprel 1961-ci il);

-«Dənizlə sərnişin baqajının daşınmasına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün» Beynəlxalq Konvensiya (27 may 1967-ci il);

-«Dənizlə sərnişin və onların baqajının daşınması haqqında» Afina Konvensiyası (13 dekabr 1974-cü il).

Dəniz nəqliyyatı sahəsində bir sıra beynəlxalq sazişlər qəbul olunmuşdur. Lakin bu sazişlər ticarət gəmiçiliyinin yalnız ayrı-ayrı tərəflərini əhatə edir. Onların bəziləri isə geniş surətdə tanınmamışdır. Məsələn, 1910–1914-cü illərdə ticarət gəmiçiliyi ilə bağlı əmlak məsələləri barədə 20 beynəlxalq saziş bağlanmışdı. Lakin bu sazişlərdən yalnız 12-si qüvvəyə minmişdi.[1]

Ticarət gəmiçiliyinin, əsasən, üç sahəsinə aid olan beynəlxalq sazişlər daha əhəmiyyətlidir. Ona görə ki, bu sazişlərdə iştirak edən ölkələrin sayı kifayət qədər çoxdur, yəni həmin sazişlərdə iştirak edən dövlətlərin dairəsi xeyli dərəcədə genişdir. Digər tərəfdən, həmin sazişlər məsələləri daha müfəssəl şəkildə tənzimləyir və qaydaya salır. Söhbət aşağıdakı sazişlərdən gedir:

-birinci, **beynəlxalq dəniz daşımalarının təşkilinə** aid olan beynəlxalq sazişlər. Bu sazişlərə, ilk növbədə, ticarət gəmiçiliyinin inkişafı barədə sazişlər daxildir. Onlar həm çoxtərəfli, həm də ikitərəfli ola bilər. Həmin sazişlər beynəlxalq dəniz daşımalarının təşkilinə yönəlir;

-ikinci, **dəniz gəmiçiliyinin təhlükəsizliyinə** aid olan beynəlxalq sazişlər. Bu qrup sazişlərə ticarət gəmiçiliyinin texniki məsələlərinə aid olan, habelə gəmilərin xilas edilməsi və toqquşması barədə sazişlər daxildir;

-üçüncü, **gəmi sahiblərinin məsuliyyətini tənzimləyən** beynəlxalq sazişlər. Bu qrup sazişlər gəmi sahibinin məsuliyyət həddini, habelə gəminin istismarı nəticəsində dənizin neftlə çirkləndirilməsi hallarında və nüvə materialları daşınarkən onun məsuliyyət şərtlərini müəyyən edir.

[1] Вах: Материалы по морскому праву. Вып. 11, М., 1976, с. 3-6.

Hal-hazıradək beynəlxalq dəniz daşımaları barədə kompleks xarakterli məcəlləşdirilmiş beynəlxalq akt (müqavilə) qəbul olunmamışdır. Lakin «Dənizlə yük daşınması haqqında» BMT Konvensiyası («Hamburq qaydaları») qəbul olunmaqla belə məcəlləşdirilməyə təşəbbüs göstərilmişdir. Bu Konvensiya 20-dən çox dövlət tərəfindən ratifikasiya olunduqdan sonra 11 noyabr 1992-ci ildə qüvvəyə minmişdir.

Bəzi köhnə konvensiyaların məzmunu bir sıra dövlətləri təmin etmir və buna görə də onların etirazına səbəb olur. Lakin bunlara baxmayaraq, dəniz dövlətlərinin əksəriyyəti köhnə konvensiyaların norma və qaydalarından istifadə edirlər. Belə ki, həmin norma və qaydalar gəmi sahibləri və daşıyıcılar üçün çox əlverişli şərait yaradır. Lakin onlar qarşı tərəf (kontragent), yəni yük sahibləri üçün sərfəli deyildir.

Yük daşımaları sahəsində «Konosamentə aid bəzi qaydaların unifikasıiyası üçün» Brüssel Konvensiyası (1924-cü il) praktikada daha vacib əhəmiyyət kəsb edir. Brüssel Konvensiyası konosament daşımalarına aiddir. Çarter daşımalarına gəldikdə isə qeyd etmək lazımdır ki, əvvəllər göstərdiyimiz kimi, daşımanın bu növü beynəlxalq sazişlərin (konvensiyaların) hüquqi nizamasalma predmetinə daxil deyildir.

Dəniz adətləri beynəlxalq dəniz hüququnun üçüncü mənbə növüdür. Bu mənbə növündən nisbətən məhdud dairədə istifadə olunur. Lakin buna baxmayaraq, dəniz adətləri praktiki olaraq, dəniz daşımaları sahəsində münasibətlərin vacib sferasını tənzimləyir.

Dəniz adətləri «ticarət gəmiçiliyi adətləri», «dəniz ticarət adətləri», «ticarət adətləri» və «beynəlxalq dəniz adətləri» kimi adlar altında nəzərdə tutula bilər.[1]

Dəniz daşımalarında dəniz adətlərindən hüququn mənbəyi kimi istifadə olunmasını nə ilə izah etmək olar? Hüquq ədəbiyyatı

---

[1] Bax: Allahverdiyev S.S. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki kommentariyası). I hissə. Bakı, 2005, s. 56; Əliyev E.Ə. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ. Dərs vəsaiti. Bakı, 2005, s. 362-363.

səhifələrində bunun iki əsas səbəbi göstərilir.[2] Birinci səbəb ticarət gəmiçiliyinin tarixi inkişaf şəraiti və beynəlxalq təşkilatların fəaliyyətinin göstərdiyi təsirdən ibarətdir. İkinci səbəbə görə isə ticarət gəmiçiliyi sahəsində elə əməliyyatlar (məsələn, yükvurma və yükboşaltma əməliyyatları) vardır ki, həmin əməliyyatların yerinə yetirilməsi ilə bağlı yaranan münasibətlər əgər ümumi normativ qaydada nizamlanarsa, onda hüquqi tənzimləmənin səmərəsi azala bilər. Spesifik və lokal xarakterə malik olan həmin münasibətlər dəniz adətləri ilə nizamlandıqda isə tənzimetmənin səmərəsi daha çox olar.

Dəniz adətlərinin iki növü fərqləndirilir:

-beynəlxalq –hüquqi adətlər;

-milli dəniz adətləri.

Beynəlxalq-hüquqi adətlərin əsasını dövlətlərin suverenlik və bərabərlik prinsipi təşkil edir. Onlar eyni bir davranış qaydasının ardıcıl və uzun müddət tətbiq edilməsinə əsaslanır. Beynəlxalq – hüquqi adətlər bütün ölkələr üçün məcburidir.

Beynəlxalq adətlər dəniz nəqliyyatı sahəsində fəaliyyət göstərən beynəlxalq təşkilatlar tərəfindən dərc olunur. Məsələn, York-Antverpen qaydaları[1] (ümumi qəza barədə) beynəlxalq adətlərə misal ola bilər. Bu qaydalar BDK tərəfindən qəbul olunmuşdur.

Milli dəniz adətləri dedikdə dəniz limanlarında yaranan və limanların özü tərəfindən qeydə alınan davranış qaydaları başa düşülür. Dəniz limanlarında yaranan adətlər ticarət adətləri kimi tanınır.[2] Belə adətlər isə milli dəniz adətləri sayılır.

---

[2] Bax: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.197-198.

[1] 1974-cü il York-Antverpen qaydalarının (1990-cı il dəyişiklikləri ilə) mətni üçün bax: Анцелевиц Г.О., Покрещук О.О., Ковалевська Λ.І. Міжнародно-правова регламентація транспортних перевезень. Київ, 2004, с.195-197.

[2] Bax: Сиваков О.В., Ермолаев В.Г., Маковский Ю.Б. Транспортное право. Учебное пособие. М., 2001, с.12; Əliyev E.Ə.Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ. Dərs vəsaiti. Bakı, 2005, s.362-363; Allahverdiyev S.S. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki kommentariyası). I hissə. Bakı, 2005, s. 56-57.

Dəniz adətləri hələ öz –özlüyündə hüququn mənbəyi kimi tanınmır. Yalnız dövlət tərəfindən sanksiyalaşdırılan, yəni tanınan və müdafiə olunan adətlər hüququn, o cümlədən dəniz hüququnun mənbəyi sayılır. Belə halda adətlər hüquqi adətlərə çevrilir.

Hüquqi adətləri adətlərdən fərqləndirmək lazımdır. Hüquqi adətlər hüququn mənbəyidir. Buna görə də onlar yük daşınması müqaviləsinin tərəflərinin bu barədə (yəni hüquqi adətlərin tətbiq edilməsi haqqında) sazişindən asılı olmayaraq tətbiq edilir. Deməli, hüquqi adətlərin tətbiqi tərəflərin sazişindən asılı deyildir.[3]

Adətlərə gəldikdə isə qeyd etmək lazımdır ki, onlar hüququn, eləcə də dəniz hüququnun mənbəyi sayılmır. Buna görə də yük daşınması müqaviləsinin tərəfləri adətləri tətbiq etmək niyyətində olarlarsa, onda hökmən bu barədə onların razılığa gəlmələri (saziş) tələb olunur.[4] Əks təqdirdə adətlər yük daşınması ilə bağlı yaranan münasibətləri tənzimləyə və onlara tətbiq edilə bilməz.

Hüquq ədəbiyyatı səhifələrində hüquqi adətlərlə (dəniz hüquq adətləri ilə) adətləri (dəniz adətlərini) qarışdırırlar. Məsələn, York-Antverpen qaydaları hüquqi adətlər olduğu halda, bəzən dəniz adətləri hesab edilir.[5] Bu məsələdə kifayət qədər diqqətli olmaq lazımdır. Onları bir-birindən fərqləndirmək üçün belə bir meyardan istifadə etmək lazımdır ki, hüquqi adətlər dövlət tərəfindən sanksiyalaşdırılır, yəni bu və ya digər formada tanınır, habelə müdafiə olunur.

---

[3] Bu məsələ üzrə də bəzi müəlliflərin fikri dəqiq deyildir (bax: Лунц Л.А. Курс международного частного права. Том 1. М., 1973, с. 119; Маковский А.Л. Международное частное морское право. М., 1974, с.13.).

[4] Bax: Новицкий И.Б. Источники советского гражданского права. М., 1959, с. 67; Лунц Л.А. Курс международного частного права. Том 1. М., 1973, с.121.

[5] Bax: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания СССР. М., 1973, с.389, 392.

Məhz bu meyar hüquqi adətləri dəniz adətlərindən ayırmağa imkan verir. Dəniz adətləri dövlət tərəfindən sanksiyalaşdırıldıqda, onlar dəniz hüquqi adətlərə çevrilir və beynəlxalq dəniz hüququnun mənbəyi kimi çıxış edir.

4.2.Beynəlxalq dəniz daşımalarının təşkili

Dəniz daşımalarının təşkilati-hüquqi forması

Müasir beynəlxalq nəqliyyatın müxtəlif növləri sırasında dəniz nəqliyyatı daha əvvəl yaranmışdır. Digər tərəfdən, dəniz nəqliyyatı daha yaxşı düzəldilmiş (sazlanmış) nəqliyyat növüdür.[1] Beynəlxalq daşımaların əsas təşkilati formaları və hüquq institutları məhz dəniz nəqliyyatı sistemində əmələ gəlmiş və inkişaf etmişdir. Nəqliyyatın digər növlərində həyata keçirilən daşıma prosesi zamanı subyektlər (iştirakçılar) arasında yaranan iqtisadi-hüquqi münasibətlər sistemi bu və ya digər dərəcədə dəniz nəqliyyatının beynəlxalq praktikasının təsiri altında inkişaf etmişdir.

Dəniz nəqliyyatı daha universal nəqliyyat növüdür. O, beynəlxalq ticarətə xidmət etmək üçün daim ixtisaslaşdırılır. Beynəlxalq ticarəti həyata keçirmək üçün nəqliyyatın hər hansı növünə nisbətən dəniz nəqliyyatından daha çox istifadə olunur.[2]

Dəniz nəqliyyatı xarici ticarət yüklərinin daşınmasında əsas nəqliyyat vasitəsi hesab edilir. Buna görə də o, hər şeydən əvvəl, xarici ticarət nəqliyyatı sayılır.[3]

Dəniz nəqliyyatı həm yük daşımalarının ümumi həcmində, həm də dövlətlərarası daşımaların yerinə yetirilməsində dünyada

---

[1] Вах: Вельяминов Г.М. Международное экономическое право и процеес. Учебник. М., 2004, с.220.

[2] Вах: Крамаров Э.М. Внешняя торговля продукцией морского транспорта. М., 1968, с.21, 24 и 134.

[3] Вах: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.194; Международное частное право. Учебник / Под ред. Г.К.Дмитриевой. М., 2004, с.446.

birinci yeri tutur. Özü də dəniz nəqliyyatının göstərdiyi xidmətlərin ümumi həcmində beynəlxalq yük daşımalarının payı müqayisəedilməz dərəcədə çoxdur.

Dəniz nəqliyyatı **iki əsas formada** istismar olunur. Söhbət dəniz donanma-sının istismarının bir-birindən fərqli iki növ texnologiyasından gedir. Buna uyğun olaraq, dəniz nəqliyyatında iki başlıca istismar forması yaranmışdır. Həmin formalara aşağıdakılar aiddir:

-tramp gəmiçiliyi;

-xətt gəmiçiliyi.

Tramp gəmiçiliyi[1] qeyri-müntəzəm daşımaları həyata keçirir. Buna görə ona çox vaxt **qeyri-müntəzəm gəmiçilik** də deyilir.

Tramp gəmiçiliyinə görə dəniz gəmisi dəyişən, istənilən istiqamətdə, tək-tək reyslər yerinə yetirir. O, müvafiq hərəkət cədvəli olmadan fəaliyyət göstərir. Digər tərəfdən, tramp gəmisinin işi daimi üzmə rayonu ilə, habelə daimi yükləmə və yükboşaltma limanları ilə bağlı deyildir və müəyyən yük növü ilə məhdudlaşmır. Tramp gəmiçiliyinin əsas xüsusiyyətlərindən biri ondan ibarətdir ki, onun həyata keçirdiyi daşımalara görə ödənilən haqq (daşıma haqqı) tərəflərin razılığı ilə, yəni gəmi sahibi ilə yük sahibinin qarşılıqlı razılığı əsasında müəyyən edilir.[2]

Xətt gəmiçiliyinə gəldikdə isə qeyd edə bilərik ki, onun vasitəsilə, bir qayda olaraq, müntəzəm daşımalar həyata keçirilir. Buna görə də dəniz gəmiçiliyinin bu formasına çox vaxt **müntəzəm gəmiçilik** də deyilir.[3]

Xətt gəmiçiliyinə görə dəniz gəmisi müəyyən limanlar arasında əvvəlcədən elan edilmiş cədvəl əsasında hərəkət edir və ya

---

[1] Tramp ingiliscə «tramp» ifadəsindəndir. Tramp istənilən istiqamətdə yük daşıyan paroxoddur.

[2] Tramp gəmiçiliyinin xüsusiyyətləri barədə bax: Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник / Под ред. К.В.Холопова. М., 2000, с.87.

[3] Məsələn, bax: Авчинкин Д.В. Международные перевозки. Минск, 1999, с. 41.

vaxtaşırı reyslər yerinə yetirir. Buna görə də gəmilərin mövcud cədvəl əsasında, müəyyən daimi xətt üzrə hərəkət etməsi gəmiçiliyin həmin növünün xarakterik əlaməti hesab olunur.

Gəmiçiliyin sözü gedən iki formasına müvafiq olaraq, beynəlxalq dəniz daşımalarının da iki növü fərqləndirilir. Başqa sözlə desək, gəmiçiliyin formasından asılı olaraq, beynəlxalq dəniz nəqliyyatında (ümumiyyətlə dəniz nəqliyyatında) daşımaların iki növü mövcuddur:

-müntəzəm daşımalar;

-qeyri-müntəzəm daşımalar.

Həm müntəzəm, həm də qeyri-müntəzəm daşımalar dəniz daşımalarının təşkilinin iki müxtəlif formalarıdır. Bu formalar bir-biri ilə bağlı olub, ümumi cəhətlərə malikdir. Eyni zamanda, onlar arasında xeyli fərqli xüsusiyyətlər də vardır. Daşımanın göstərilən növləri ayrı-ayrı əlamətlərlə xarakterizə olunur.

Göründüyü kimi, beynəlxalq dəniz daşımaları «qeyri-müntəzəm daşımalar» və «müntəzəm daşımalar» adı altında iki yerə bölünür. Bu bölgüyə uyğun olaraq, dəniz nəqliyyatı ilə yük daşımalarının iki növü fərqləndirilir:

-çarter daşıması;

-konosament daşıması.

Beynəlxalq dəniz daşımaları məhz çarter və konosament əsasında həyata keçirilir. **Çarter** qeyri-müntəzəm daşımaların, **konosament** isə müntəzəm daşımaların hüquqi rəsmiləşdirmə formasıdır. Buna görə də çarter daşımaları dedikdə qeyri-müntəzəm daşımalar, konosament daşımaları dedikdə isə müntəzəm daşımalar başa düşülür.

Çarter və konosament **müqavilə sənədidir**. Belə ki, onlar yük daşımalarının iki müxtəlif **müqavilə formasıdır**.

Həm çarter daşımaları, həm də konosament daşımaları hüquqi cəhətdən tənzimlənir. Başqa sözlə desək, çarter və konosament daşımaları hüquqi tənzimlənmə sferasına daxil olan məsələlərdir.

Çarter daşımaları ayrı-ayrı ölkələrin daxili (milli) nəqliyyat hüququ (daxili dəniz hüququ) ilə tənzimlənir. Bu növ daşımalar

beynəlxalq nəqliyyat konvensiyaları ilə tənzimlənmir. Buna görə də çarter daşımaları nəqliyyat konvensiyalarından kənarda qalıb, onların nizamasalma predmetinə daxil olmur. Bununla yanaşı, çarter daşımalarının tənzimlənməsində çarter proformları da əhəmiyyətli rol oynayır.

Çarter daşımalarını tənzimləyən daxili (milli) hüquq normaları, bir qayda olaraq, imperativ deyil, dispozitiv xarakter daşıyır. Belə ki, çarter şərtləri tərəflərin (gəmi sahibi ilə yük sahibinin) razılığı ilə müəyyən edilir. Digər tərəfdən, çarter şərtləri yükün növündən asılı olaraq, bir-birindən fərqlənir.

Konosament daşımalarının hüquqi tənzimlənməsinə gəldikdə isə qeyd etmək lazımdır ki, bu növ daşımalar, adətən, beynəlxalq nəqliyyat konvensiyaları (sazişləri) ilə nizama salınır. Daşımaların bu növü daxili (milli) nəqliyyat hüququnun deyil, beynəlxalq nəqliyyat konvensiyalarının nizamasalma predmetinə aiddir. Bu konvensiyalar konosament daşımaları sahəsində daşıma şərtlərini müəyyən dərəcədə unifikasiya edir. Söhbət nəqliyyat konvensiyalarında ifadə olunan və konosament daşımalarına aid edilən dəniz hüquq normalarının vahid şəklə salınmasından gedir. Bu normaların əksəriyyəti imperativ xarakterə malikdir.

Dəniz daşımaları sahəsində beynəlxalq hüquq normalarının formalaşmasında aşağıdakı təşkilatlar mühüm rol oynayır:[1]

-Beynəlxalq Dəniz Sığorta İttifaqı – MSOMS (BDSİ, 1874-cü il);

-Beynəlxalq Dəniz Komitəsi – MMK (BDK, 1897-ci il);

-Baltik və Beynəlxalq Dəniz Komitəsi – BİMKO (BBDK, 1905-ci il);

-Gəmiçilik üzrə konqreslərin Daimi Beynəlxalq Assosiasiyası – PMPKS (GKDBA, 1905-ci il);

-Beynəlxalq Gəmiçilik Palatası – MPS (BGP, 1948-ci il);

-Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı – İMO (BDT, 1958-ci il);

-Dəniz Losmanlarının Beynəlxalq Assosiasiyası – İMPA (DLBA, 1970-ci il);

[1] Вах: Авчинкин Д.В. Международные перевозки. Минск, 1999, с.38-39.

-Beynəlxalq Gəmi Sahibləri Assosiasiyası – İİSA (BGSA, 1970-ci il);

-Beynəlxalq Müstəqil Tanker Sahibləri Assosiasiyası – İNTERTANKO (BMTSA, 1971-ci il);

-Dəniz Kapitanları Assosiasiyalarının Beynəlxalq Federasiyası – MEFAK (DKABF, 1974-cü il);

-Beynəlxalq Dəniz Sputnik Əlaqələri Təşkilatı – İNMARSAT (BDSƏT, 1976-cı il);

-Gəmiçilik üzrə Komitə – YUNKTAD (GK, 1965-ci il) və b..

Ticarət gəmiçiliyinin inkişafı sahəsində beynəlxalq sazişlər

Ticarət gəmiçiliyinin inkişafı sahəsində beynəlxalq sazişlər beynəlxalq dəniz hüququnun mənbəyi olmaq baxımından önəmli rol oynayır. Bu növ sazişlər beynəlxalq dəniz daşımalarının təşkilinə yönələrək, beynəlxalq dəniz daşımalarının hüquqi rejimini müəyyənləşdirir. Digər tərəfdən, onlar ölkələr arasında ticarət gəmiçiliyinin inkişafında və möhkəmləndirilməsində böyük əhəmiyyət kəsb edir.

Ticarət gəmiçiliyinin inkişafı sahəsində beynəlxalq sazişlər, hər şeydən əvvəl, ticarət gəmiçiliyi (dəniz ticarəti) azadlığı prinsipindən çıxış edir. Bu sazişlər ticarət gəmiçiliyi sahəsində diskriminasiya xarakterli tədbirlərə yol verilməməsini təmin edir. Onlarda, əsasən və başlıca olaraq, vacib əhəmiyyətə malik olan bir sıra məsələlər həll edilir. Həmin məsələlərə aşağıdakılar aiddir:

-limanlarda qarşılıqlı surətdə milli rejim verilməsi;

-limanlarda daha əlverişli şərait rejimindən istifadə olunması;

-dəniz daşımalarını tezləşdirmək üçün tədbirlər görülməsi;

-limanlarda dayanma müddətinin (vaxtının) qısaldılması üçün tədbirlər görülməsi;

-gəmi sənədlərinin qarşılıqlı surətdə tanınması;

-gəmilər qəzaya uğrayarkən yardım göstərilməsi;

-daşınmadan əldə edilən gəlirə görə vergi ödənilməsi;

-digər məsələlər.

Ticarət gəmiçiliyinin inkişafı barədə beynəlxalq sazişlər, hər şeydən əvvəl, çoxtərəfli xarakterə malik olur. Belə ki, ticarət gəmiçiliyi ilə bağlı olan məsələlər öz həllini çoxtərəfli sazişlərdə tapır. Çoxtərəfli sazişlər arasında «Beynəlxalq dəniz gəmiçiliyinin asanlaşdırılması üzrə» Konvensiya iştirakçı-dövlətlərin sayı baxımından xüsusi yer tutur. Bu Konvensiya 9 aprel 1965-ci il tarixdə qəbul

olunmuşdur. Konvensiya Hökumətlərarası Dəniz Məsləhət Komitəsi çərçivəsində işlənib hazırlanmışdır.[1]

Konvensiya nisbətən məhdud məsələlərin tənzimlənməsinə həsr edilmişdir. Lakin buna baxmayaraq, həmin məsələlərin praktiki cəhətdən əhəmiyyəti böyükdür. Göstərilən məsələlərə aşağıdakılar aiddir:

-xarici dövlətin limanlarına daxil olan zaman sənədlərə irəli sürülən tələblərin sadələşdirilməsi;

-xarici dövlətin limanlarına daxil olan zaman inzibati – gömrük prosedurlarının sadəşəldirilməsi.

Bu məqsədlə Konvensiyaya xüsusi Əlavədə iki qrup qayda nəzərdə tutulur:

-standartlar;

-tövsiyə edilən praktika.

Standartları milli qanunvericiliyə daxil etmək Konvensiya iştirakçısı olan dövlətlərin üzərinə bir vəzifə kimi qoyulur. Konvensiya iştirakçısı olan dövlətlər həm də tövsiyə olunan praktikanı həyata keçirməyə borcludur.

Standartların qəbul edilməsi praktiki cəhətdən mümkün olmaya da bilər. Belə hallarda müvafiq tərəf standartların qəbul edilməsinin praktiki cəhətdən mümkün olmamasını bildirir və bu barədə Hökumətlərarası Dəniz Məsləhət Komitəsinin Baş Katibinə məlumat verir.

Ticarət gəmiçiliyinin inkişafı barədə beynəlxalq sazişlər ikitərəfli xarakterə də malik ola bilər. Ticarət gəmiçiliyi barədə ikitərəfli sazişlər bağlanması praktikası daha geniş yayılmışdır.

Azərbaycan Respublikası ticarət gəmiçiliyi sahəsində əməkdaşlıq haqqında Türkmənistan, Qazaxıstan, Gürcüstan, Türkiyə, Ukrayna, Rumıniya, Bolqarıstan və digər dövlətlərlə ikitərəfli

[1] Bax: Конвенция по облегчению международного морского судоходства, 1965 года. М., 1970. Bu Konvensiya Azərbaycan Respublikasında 12.05.2006-cı il tarixdə ratifikasiya edilmişdir.

sazişlər imzalamışdır.[1] Bu sazişlər ticarət gəmiçiliyi ilə bağlı iki dövlət arasında yaranan əlaqələrin hüquqi rejimini müəyyənləşdirir.

4.3.Beynəlxalq dəniz daşımalarının konvension təsbiti və xüsusiyyətləri

Beynəlxalq dəniz daşımaları, bütövlükdə, beynəlxalq iqtisadi əlaqələrdə, o cümlədən dövlətlərarası əmtəə mübadiləsi prosesində çox böyük rol oynayır.

Beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin qloballaşması dövründə xarici ticarət daşımalarının ümumi həcminin, ən azı, 80 faizi dəniz donanmasının payına düşür.[2] Bu, bir sıra amillərlə izah olunur ki, onların sırasında ən əsası coğrafi amildir (Dünya okeanı məkanı Yer kürəsi səthinin çox hissəsini tutur). Digər amillər arasında iqtisadi amil xüsusilə fərqlənir, çünki digər nəqliyyat vasitələrilə müqayisədə, yüklərin dəniz nəqliyyatı ilə daşınması xeyli ucuz başa gəlir. Məhz bu səbəbdən, dəniz nəqliyyatı, qismən də su (çay) nəqliyyatı böyük miqdarda yüklərin (əmtəələrin) aralarında su məkanı olan istehsalçı dövlətdən istehlakçı dövlətə çatdırılmasında əvəzsiz vasitə olaraq qalmaqdadır. Qitələrarası ticarətdə maye və qabsız yüklərin daşınması sahəsində isə dəniz nəqliyyatı müstəsna yer tutur[1].

Son onilliklər nəqliyyat texnikasının inkişaf etməsilə əlaqədar, dövlətlərarası ticarətdə əmtəə mübadiləsinin həcmi də əhəmiyyətli dərəcədə artmışdır ki, bu da nəql etmələrin həcminin müvafiq şəkildə dəyişməsinə gətirib çıxarmışdır. Beləliklə, sahənin

---

[1] Bax: Əliyev E.Ə.Nəqliyyat hüququnun əsasları. Dərs vəsaiti. Bakı, 2004, s.119; Əliyev E.Ə. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ. Dərs vəsaiti. Bakı, 2005, s.362; Allahverdiyev S.S. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki kommentariyası). I hissə. Bakı, 2005, s.51.

[2] Ətraflı bax: məsələn, Могилёвкин И. Мировой транспорт: устойчивый рост // Мировая экономика и международные отношения. № 8, 1998, с. 12-19.

[1] Bu barədə daha ətraflı bax: Джавад Ю.Х. Некоторые проблемы морских перевозок и деятельность Комитета по судоходству ЮНКТАД. М., 1971 və b.

daha hərtərəfli hüquqi tənzimlənməsi zərurəti meydana çıxdı ki, bu da həm ümumi-hüquqi (məsələn, nəqliyyat vasitələrinin hərəkət təhlükəsizliyi), həm də xüsusi hüquqi (mülki-hüquqi) münasibətləri (yüklərin daşınması, daşıyıcının məsuliyyəti) tənzimləyən sahəvi müqavilələrin sayının artmasına gətirib çıxardı.

Ayrılıqda götürülmüş bir dövlətin müəyyən beynəlxalq müqavilədə iştirakı heç də onun öz daxili qanunvericiliyini müqavilənin müddəalarına həmişə uyğunlaşdır-masını tələb etməsə də, praktikada beynəlxalq müqavilələr milli hüquqa əhəmiyyətli təsir göstərir[2]. Eyni zamanda, qeyd etmək zəruridir ki, müqavilə praktikası nəqliyyatın konkret sahəsinə münasibətdə normaların unifikasiyasına səbəb olur ki, bu da özünü poçt əlaqələri, dəniz və hava nəqliyyatları sahələrində daha bariz şəkildə büruzə verir. Digər tərəfdən, fikrimizcə, sahəvi xarakterə malik olmaqla, belə unifikasiya nəqliyyat vasitələrinin müxtəlif növlərindən istifadə edilməklə yerinə yetirilən intermodal daşımaların həyata keçirilməsində çətinliklər yarada bilər.

Bununla yanaşı, qeyd etmək olar ki, nəqliyyat daşımaları sahəsində beynəlxalq sazişlər təkcə ümumi-hüquqi xarakterə malik münasibətlərdə bilavasitə tətbiq olunmur, həm də təsərrüfat subyektlərinin müqavilə praktikasına birbaşa təsir göstərir. Fikrimizcə, belə bir hüquqi massivin genişləndirilməsi daşımaların

[2] Hesab edilir ki, iştirakçı-dövlətlər öz qanunvericiliklərini, bir qayda olaraq, müqavilənin müddəalarına uyğunlaşdırmalıdır. Lakin sazişin özündə bu barədə birbaşa müddəa olmadıqda, şübhəsiz, məntiqi və məqsədəuyğun olan belə bir harmonikləşdirmə heç də məcburi deyil. Bu iddia Beynəlxalq müqavilə hüququ haqqında 1969-cu il Vyana Konvensiyasının 26 və 27-ci maddələrinin mənasına əsaslanır ki, həmin maddələr dövlətlərin müvafiq sazişlərə vicdanla əməl etmələri barədə öhdəliklərini müəyyən etsə də və müqaviləyə əməl etməmək üçün öz daxili hüquqlarına istinadı qadağan etsə də, milli qanunvericiliyə dəyişikliklər edilməsini tələb etmir. Buradan belə bir nəticə çıxarmaq olar ki, dövlətin məsuliyyəti məsələsi milli qanunvericiliyin beynəlxalq hüquqa uyğun olmaması (təkrar edirəm, harmonikləşdirmə sazişdə birbaşa nəzərdə tutulmadığı hallarda) üzündən ortaya çıxmamalıdır və o, yalnız dövlət öz üzərinə götürdüyü öhdəliklərə əməl etmədiyi halda meydana çıxacaq.

reqlamentləşdiril-məsində kollizion normaların rolunun azalmasına imkan yaradır[1].

Y.V.Kabatovanın kollizion normaların tətbiqinə yeni yanaşmanın nəzəri əsaslandırılmasını ehtiva edən «Beynəlxalq xüsusi hüquqda kollizion metodun rolunun dəyişməsi» adlı məqaləsində bu problemin həllilə bağlı son cəhd xüsusi maraq doğurur.[2] Məqalədə müasir şəraitdə klassik kollizion üsulun müəyyən təshihə ehtiyacı olması fikri açıqlanır ki, bununla, zənnimizcə, razılaşmaq olar[3].

Beynəlxalq xüsusi hüquqda kollizion normaların tətbiqinin nəzəri və praktiki məsələlərini nəzərdən keçirən N.Y.Yerpılyova problem məsələ qismində tətbiq olunan hüququn reallaşdırılması prosesində milli qanunvericiliyin imperativ normalarının rolu məsələsini fərqləndirir[4]. Lakin beynəlxalq dəniz daşımalarının tənzimlənməsi sahəsində kollizion normalar təkcə milli qanunvericilik səviyyəsində deyil (ticarət gəmiçiliyi məcəllələrində), dəniz hüququ və beynəlxalq kommersiya adətlərinə dair bir sıra beynəlxalq konvensiyalarda da təsbit edilib.

---

[1] Daha ətraflı bax: Гуреев С.А. Коллизионные проблемы морского права. М.: Международные отношения, 1972; Садиков О.Н. Коллизионные нормы в современном международном частном праве // Советский ежегодник международного права. М., Наука, 1983; Тихомиров Ю.А. Юридическая коллизия. М.: Манускрипт, 1994; Вилкова Н.Г. Унификация коллизионных норм в рамках СНГ // Журнал российского права, № 10, 1997; Ерпылёва Н.Ю. Коллизионные вопросы в современном международном частном праве // Законодательство и экономика, № 2, 1998; Международное частное право / Под ред. Марышевой Н.И. М.: «Контракт – Инфра», М., 2000, с. 57-67; Ануфриева Л.П. Международное частное право в трёх томах. Общая часть. Т. 1. М.: «Бек», 2000; Гуцуляк В.Н. Международное морское право (публичное и частное). М.: Центр морского права, 2003, с. 305-314 və b.

[2] Ətraflı bax: Международное частное право. Современная практика. Сборник статей / Под ред. Богуславского М.М. и Светланова А.Г. М.: ТОН – Остожье, 2000, с. 5-16.

[3] Bax: göstərilən əsər, s. 14.

[4] Bax: Ерпылёва Н.Ю. Международное частное право. М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2004 с. 92-107.

Digər növ nəqliyyat vasitələrilə daşımalardakı kimi, yüklərin dövlətlərarası dəniz daşımalarının da hüquqi tənzimlənməsinin **əsas mənbələri** beynəlxalq və dövlətdaxili (milli) mənşəli normalardır. **Beynəlxalq-hüquqi normalara** beynəlxalq müqavilə (saziş) və adətlər, **dövlətdaxili normalara** isə – milli qanunvericilik, məhkəmə və arbitraj praktikası aiddir. Dəniz nəqliyyatının hüquqi tənzimlənməsi-nin xüsusiyyəti, birinci, dəniz daşımaları şərtlərinin reqlamentləşdirilməsində daxili qanunvericiliyin üstün rolundan, ikinci, yüklərin dəniz daşımaları sahəsindəki münasibətlərin nisbətən məhdud olsa da, lakin praktik baxımdan mühüm qrupunu müəyyənləşdirən dəniz adətlərinin önəmli rolundan ibarətdir.

Beynəlxalq dəniz daşımalarının həyata keçirilməsi, əsasən, ticarət gəmilərinin xarici dövlətlərin sularında və limanlarında olmaları ilə şərtlənən müxtəlif hüquq münasibətlərinin meydana çıxmasını törədir ki, bu da dəniz hüququnun müddəalarının müəyyən unifikasiyasını tələb edir. Bu zərurət dəniz qanunvericiliklərindəki fərqlərdən irəli gəlir ki, bu da, xüsusilə, yüklərin dəniz daşımaları prosesində meydana çıxan əmlak mübahisələrinin eyni qaydada həllini çətinləşdirir. Ona görə də dəniz hüququ normalarının beynəlxalq unifikasiyasına, ticarət gəmiçiliyi münasibətlərinin onların əmələgəlmə yerindən asılı olmayaraq tənzimlənməsinin vahid qaydalarının müəyyən edilməsinə cəhdlər göstərilir.

Vaxtilə A.D.Keylinin haqlı olaraq qeyd etdiyi kimi, «dəniz hüququnun dəniz ticarət gəmiçiliyində maraqlı olan dövlətlər tərəfindən işlənib hazırlanan və məcburi hüquqi qüvvəyə malik olmayan vahid qaydaların tətbiqilə beynəlxalq unifikasiyası belə bir xüsusiyyətə malikdir ki, bu qaydalar yüklərin dəniz daşımalarına dair müqavilələrə daxil edilən şərtlər əsasında qəbul olunur».[1]

---

[1] Вах: Кейлин А.Д. Советское морское право. М.: Государственное издательство Водного Транспорта, 1954, с. 15-16; Кокин А.С. Небортовой коносамент в договорах перевозки грузов морем, купли-продажи, в операциях с документарным аккредитивом // Советский ежегодник морского права. М.: Мортехинформреклама, 1984, с. 120-124, а также Липавский В.Б. Договор морской перевозки груза с условием предоставления всего судна, части его или определённых судовых помещений (чартер) // Транспортное

Deyilənlərdən, fikrimizcə, aşağıdakı nəticələri çıxarmaq olar: belə qaydaların tətbiqi dövlətlər tərəfindən onlara qanun qüvvəsi verməsilə təmin edilmir; onların hüquqi qüvvəsi müvafiq beynəlxalq müqavilədə tətbiq edilmələrinin zəruriliyinin göstərilməsinə əsaslanır. Deməli, xüsusi müddəaların tətbiqi yalnız bu qaydaların təsir dairəsinə aid olan münasibətlər dəniz daşıması haqqında konkret müqavilələrdəki dispozitiv normalarla reqlamentləşdirildiyi hallarda mümkündür.

Hazırda yeni müstəqil dövlətlərin nəqliyyat sahəsində inkişafının şərtlərindən biri dünya və Avropa nəqliyyat sistemlərinə inteqrasiyadır ki, ona nail olunması həm beynəlxalq əlaqələrdə, həm də daxili daşımalarda daşıma prosesinin daha da təkmilləşməsinə gətirib çıxaracaqdır[2]. Burada, güman ki, təkcə sahilyanı və dənizə çıxışı olmayan ölkələrin coğrafi mövqelərinin səciyyəviliyindən deyil, iqtisadi inkişafın ümumi tələbatları və maraqlarından çıxış etmək lazımdır.

Dəniz daşımalarının beynəlxalq tənzimlənməsinin inkişafına **ÜTT-nin norma-yaratma fəaliyyəti**də əhəmiyyətli təsir göstərir.

Hazırda, MDB-yə üzv olan digər dövlətlər kimi, Azərbaycan Respublikasının da nəqliyyat sahəsində maraqları və tələbatları, hər şeydən əvvəl, daşıyıcıların beynəlxalq əhəmiyyətə malik nəqliyyat bazarlarına tamhüquqlu çıxışının təmin edilməsindən ibarətdir. Bu isə, öz növbəsində, fəaliyyəti bu və ya digər şəkildə nəqliyyat siyasətinin tənzimlənməsilə bağlı olan beynəlxalq iqtisadi təşkilatların işində fəal iştirak etmədən qeyri-mümkündür.

Güman edirik ki, nəzərdən keçirilən hamonikləşdirməyə nail olmaq məqsədilə, yaxın gələcəkdə xarici iqtisadi fəaliyyətin tənzimlənməsi üzrə milli qanunvericiliyin beynəlxalq iqtisadi

---

право. М., № 4, 2004, с. 19-25 və b.

[2] Dünya təsərrüfat mexanizminin qloballaşmaya doğru hərəkəti və nəqliyyat sahəsində dünya iqtisadiyyatının elmi-texniki və istehsal potensialı haqqında bax: Мировая экономика. Глобальные тенденции за 100 лет / Под ред. Королёва И.С. М.: Экономист, 2003, с. 25-47, 332-358 və b.

münasibətlərin liberallaşdırılması aspektində həm bütövlükdə, həm də, xüsusilə, ticarət gəmiçiliyi sahəsində hamı tərəfindən qəbul olunan beynəlxalq tələblərə[1] uyğunlaşdırılması məsələsi öz həllini tapmalıdır.

Fikrimizə, qanunvericilik bazasının təkmilləşdirilməsi prosesində ölkə nəqliyyatında ÜTT prinsiplərinin tətbiqini müəyyən dərəcədə məhdudlaşdıran müddəaların təsbit olunmasının yolverilməzliyinin nəzərə alınması zəruridir. Onu da nəzərə almaq vacibdir ki, belə normativ bazanın yaradılması yeni təsərrüfatçılıq şəraitinə müvafiq olmalı və nəqliyyat müəssisələrinin ictimai maraqlarla əlaqələndirilməsini təmin etməlidir.

Hazırda beynəlxalq dəniz daşımaları sahəsində mövcud hüquqi normaların mütləq əksəriyyətini kodifikasiya edən beynəlxalq müqavilə yoxdur, halbuki belə bir kodifikasiyaya hələ 1978-ci ildə – Dənizlə yük daşınması haqqında BMT Konvensiyası (1992-ci ildə qüvvəyə minmişdir)[2] işlənib hazırlanarkən cəhd edilmişdi. Təəssüf ki, O.F.Əfəndiyevin məlumatına görə, «bir sıra dövlətin sərt mövqeyi Konvensiyaya dəniz hüququnun mütərəqqi inkişafına dair normaların daxil edilməsinə imkan vermədi»,[1] halbuki Dənizlə yük daşınması haqqında 1978-ci il BMT Konvensiyası dəniz daşımalarının yeni hüquqi rejiminin yaradılmasında israrlı, inkişaf etməkdə olan yeni dövlətlərin fəal dəstəyilə qəbul edilmişdi. Digər tərəfdən,

---

[1] Bu barədə daha ətraflı bax: Эфендиев О.Ф. Некоторые международно-правовые аспекты либерализации мировой торговли // Beynəlxalq hüquq. Bakı, № 1, 1998, s. 47-57; Шумилов В.М. Международное экономическое право в эпоху глобализации. М.: Международные отношения, 2003, с. 212-221; Современные международные отношения и мировая политика / Отв. ред. Торкунов А.В. М.: Просвещение, 2004, с. 66-246; təsərrüfat həyatının liberallaşdırıması anlayışı barədə bax: Экономика. 3-е изд. / Под ред. Булатова А.С. М.: Экономист, 2004, с. 406-411 və b.

[2] United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea. Hamburg, 31 March 1978. http: //untreaty.un.org/ ENGLISH/bible/englishinternetbible/partI/chapterXI/subchapD/treaty6.asp

[1] Эфендиев О.Ф. Некоторые международно-правовые аспекты либерализации мировой торговли // Beynəlxalq hüquq. Bakı, № 1, 1998, s. 53.

Konvensiyadakı müəyyən ənənəvilik orada öz əksini tapan müddəaları adi-hüquq normaları qismində («**Hamburq qaydaları**» adı altında) tətbiq etməyə imkan verir ki, bu da sənədin tətbiq sahəsini Konvensiyaya qoşulmayan dövlətlər hesabına əhəmiyyətli dərəcədə genişləndirməyə imkan yaradır.

Digər bir xüsusiyyət ondan ibarətdir ki, ənənəvi «dəniz» dövlətlərinin əksəriyyəti hələ də «köhnə» konvensiyaların müddəalarını əldə rəhbər tutur, halbuki birtərəfli üstünlüklərin (məsələn, gəmi sahibləri və daşıyıcılar üçün) təsbitini dəstəklədiyi və bəzi maraqlı təsərrüfat subyektlərinin hüquqi mövqeyini zəiflətdiyi üçün belə sənədlərin məzmunu getdikcə daha çox etiraz doğurmaqdadır. Məsələn, adları daha əvvəl çəkilmiş - konosamentlərə aid bəzi prinsiplərin unifikasiyası[2] haqqında və dəniz gəmi sahiblərinin məsuliyyətinin məhdudlaşdırılmasına aid bəzi prinsiplərin unifikasiyası haqqında[3] 1924-cü il Brüssel konvensiyaları qüvvədə qalmaqdadır.

Haaqa qaydalarının təhlili göstərir ki, daşıyıcı yükgöndərənlə daşıma müqaviləsində tərəf qismində çıxış edən gəmi sahibi, yaxud kirəçidir. Daşıyıcı reysin əvvəlində gəminin yararlı üzmə vəziyyətinə gətirilməsi və daşınan yük barədə zəruri qayğı göstərməlidir; yükün itməsi, yaxud zədələnməsində daşıyıcının təqsirli olmadığını sübut etmək vəzifəsi də onun üzərinə qoyulur. Elə həmin Qaydalarda dəniz daşıyıcısının yükə heyətin və ya öz xidmətçilərinin təqsiri üzündən zərər dəydiyi zaman məsuliyyət daşımadığı müvafiq hallar da nəzərdə tutulub. Məsuliyyətdən azad

---

[2] Konosamentə aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün 1924-cü il Beynəlxalq Konvensiyası. Bəzən onu qısaca Haaqa qaydaları da adlandırırlar. Bu Konvensiya 1968 və 1979-cu illər Brüssel protokolları ilə tamamlandığından, onu bəzən Haaqa/Visbi qaydaları da adlandırırlar. Konosamentə aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün Konvensiyanın (1924-cü il) mətni üçün bax: Материалы по морскому праву. М.,1972, Выпуск 1, с. 19-28.

[3] Dəniz gəmiləri sahiblərinin məsuliyyətinin məhdudlaşdırılmasına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün 1924-cü il beynəlxalq Brüssel Konvensiyası. Bu Konvensiyanın yeni versiyası 1957-ci ildə qəbul edilmiş, daha sonra o, 1979-cu il Brüssel Protokolu ilə tamamlanmışdır. Konvensiyanın mətni üçün bax: Материалы по морскому праву. М.,1972, Выпуск 1, с. 29-34.

edilmə «naviqasiya səhvi»[4], yəni gəmisürmədə və ya gəminin idarə olunmasında kapitanın, heyət üzvünün, losmanın, yaxud xidmətçilərin səhvi zamanı baş verir. Haaqa qaydalarına görə, «dənizdə insan həyatını və ya əmlakı xilas etmək, yaxud xilas etməyə cəhd göstərmək məqsədilə (daşıyıcının hərəkətlərinin qanunazidd olmaması şərtilə) deviasiya (yəni kursdan yayınma), həmçinin hər hansı bir digər ağlabatan deviasiya daşıyıcını zərərə görə məsuliyyətdən azad edir».[1]

Müasir xarici iqtisadi əlaqələr təcrübəsindən göründüyü kimi, yüklərin beynəlxalq dəniz daşımalarının böyük hissəsi «dəniz» dövlətlərinin əksəriyyətinin ratifikasiya etdiyi, yaxud onlara uyğun dövlətdaxili normativ-hüquqi aktlar qəbul etdiyi Haaqa qaydaları əsasında həyata keçirilir.

Bu sənədlər 80 il bundan əvvəl dəniz daşıyıcıları ilə yük sahiblərinin maraqları arasında müəyyən kompromisi əks etdirsələr də, dövrümüzdə «Qaydalar»ı müasirləşdirmək və təkmilləşdirmək zərurəti meydana çıxdı ki, bu da müvafiq olaraq, 1968 və 1977-ci illərdə Əlavə protokollar qəbul edilməsilə həyata keçirildi.

Belə ki, yüklə bağlı daşıyıcıya və gəmiyə verilən iddiaların bir illik müddəti təsbit edilsə də, tərəflərə bu müddəti iddia üçün əsas meydana çıxdıqdan sonra bağlanan saziş vasitəsilə uzatmaq hüququ verildi. Protokolun daxil etdiyi bu və digər dəyişikliklər dəniz daşımasında iştirak edən bütün tərəflərin mənafelərini daha çox nəzərə almaq imkanı yaratdı. Bundan başqa, müxtəlif dövlətlər arasında dəniz yük daşınması müqavilələrinə münasibətdə bu «Qaydalar»ın tətbiqi üçün riayət edilməli olan şərtlər sırasında aşağıdakılar da fərqləndirilib:

---

[4] Bu barədə bax: Драгунова Ю.Б. Разграничение «навигационной» и «коммерческой» ошибок в праве Англии и США // Материалы по морскому праву и международному торговому мореплаванию. М., 1979, Выпуск 19.

[1] Dəniz gəmiləri sahiblərinin məsuliyyətinin məhdudlaşdırılmasına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün Konvensiya (m. 4, b. 4.).

- yükləmə limanı Konvensiya iştirakçısı olan dövlətin ərazisində yerləşir;

- konosament, nəqliyyat qaiməsi, yaxud dəniz yük daşınması müqaviləsinin mövcudluğunu təsdiq edən digər sənəd iştirakçı - dövlətdə verilir;

- dəniz yük daşınması müqaviləsi Hamburq qaydalarının, yaxud bu Qaydalara əsaslanan milli qanunvericiliyin müddəalarına cavab verir;

- boşaltma limanı iştirakçı-dövlətin ərazisində yerləşir.

Bununla yanaşı, Qaydaların aktual mətni daşıyıcı anlayışını daha geniş mənada (orijinalla müqayisədə) ehtiva edir: daşıyıcı dedikdə, ya dəniz yük daşınması müqaviləsi bağlayan istənilən şəxs, ya da onun adından yükgöndərənlə belə bir müqavilə bağlayan şəxs nəzərdə tutulur (m. 1, h. 1, b. «a»). Eyni zamanda, faktiki daşıyıcı anlayışı da əlavə olaraq daxil edilib ki, bu ad altında yükün daşınmasını daşıyıcının adından həyata keçirən istənilən şəxs başa düşülür və daşımanın həvalə edildiyi istənilən digər bir şəxs anlaşılır (m. 1, h. 1, b. «b»).

Yükalana gəldikdə isə, Qaydalara görə, bu, daşıyıcı ilə dəniz yük daşınması müqaviləsi bağlayan və ya adından belə müqavilə bağlanan istənilən şəxs, yaxud dəniz yük daşınması müqaviləsilə əlaqədar, yükü faktiki təhvil verən və ya adından təhvil verildiyi istənilən şəxsdir (m. 1, h. 1, b. «c»). Yükalan – yükü almaq hüququna malik olan şəxsdir.

4-cü maddədə təsbit edilib ki, daşıyıcı yükün itməsi, yaxud zədələnməsi, həmçinin onun təhvil verilməsində yubanmanın nəticəsi olan zərərə görə özünün, xidmətçilərinin, yaxud agentlərinin belə bir nəticədən yayınmaq üçün tələb oluna bilən, ağlabatan bütün zəruri tədbirləri gördüklərini sübut edə bilmədiyi halda, həmin zərərə görə faktiki məsuliyyət daşıyır. Beləliklə, dəniz yük daşınması nəticəsində meydana çıxan hüquqi münasibətlər daşıyıcının prezumpsiya edilən təqsiri prinsipinə müvafiq tənzimlənməlidir, lakin yük yanğın nəticəsində itdikdə və ya zədələndikdə, sübutetmə yükü bu tələbi irəli sürən tərəfin öhdəsinə düşür (m. 5). Bundan başqa, daşıyıcı

«ümumi qəza» hallarında, həmçinin yükün itməsi, zədələnməsi, yaxud çatdırılma müddətinin gecikdirilməsi dənizdə insan həyatının xilas edilməsi və ya əmlakın xilası ilə əlaqədar görülmüş ağlabatan tədbirlər nəticəsində baş verdikdə də məsuliyyətdən azad edilir. Eyni zamanda, daşıyıcının məsuliyyətdən azad edilməsi üçün əsaslar sırasından «naviqasiya səhvi»nə görə azadedilmə halı istisna edilmiş, iddia müddəti isə iki ilə qədər uzadılmışdır.

Fikrimizcə, 1924-cü il Konvensiyasının **beynəlxalq-hüquqi əhəmiyyəti** aşağıdakı müddəalarla müəyyənləşir:

1) konosamentin tərtib edilmə və verilmə qaydaları müəyyənləşdirilib, onun rekvizitləri sadalanıb və göstərilib ki, bu Qaydalara uyğun konosament, başqa hal sübut edilmədikdə, Konvensiyada təsvir edildiyi kimi, yükün daşıyıcı tərəfindən qəbul olunmasını təsdiq edir (m. 3, b. 4);

2) yükün konosamentlə daşınması zamanı meydana çıxa bilən itkilər və zərərə görə daşıyıcının məsuliyytəinin məcburi «minimumu» müəyyənləşdirilib –
məsuliyyətin əsasında təqsir prinsipi durur (m. 4, b. 2);

3) daşıyıcının mənafeyi məsuliyyət haqqında qaydalardan istisnalar müəyyən-ləşdirilməsi yolu ilə müdafiə edilir (naviqasiya səhvlərinə, daşıyıcının təqsiri olmadan baş verən yanğının nəticələrinə görə və başqaları).

Bu Konvensiyanın məqsədi yüklərin daşınması üzrə milli qanunvericilikdəki ziddiyyətlərin konosamentdən istifadə vasitəsilə aradan qaldırılmasıdır. Konven-siyanın hər yerdə tətbiqi nəticəsində, konosamentin nəzərdən keçirilən sahədə ticarət əməliyyatlarında əsas sənəd qismində rolu əhəmiyyətli dərəcədə artmışdır.

Bununla yanaşı, Konvensiyanın müddəaları ilə onun şamil edilmədiyi münasibətlərin dairəsi də müəyyənləşdirilmişdir: daşıyıcı ilə onun kontragentləri (yükgöndərən və yükalan) arasında yük gəminin göyərtəsinə yüklənənədək və oradan boşaldıldıqdan sonrakı münasibətlər; daşıyıcının dəniz yük daşınması müqaviləsi üzrə kirəçi ilə hüquqi münasibətləri. Konosament tərəflərə daşıma haqqında hətta onun qaydalarına zidd olan istənilən sazişi, əgər daşımanın

xarakteri xüsusi sazişi «ağlabatan» şəkildə əsaslandırarsa, bağlamaq hüququ verir (m. 6). Deməli, belə daşımalar 1924-cü il Konvensiyası ilə tənzimləmə dairəsindən çıxarıla bilər.

Təxminən, yüz dövlətin iştirakçı olduğu bu Konvensiya beynəlxalq dəniz daşımalarının hüquqi tənzimlənməsinə əhəmiyyətli təsir göstərir[1]. Sənədin təhlili nəticəsində belə bir qənaətə gəlmək olar ki, onun adı məzmununu tam ehtiva etmir, çünki Konvensiyada konosamentə aid qaydalarla yanaşı, yüklərin dəniz daşımaları haqqında çoxlu qaydalar da var (1-maddədə «daşıyıcı», «daşıma müqaviləsi», «yüklər», «gəmi» anlayışlarının ehtiva edilməsi). Bununla yanaşı, bu Konvensiya beynəlxalq dəniz daşımalarının hüquqi tənzimlənməsinin real durumunu əks etdirmir ki, bu da bir çox dövlətlərə onun dəyişdirilməsi və əlavələr edilməsi barədə müvafiq qaunvericilik aktları qəbul etməyə əsas vermişdir[2].

Bu Konvensiyanın müasir səviyyədə dəniz daşımaları ilə bağlı bütün problemləri həll etməməsinə baxmayaraq, onun nəticələri çox yüksək qiymətləndirilir ki, beynəlxalq unifikasiyanın miqyası buna sübutdur. 10-cu maddəyə görə, 1924-cü il Konvensiyasının unifikasiya edilmiş qaydalarının tətbiq sahəsi və onlara əsaslanan milli qanunların tətbiqinin ərazi hüdudları fərqlidir. Belə ki, ABŞ, Norveç, Danimarka, Finlandiya qanunları həm idxal, həm də ixrac olunan əmtəələrə, Böyük Britaniya və Kanadada isə yalnız ixrac olunanlara tətbiq edilir. «Yüklərin dəniz daşınması haqqında» ABŞ Qanununun (1936-cü il) 13-cü maddəsinə görə, onun müddəaları xarici ticarət sahəsində icrası Amerika limanlarında başlanan və bitən bütün yükdaşıma müqavilələrinə tətbiq edilir[1].

---

[1] Onun dövlətlərin milli qanunvericiliyinin inkişafına təsiri haqqında bax: məsələn, Егоров К.Ф. Международная конвенция 1924 г. о коносаментах и морское законодательство зарубежных государств // Морское право и практика. Ленинград, 1967, № 33, с. 3-18 və b.

[2] Misal üçün, Böyük Britaniyada dənizlə yük daşınması haqqında müvafiq qanun 1924-cü ildə qəbul edilmişdir, Hindistanda –1925-ci ildə, ABŞ-da – 1936-cı ildə, Yeni Zelandiyada – 1940-cı ildə və i.a.

[1] Bu barədə bax: Морское право и практика. Ленинград, 1958, Выпуск 23, с. 23.

Böyük Britaniya qanunu (1924-cü il) yüklərin gəmilərlə bu ölkənin və Şimali İrlandiyanın limanlarından digər limanlara daşınmasının tənzimlənməsini nəzərdə tutur[2]. Diqqəti bu qanunla adı çəkilən Konvensiya arasında, xüsusilə, unifikasiya edilmiş normaların tətbiq sahələrilə bağlı əhəmiyyətli fərq olması cəlb edir. Konvensiyanın 10-cu maddəsindən fərqli olaraq, Britaniya qanunu (m. 1) Konvensiyanın yalnız Böyük Britaniya və Şimali İrlandiya limanlarında tətbiq olunan xarici ticarət konosamentləri üçün, yəni əmtəələrin ixracı zamanı istifadə olunmasını nəzərdə tutur. Göründüyü kimi, qanun unifikasiya edilmiş normaların, hətta onlar Konvensiyanın digər iştirakçıları tərəfindən qəbul olunduğu halda da, yüklərin xarici limanlar arasında daşınması haqqında «daxili» konosamentlərə tətbiqini istisna edir.

Bundan başqa, fikrimizcə, Konvensiya bəyan edilən məqsədə çata bilmədi: dəniz yük daşımalarını Konvensiya iştirakçısı olan dövlətlərdə qəbul olunmuş bütün konosamentlər üzrə nizamlamalı olan unifikasiya edilmiş normalar tətbiq edilmədi. Belə ki, bu sənəd imzalanarkən Yaponiya bildirdi ki, Konvensiya milli sahilboyu ticarət üçün tətbiq edilə bilməz. Bu isə o deməkdir ki, Yaponiya milli sahilboyu ticarəti öz milli qanunvericiliyinə müvafiq şəkildə sərbəst inkişaf etdirmək hüququnu özündə saxlayır[3].

Konvensiyanın 10-cu maddəsində deyilir ki, «onun müddəaları yüklərin müxtəlif ölkələrin limanları arasında daşınması barədə Konvensiya iştirakçısı olan ölkədə verilən istənilən konosamentə, yaxud daşıma iştirakçı-dövlətin limanından həyata keçirilən hallara tətbiq edilir. Konosamentdə olan müqavilə ya təsdiq edir, ya da nəzərdə tutur ki, bu Konvensiyanın qaydaları həmin müqaviləyə gəminin, daşıyıcının, yükgöndərənin, yükalanın, yaxud istənilən başqa maraqlı şəxsin milliyyətindən asılı olmayaraq tətbiq

---

[2] Bax: yenə orada.

[3] Bax: Carver John. Carriage by The Sea. Part 2. 4 th ed. No. 1586. London, 1963, p. 1278.

edilir. Hər bir dövlət həmin konosamentlərə bu Konvensiyanın müddəalarını tətbiq edir» [1].

Yuxarıda deyilənlərdən çıxış edərək, hesab edirik ki, bu Konvensiya, xüsusilə, həm maddi-hüquqi, həm də göndərmə normalarını unifikasiya etməlidir; təkcə beynəlxalq deyil, daxili konosamentə də tətbiq edilə bilən qanunvericiliyi qüvvəyə mindirməlidir.

Beynəlxalq dəniz daşımalarının tənzimlənməsində əlamətdar hadisə «Hamburq qaydaları» adını almış Dəniz yük daşımaları haqqında BMT Konvensiyasının (1978-ci il) qəbulu oldu[2]. Bu Konvensiyanın müəyyənləşdirdiyi normalar heyvanların və bəzi haşiyələrə çıxmaqla, göyərtə yüklərinin daşınmasını ehtiva edirdi. Burada birbaşa adlandırılan daşımaların (m. 11), təhlükəli yüklərin daşınmasının (m. 13) qaydaları da var. Konvensiyanın bütün müddəaları imperativ xarakterə malikdir (m. 23), çünki onların dispozitivliyi xüsusi olaraq qeyd edilmir[3]. Onu da qeyd etmək lazımdır ki, sənəddə daşıyıcıya tələblər verilməsi qaydası daha konkret müəyyənləşdirilmiş, bir sıra alternativ ehtiva edən məhkəmə aidiyyətinin müəyyən edilməsi normaları, həmçinin mübahisənin tərəflərin razılaşması əsasında arbitraja verilməsi haqqında müddəalar nəzərdə tutulmuşdur. Burada praktik baxımdan mühüm olan bir sıra yenilik də var, bu da beynəlxalq dəniz yük daşınması müqaviləsi haqqında normaların unifikasiya sferasının əhəmiyyətli dərəcədə genişləndirilməsidir.

«**Hamburq qaydaları**»nın qəbulu dəniz hüququ sahəsində hüquqi tənzimləmə və hüquq münasibətlərinin inkişafının və

---

[1] Bax: Международные перевозки грузов // Международные документы. СПб., 1994, с. 66-67.

[2] Mətn üçün bax: Материалы по морскому праву. М., 1979. Выпуск 18, с. 85 – 103; United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea. Hamburg, 31 March 1978. http: //untreaty.un.org/ENGLISH/bible/englishinternetbible/ partI/chapterXI/subchapD/treaty6.asp

[3] Bu barədə bax: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М.: Международные отношения, 1981, с. 223.

təkmilləşdirilməsinin yeni mərhələsinin başlanması ilə əlamətdar oldu. Göstərilən normalar yeni müstəqil dəniz dövlətlərinin milli qanunvericiliklərinə də təsir göstərir. Məsələn, onlar NHQ[1]-nin və TGM[2]-in müddəalarında gerçəkləşdirilib.

Adı çəkilən Qanun (1999-cu il) dövlətimizin nəqliyyat fəaliyyətində, ilk növbədə, müxtəlif xarici ticarət əlaqələrinin tənzimlənməsi məsələlərində əhəmiyyətli rol oynayır. Bütün növ nəqliyyat vasitələrinin fəaliyyətinin hüquqi, iqtisadi və təşkilati əsaslarını müəyyənləşdirərək, o, xüsusilə, bu vasitələrdən istifadə sahəsində dövlət tənzimlənməsi və idarəetməsi üzrə ümumi və konkret qaydaları müəyyən edir, o cümlədən təhlükəsizlik və daşıyıcının məsuliyyəti, nəqliyyatda ekoloji tələblərin təmin olunması və b. məsələləri reqlamentləşdirir.

O da diqqətəlayiqdir ki, əvvəllər Azərbaycan SSR-də qüvvədə olmuş nəqliyyat qanunvericiliyilə müqayisədə, yeni Qanun kompleks yanaşma ilə xarakterizə edilir, həmçinin tənzimlənən məsələlərin detallaşdırılmasının daha yüksək səviyyəsi qeyd olunmalıdır.

Nəqliyyat sahəsində dövlət idarəetməsinin əsas vəzifələri arasında (mad. 6) aşağıdakılar fərqləndirilmişdir: məsələn, nəqliyyat sahəsində iqtisadi, investisiya, tarif və elmi-texniki siyasətin həyata keçirilməsi; nəqliyyatın ayrı-ayrı növlərinin inkişafına dair proqramların işlənib hazırlanmasının və yerinə yetirilməsinin təşkili; yük daşımalarına və digər nəqliyyat xidmətlərinə olan dövlət ehtiyaclarının proqnozlaş-dırılması və i. a.

Dövlətimizin nəqliyyat fəaliyyəti prosesində ən mürəkkəb hüquqi məsələlər və vəziyyətlər bu Qanunun yüklərin, sərnişinlərin, baqajın və poçtun daşınmasına, istifadə edilən nəqliyyat vasitəsinin növündən asılı olmayaraq **nəqliyyat-ekspedisiya xidmətlərinin** həyata keçirilməsinə həsr olunmuş 9-cu maddəsinin müddəaları ilə tənzimlənir. Belə daşımaların milli qanunvericiliyə müvafiq şəkildə

---

[1] AR QT. Bakı, Azərbaycan, 1999, № 7, m. 399, s.1423-1432.
[2] AR QT. Bakı, Azərbaycan, 2001, № 7, m. 444, s.1255-1361.

bağlanan müqavilələr əsasında həyata keçirilməsini tövsiyə edən normalar (b. 2) xüsusi əhəmiyyətə malikdir. Bu zaman, məsələn, belə bir haşiyəyə çıxılır ki, «daşımaların təşkili haqqında müqavilədə həmçinin daşımaların həcmi, müddəti, keyfiyyəti, nəqliyyat vasitələrinin verilməsi və daşıma üçün yüklərin təqdim olunması şərtləri, daşımaların təşkilinin normativ hüquqi aktlarda nəzərdə tutulmamış digər şərtləri də müəyyən edilir» (b. 3) [1]. Bu Qanunda həmçinin göstərilir ki, dəniz nəqliyyatı dəmir yolu, daxili su (çay), hava və avtomobil nəqliyyatı ilə birlikdə birbaşa qarışıq daşımalar sistemini təşkil edir[2].

Deməli, təyinedici amillərdən biri odur ki, daşımaların, o cümlədən də dəniz daşımalarının şərtlərini müəyyənləşdirən beynəlxalq müqavilələr (sazişlər) və milli qanunvericilik aktları, haqqında danışılan halda isə həm də təhlil etdiyimiz Qanun Azərbaycanın digər dövlətlərlə və təsərrüfat subyektlərilə müvafiq nəqliyyat-hüquq münasibətlərinin hüquqi tənzimlənməsinin mənbələridir. Bu isə, öz növbəsində, o deməkdir ki, istənilən, o cümlədən beynəlxalq daşımaların (məsələn, xarici ticarət yüklərinin) hüquqi tənzimlənməsinə həm bu Qanunun normaları, həm də digər milli məcəllələrin (mülki, ticarət gəmiçiliyi və b.) normaları tətbiq edilməlidir.

Xarici ticarət yüklərinin müasir dəniz daşımalarının şərtləri praktikada **kirayə müqavilələrində** (çarterlər) müəyyənləşdirilir ki, bunlar, bir qayda olaraq, daşıyıcı tərəfindən daşıma üçün bütün gəmi təqdim edildikdə, yaxud ayrı-ayrı yüklərin daşınması üçün daşıma

---

[1] Bax: yenə orada.

[2] Bu məsələ barədə daha ətraflı bax: Правила для транспортных документов на смешанную перевозку ЮНКТАД / Международная Торговая Палата. М.: «Консалтбанкир», 1988; Садиков О.Н. Указ. соч., с. 241-255; Холопов К.В. Современная практика правового регулирования перевозок внешнеторговых грузов. Челябинск, 1993; Кацман Ф.М., Королёва Е.А. Нормативно-правовые проблемы функционирования российских участков международных транспортных коридоров. СПб., Академия транспорта РФ,1998, с. 41-43; Богуславский М.М. Международное частное право. М.: Юристъ, 2000, с. 227-236 və b.

şərtlərinin də əks olunduğu konosamentlə bağlanır. Qeyd etmək olar ki, daşıyıcının məsuliyyəti, ona qarşı iddialar, tələblər irəli sürülməsi qaydası və s. bu sahədə adları çəkilən beynəlxalq konvensiyaların müddəalarına və qaydalarına uyğundur.

TGM-dəki[3] (2001-ci il) normalar nəzərdən keçirilən Qanunun müddəalarını inkişaf etdirir və konkretləşdirir. Bu Məcəllənin təhlili müəyyən elmi və praktik maraq doğurur. TGM-in 1-ci maddəsinin 2-ci bəndində təsbit edilir ki, ticarət gəmiçiliyindən yaranan hüquqi münasibətlər bu Məcəllənin normaları, Azərbaycan Respublikasının qanunları, onun tərəfdar çıxdığı beynəlxalq müqavilələr və onların əsasında qəbul edilən normativ hüquqi aktlar ilə tənzimlənir.

Dənizlə yük və sərnişin daşımaları ilə əlaqədar subyektlərin münasibətlərini tənzimləyən hüquqi müddəalar TGM-in yüklərin və sərnişinlərin daşınmasına həsr olunan VIII və IX fəsillərindədir (m. 87-151). Belə ki, 87-ci maddənin 1-ci bəndinə görə, dənizlə yük daşınması müqaviləsi dedikdə, daşıyıcının yükgöndərən tərəfindən ona verilmiş və ya veriləcək yükü təyinat limanına daşımağı və yükün alınmasına vəkil edilən şəxsə verməyi, yükgöndərən və ya fraxtedən isə daşımanın dəyərini (fraxtı) ödəməyi öhdəsinə götürməsi barəsində istənilən müqavilə başa düşülür. 138-ci maddənin 1-ci bəndinə görə isə dənizlə sərnişin daşınması müqaviləsi üzrə daşıyıcı sərnişini, habelə onun baqajını yola düşmə yerindən təyinat məntəqəsinə çatdırmağı, sərnişin isə daşımanın dəyərini ödəməyi öhdəsinə götürür[1].

Göründüyü kimi, TGM normaları dövlətimizin **ticarət gəmiçiliyi fəaliyyətinin əsaslarını** müəyyənləşdirir, xüsusilə, təsərrüfat subyektləri üçün Azərbaycan Respublikasının Dövlət bayrağı altında üzmək qaydası və hüququnu (m. 8), gəmi sənədlərini verən dövlət orqanlarının siyahısını (m. 22) və i. a. təyin edir. 115, 116, 119, 122 və b. maddələr yük üzərində sərəncam verilməsi hüququnu, daşıyıcının vəzifə və məsuliyyətini, dənizlə yük daşınması

---

[3] AR QT. Bakı, Azərbaycan, 2001, № 7, m. 444, s.1255-1361.

[1] Bax: yenə orada.

müqaviləsinin icrasından imtinanı, fraxtetmə qaydasını, birbaşa yük daşımalarını və s. məsələləri tənzimləyir. Məsələn, 116-cı maddədə daşıyıcının yükə münasibətdə vəzifələri göstərilir və müəyyənləşdirilir ki, daşıyıcı yükü daşınma üçün qəbul etdiyi andan onun təhvil verildiyi ana kimi yükü lazımi qaydada və səylə yükləməli, yerləşdirməli, daşımalı, ona qayğı göstərməli və boşaltmalıdır; əgər daşınma üçün qəbul edilmiş yük öz xüsusiyyətlərinə görə xüsusi rəftar tələb edirsə və bu barədə dənizlə yük daşınması müqaviləsində və yük yerlərində göstəriş varsa, daşıyıcı yükə belə göstərişlərə uyğun olaraq qayğı göstərməlidir[2].

119-cu maddədə dənizlə yük daşınması müqaviləsinin icrasından imtinanın şərtləri və qaydası göstərilir ki, bu da dəniz daşımalarının dünyada mövcud praktikasına və beynəlxalq konvensiyalardakı tələblərə müvafiqdir. Belə ki, əgər vurulmuş yükün dəyəri fraxtı və daşıyıcının yükə dair xərclərini örtmürsə və gəmi səfərə çıxana qədər yükgöndərən və ya fraxtedən fraxtı tam ödəməyib və əlavə təminat təqdim etməyibsə, daşıyıcının gəmi səfərə çıxana qədər dənizlə yük daşınması müqaviləsinin icrasından imtina etmək və vurulmuş zərərin əvəzinin ödənilməsini tələb etmək hüququ vardır (b. 1). Konosamentdən, onun növlərindən, yüklərin daşınmasına dair etibarnamədən istifadə qaydaları və şərtlərindən TGM-in 122-ci maddəsində danışılır[1].

TGM-in yuxarıda göstərilən normalarının təhlili, şübhəsiz, sübut edir ki, onlar dövlətimizin yük və sərnişin daşımaları üzrə beynəlxalq dəniz fəaliyyəti, həmçinin xarici ticarət dəniz əməliyyatları prosesində müxtəlif hüquqi münasibətlərin tənzimlənməsi üçün nəzərdə tutulmuşdur. Onların məzmunu yüklərin, sərnişinlərin dəniz daşımaları sahəsində mövcud olan ən mühüm konvensiyalarda (Haaqa, Brüssel, Hamburq və b.) təsbit edilən norma və qaydaları bütövlükdə əks etdirir və onlara müvafiqdir.

---

[2] Bax: yenə orada.

[1] Bax: yenə orada.

TGM-in müddəaları, xüsusilə, müasir beynəlxalq dəniz hüququnun Dəniz hüququna dair BMT Konvensiyasında (1982-ci il)[2] təsbit edilmiş təməl prinsiplərindən birini – açıq dənizdə bayraq – dövlətin müstəsna yurisdiksiyası prinsipini əks etdirir. Bu o deməkdir ki, digər suveren dövlətlər kimi, Azərbaycan Respublikasının da təkcə dəniz fəaliyyətini deyil, inzibati, texniki, sosial və başqa məsələlərdə də öz yurisdiksiyasını effektli və öz istəyinə müvafiq şəkildə həyata keçirmək, o cümlədən onun Dövlət bayrağı altında üzən gəmilərə nəzarət etmək, ticarət gəmiçiliyi, konkret desək, dənizlə yük və sərnişin daşımaları zamanı təhlükəsizliyin təmin edliməsilə bağlı zəruri tədbirlər görmək hüququ vardır.

Müasir şərait dövlətlərin dəniz fəaliyyətinin daha da genişləndirilməsi və təkmilləşdirilməsini, beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin bu sahəsində qarşılıqlı faydalı əməkdaşlığın gücləndirilməsini, bu fəaliyyətin beynəlxalq-hüquqi tənzimlənməsinin inkişaf etdirilməsini tələb edir.

Ticarət gəmiçiliyinin beynəlxalq-hüquqi tənzimlənməsinin inkişaf etdirilməsin-də **Dəniz hüququna dair 1982-ci il BMT Konvensiyasının** qəbul edilməsi (1994-cü ildə qüvvəyə minmişdir) əhəmiyyətli mərhələ oldu.[1] Konvensiyada təkcə Dünya okeanının məkan və ehtiyatlarından istifadəyə dair normalar deyil, həm də

---

[2] Вах: Конвенция ООН по морскому праву (1982). http://www.un.org/russian/documen/ convents/lawsea.pdf

[1] Вах: Ковалев А.А. Современное международное морское право и практика его применения. М.: Наука, 2003, с.11; həmçinin Доклад о последствиях её вступления в силу для документов и программ по всей системе ООН – A /52 /491 от 20 октября 1997 г.

dövlətlərin dəniz daşımalarının təmin edilməsinə dair hüquqlarının həyata k eçirilməsinə aid normalar təsbit olunub[2]. Universal miqyasda, həmin Konvensiya mübahisə doğurmayan belə bir müddəanı təsbit etdi ki, beynəlxalq dəniz gəmiçiliyinin effektliliyi dəniz yollarının keçdiyi dəniz məkanlarının hüquqi rejimindən çox asılıdır.

Bununla əlaqədar, **gəmiçiliyin sərbəstliyi prinsipinin** müasir beynəlxalq dəniz hüququnun başqa normaları, xüsusilə, ərazi dənizindən dinc üzüb keçmək norması ilə nisbəti haqqında məsələ xüsusi elmi maraq doğurur. Onu da nəzərə almaq lazımdır ki, açıq dənizdə sərbəst gəmiçilik prinsipinin həyata keçirilməsinin zəruri şərti sahilboyu dövlətlərin yurisdiksiyası altında olan dəniz məkanlarından üzüb keçmək, o cümlədən xarici ticarət gəmiləri üçün açıq olan limanlara daxil olmaq imkanıdır[3].

Bu halda, sahilboyu ölkələrin müvafiq hüquqları tanınsa da, onların tətbiqi ərazi dənizində keçmək və ya

---

[2] Konvensiyanın mətni üçün bax: Действующее международное право в трёх томах. Т. 3, М., МНИМП, 1997, с. 322-474, həmçinin bax: Иванов Г. Г. Вопросы торгового судоходства в Конвенции ООН по морскому праву // Советский ежегодник морского права. М., 1982, с. 53-60; Мировой океан и международное право / Отв. ред. А.П.Мовчан, А.Янков. М.: Наука, 1986, с. 44-47; Ковалев А.А. Современное международное морское право и практика его применения. М.: Наука, 2003, с. 351-413 və b.

[3] Bu barədə daha ətraflı bax: Современное международное морское право / Отв. ред. Лазарев М.И. М.: Наука, 1974, с. 12-14, 57-89, 131-183; Молодцов С.В. Правовой режим морских вод. М.: Международные отношения, 1982; Международное морское право / Отв. ред. Блищенко И.П. М.: УДН, 1988, с. 22-47, 88-94; Ковалёв А.А. Современное международное морское право и практика его применения. М.: Научная книга, 2003, с. 30-50, 146- 182; Международное морское право / Отв. ред. Гуреев С.А., М.: Юридическая литература, 2003, с. 71-95, 112-127 və b.

limanlara daxil olmaq hüququndan faktiki məhrum edən maneələrin yaradılmasına aparıb çıxarmamalıdır, çünki son nəticədə, bu, açıq dənizdə gəmiçiliyin sərbəstliyinin məhdudlaşdırılması demək olardı. Fikrimizcə, gəmiçiliyin sərbəstliyi prinsipinin məzmunu açıq dənizdə gəmiçiliyin sərbəstliyi prinsipinin təbii davamı kimi, ərazi dənizindən dinc üzüb keçmək və xarici limanlara daxil olmaq hüququnu da ehtiva edir.

Güman edirik ki, bu Konvensiyanın beynəlxalq gəmiçilik sahəsindəki nailiyyətlərindən biri də burada ticarət gəmiçiliyi maraqlarının, həmçinin bu maraqların hüquqi müdafiəsinin maksimum mümkün səviyyəsinin təsbit edilməsidir. Belə ki, Konvensiyanın müvafiq müddəalarında: a) ərazi dənizindən dinc üzüb keçmək hüququ təsdiq edilir; b) ərazi dənizində sahilyanı dövlətlərin xarici gəmilərin layihələşdirilməsi, konstruksiyası, avadanlığı və heyətin komplektləşdirilməsinə milli tələblər vermək hüququ məhdudlaşdırılıb; c) azad iqtisadi zonalarda gəmiçiliyin sərbəstliyi saxlanılıb; d) sahilyanı dövlətlər dəniz mühitinin mühafizəsi və qorunub saxlanması məqsədilə yurisdiksiya həyata keçirərkən gəmiçiliyin maraqlarının müdafiəsinə dair zəruri təminat müəyyənləşdirilib və s.

Konvensiyanın qəbulundan sonrakı 20 ildən artıq müddət ərzində dünya gəmiçiliyinin təcrübəsi göstərir ki, burada həyata keçirilməsi çətin olan bəzi normalar da vardır. Misal üçün, bəzi sahilyanı dövlətlərin yurisdiksiyasının birtərəfli şəkildə genişləndirilməsi

məsələsi, beynəlxalq ticarət gəmiçiliyinin maraqlarına toxunan məsələlərin tənzimlənməsindəki fərqlər bu qəbildəndir.

Bu Konvensiyanın ticarət gəmiçiliyinə dair müvafiq maddələrinin təhlili müasir dövlətlərin dəniz fəaliyyəti məsələlərini tənzimləyən, o cümlədən onların Dünya okeanında həyata keçirdikləri beynəlxalq daşımalarla bağlı məsələləri reqlamentləş-dirən normaların unifikasiyasını qeyd etməyə imkan verir. Digər tərəfdən, güman edirik ki, bu qəbildən olan daşımaların inkişaf etdiyi, Azərbaycan Respublikasının və digər yeni müstəqil dövlətlərin xarici iqtisadi fəaliyyətinin gücləndiyi, dənizə çıxışı olmayan ölkələrin ciddi narahat olduğu və başqa amillərin təsir göstərdiyi bir şəraitdə müasir beynəlxalq dəniz hüququnun təkcə ümumi deyil, xüsusi prinsiplərinə də şərtsiz riayət olunmasının rolu və zəruriliyi əhəmiyyətli dərəcədə artmışdır ki, dənizlə yüklərin və sərnişinlərin təhlükəsiz daşınması prinsipi də bunlardan biridir.

Fikrimizcə, haqqında danışılan prinsip beynəlxalq dəniz hüququnun ümumi prinsiplərindən törəmə xarakterinə malik olmasına baxmayaraq, dəniz gəmiçiliyinin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi məsələlərində həlledici əhəmiyyətə malik imperativ beynəlxalq-hüquqi normaların[1] tələblərilə uzlaşır, yəni nəqliyyat təhlükəsizliyinin önəmli komponentlərindən

---

[1] Bu barədə daha ətraflı bax: Алексидзе Л.А. Некоторые вопросы теории международного права: императивные нормы (jus cogens). Тбилиси: ТГУ, 1982; Лукашук И.И. Нормы международного права М.: Наука, 1997; Шестаков Л.Н. Императивные нормы в системе современного международного права. М.: МГУ им. М.В.Ломоносова, 1981 və b.

biridir. Güman edirik ki, belə yanaşma «Beynəlxalq müqavilə hüququ haqqında» 1969-cu il Vyana Konvensiyasının[2] 53-cü maddəsinin müddəalarına uyğundur. Həmin maddədə deyilir ki, beynəlxalq ümumi hüququn imperativ norması bütövlükdə beynəlxalq birlik tərəfindən qəbul edilən və tanınan normadır və bu normadan kənaraçıxma yolverilməzdir[3].

Dənizlə yük və sərnişin daşımaları zamanı **təhlükəsizlik problemi** insan həyatının mühafizəsi problemilə bilavasitə bağlıdır və dəfələrlə həm ümumi, həm də xüsusi xarakterli beynəlxalq-hüquqi sənədlərdə öz əksini tapıb ki, bunlara Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair 1974-cü il Beynəlxalq Konvensiyası[1], Dəniz hüququna dair 1982-ci il BMT Konvensiyası[2], Dənizdə gəmilərin toqquşmasının xəbərdarlıq edilməsinin Beynəlxalq Qaydaları (1972-ci il)[3] və insan həyatının qorunması barədə məsələnin ümumi beynəlxalq təhlükəsizlik aspektində nəzərdən keçirildiyi digər sənədlər aiddir.

Müasir dövrdə dəniz daşımalarının ən mütərəqqi forması yüklərin daimi dəniz xətlərinin təşkil edilməsi

---

[2] Bax: Венская конвенция о праве международных договоров (1969). http://www.un.org/russian/documen/ convents/ lawtreat.pdf

[3] Bax: Действующее международное право в трёх томах. Т. 1. М., МНИМП, 1996, с. 359.

[1] Bax: International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974. http://www.imo.org/ Conventions/contents. asp?topic_id=257&doc_id=647

[2] Bax: United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego Bay, 10 December 1982. http://untreaty.un.org/ ENGLISH/bible/englishinternetbible/partI/chapterXXI/treaty6.asp

[3] Bu barədə bax: Гуцуляк В.Н. Международное морское право (публичное и частное). М.: Центр морского права, 2003, с.162.

barədə müqavilələr əsasında həyata keçirilən müntəzəm, yaxud xətt daşımalarıdır. Həmin müqavilələrdə, bir qayda olaraq, bu xətlərin əsas istismar şərtləri öz əksini tapır. Xətt dəniz daşımalarının şərtləri isə müvafiq gəmiçilik şirkətlərinin xətti konosamentlərində, qaydalırnda, tariflərində müəyyənləşdirilir və səciyyəvi kollizion məsələlərə dair bəzi nəqliyyat-hüquqi xüsusiyyətlərə malik olur.

Daşıyıcı qruplarını təşkil edən belə şirkətlər, adətən, **xətti konfranslar** adlanır[1] və onlarda özləri üçün yüksək fraxt dərəcələri və digər güzəştli şərtlər müəyyənləşdirmək yolu ilə maksimum iqtisadi fayda əldə etməyə can atan dövlətlər həlledici nüfuza malik olur. Odur ki, inkişaf etməkdə olan bir qrup dövlətin təşəbbüsü ilə hələ 1974-cü ildə BMT çərçivəsində Xətti konfransların davranış məcəlləsi haqqında Konvensiya[2] qəbul edilməsi heç də təsadüfi deyil. Xüsusilə postsovet məkanındakı yeni müstəqil dövlətlər üçün hələ də aktuallığını itirməyən bu Konvensiyada xətti konfransların işinin müəyyən çərçivələrlə məhdudlaşdırılmasının zəruriliyini nəzərdə tutan və dövlətlərin dəniz fəaliyyətində ayrı-seçkiliyi

---

[1] Bu barədə ətraflı bax, məsələn: Забелин В.Г. О построении советских линейных тарифов // Труды «Союзмор НИИпроекта». Выпуск 37 (43). М., 1974; Александрова К.И. Правовое регулирование деятельности судоходных линейных конференций // Морское право. Выпуск 179. М., 1974 və b.

[2] Bax: Конвенция о кодексе поведения линейных конференций (г. Женева, 1974 г.); для Российской Федерации вступила в силу в 1993 г.; həmçinin bax: Джавад Ю.Х. К принятию Кодекса поведения линейных конференций // Международное сотрудничество в области морского судоходства, № 1 (20). М., 1975.

istisna edən bir sıra prinsipial müddəalar vardır, həmçinin həm daşıyıcılar, həm də yük sahiblərinin maraqlarının müvafiq balansı haqqında da xüsusi olaraq danışılır.

Dənizlə sərnişin daşımaları sahəsində ən mühüm beynəlxalq-hüquqi akt Dənizlə sərnişinlərin və onların baqajının daşınması haqqında Afina Konvensiyasıdır (1974-cü il)[3]. Bu Konvensiyanın müddəaları hava yastığı üzərində gəmilər istisna olmaqla, yalnız dəniz gəmilərinə şamil olunur. Konvensiyada nəzərdə tutulur ki, o, istənilən beynəlxalq daşımaya şamil edilir, əgər:

- gəmi iştirakçı-dövlətin bayrağı altında üzürsə və ya orada qeydiyyatdadırsa, yaxud
- daşıma müqaviləsi iştirakçı-dövlətdə bağlanıbsa, yaxud
- daşıma müqaviləsinə uyğun olaraq göndərilmə və ya təyinat yeri iştirakçı –dövlətin ərazisində yerləşirsə.

Bu Konvensiyanın müddəalarına görə, daşıyıcı sərnişinin ölümü, yaxud ona bədən xəsarəti yetirilməsi, həmçinin baqajın itirilməsi, yaxud zədələnməsi nəticəsində dəyən zərərə görə məsuliyyət daşıyır. Bir şərtlə ki, zərəri doğuran hadisə daşıma zamanı baş versin və öz xidməti səlahiyyətləri çərçivəsində hərəkət edən daşıyıcının, onun xidmətçilərinin, yaxud agentlərinin təqsiri və ya diqqətsizliyi nəticəsində yaranmış olsun.

Göstərilən hallar gəmi qəzası, toqquşma, saya oturma, partlayış, yanğın və ya gəminin qüsurları

---

[3] Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL), 1974
http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=256&doc_id=663

nəticəsində, yaxud onlarla əlaqədar baş verdiyi hallarda, daşıyıcının təqsirsiz olduğu sübut edilənə qədər o, təqsirli sayılır. Baqajın itirilməsinə və ya zədələnməsinə səbəb olan hadisənin xarakterindən asılı olmayaraq, baqaja münasibətdə də belə bir təqsir, yaxud diqqətsizlik bunun əksi sübut edilənə qədər prezumpsiyalaşdırılır. Bütün digər hallarda təqsirin, yaxud diqqətsizliyin sübutetmə yükü iddiaçının üzərinə düşür[1].

Afina Konvensiyasına 1976, 1990 və 2002-ci illərdə qəbul edilən protokollar[2], başlıca olaraq, dünya inflyasiya prosesləri ilə bağlı zərərin ödənilməsinin real qiymətinin azalması ilə şərtlənir.

TGM-in IX fəsli - "Dənizlə sərnişin daşınması müqaviləsi" ilə təsbit olunan qaydalar nəzərdə tutur ki, "dənizlə sərnişin daşınması müqaviləsinə görə, daşıyıcı sərnişini, habelə onun baqajını yola düşmə yerindən təyinat məntəqəsinə çatdırmağı, sərnişin isə daşımanın dəyərini ödəməyi öhdəsinə götürür" (m. 138, b. 1). İctimai "ümumi istifadədə olan nəqliyyatda sərnişinin gediş və onun baqajının daşınması haqqı Azərbaycan Respublikasnın qanunvericiliyi ilə müəyyən edilmiş qaydada təsdiq edilən tariflər əsasında müəyyənləşdirilir" (m. 140, b. 2). TGM-in dənizlə sərnişin daşımalarına dair bu və digər müddəalarının təhlili onların müasir beynəlxalq dəniz hüququnun bu sahədə adları çəkilən beynəlxalq

---

[1] Bax: yenə orada.

[2] Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL), 1974. Additional protocols. http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp? topic_id=256&doc_id=663#4

konvensiyalarda təsbit olunmuş normalarının tələblərinə cavab verdiyini sübut edir.

4.4.Beynəlxalq dəniz çarter daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi

Çarter anlayışı və onun əhəmiyyəti

Beynəlxalq dəniz nəqliyyatının istismar formasından asılı olaraq, beynəlxalq dəniz gəmiçiliyində nəqliyyat daşıma-larının təşkilinin iki ənənəvi forması yaranmışdır:

-tramp (qeyri-müntəzəm) daşımaları;

-xətt (müntəzəm) daşımaları.

Tramp (qeyri-müntəzəm) daşımalarını tramp gəmisi (gəmiçiliyi) həyata keçirir. Xətt daşımaları isə xətt gəmilərinin köməyi və vasitəsi ilə yerinə yetirilir.

Xətt gəmilərindən fərqli olaraq, tramp gəmiləri cədvəl əsasında hərəkət etmir. Onlar o vaxt reyslər edir ki, buna zərurət yaransın. Belə ki, tramp gəmiləri qeyri-müntəzəm əsasda istismar olunur.

Tramp gəmilərinin həyata keçirdiyi beynəlxalq dəniz daşımaları **çarter daşımaları** adlanır. Çarter daşımaları çarter əsasında həyata keçirilən beynəlxalq dəniz daşımalarıdır.

Çarter dedikdə dəniz nəqliyyatında tramp daşımalarını rəsmiləşdirən nəqliyyat (daşıma) sənədi başa düşülür.

Çarter tramp (qeyri-müntəzəm) gəmiçiliyində dənizlə yük daşınmasının **müqavilə formasıdır.**[1] O, dənizlə yük daşınması müqaviləsinin sadə yazılı formasını ifadə edir.[2]

---

[1] Bax: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.205.

[2] Nəqliyyat (daşıma) sənədinin (o cümlədən çarterin) yük daşınması müqaviləsinin sadə yazılı formasını ifadə etməsi inandırıcı şəkildə sübut olunmuşdur (bax: Allahverdiyev S.S. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki kommentariyası). I hissə. Bakı, 2005, s.152-153).

Çarter **iki əsas funksiyanı** yerinə yetirir. **Dənizlə yük daşınması müqaviləsinin mövcud olma (bağlanma) faktının təsdiq edilməsi** onun birinci əsas funksiyası sayılır. Belə ki, çarter daşıyıcı (gəmi sahibi) ilə yük sahibi arasında müqavilə bağlanması faktını sübut edir.

Çarterin ikinci əsas funksiyası ondan ibarətdir ki, o, **daşıyıcı tərəfindən yükün qəbul edilməsini təsdiqləyən qəbz** rolunu oynayır. Həmin qəbz təsdiqləyir ki, yük daşıyıcı tərəfindən daşınmaq üçün qəbul edilmişdir.

Çarter mala (yükə) sərəncamverici funksiya yerinə yetirmir. O, bu cəhəti ilə konosamentdən fərqlənir. Digər tərəfdən, çarter konosomentdən fərqli olaraq, qiymətli kağız hesab edilmir.[3]

Çarter daşımaları, əvvəllər qeyd etdiyimiz kimi, beynəlxalq sazişlərin nizamasalma predmetinə daxil deyildir, yəni beynəlxalq sazişlərlə tənzimlənmir. Belə ki, praktikada çarter barədə hər hansı beynəlxalq sazişə rast gəlinmir. İndiyə kimi belə bir saziş qəbul olunmamışdır. Bunun səbəbini 1974-cü ildə YUNKTAD-ın (Gəmiçilik üzrə Komitənin) Katibliyinin apardığı xüsusi araşdırma da müəyyən edə bilməmişdir.

Çarter daşımalarını tənzimləyən beynəlxalq sazişin olmaması o demək deyildir ki, çarter daşımaları ümumiyyətlə beynəlxalq hüquqi əhatə dairəsindən tamamilə kənarda qalan məsələdir. Əslində bu belə deyildir. Belə ki, çarter daşımaları sahəsində beynəlxalq dəniz təşkilatlarının, o cümlədən Baltik və Beynəlxalq Dəniz Konfransı, habelə gəmi sahibləri və fraxta verənlərin milli birliklərinin fəaliyyəti mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Onlar praktiki cəhətdən gəminin kirayələnməsinin (gəminin fraxta verilməsinin) rahat, əlverişli və adət halını almış qaydasını işləyib hazırlamışlar. Bu qayda çarter proformalarına, yəni standart və ya birtipli çarter formalarına

[3] Bax: Калпин А.Г. Чартер и коносамент. М., 1988. Bu monoqrafiyada çarterlə konosament arasında mövcud olan fərqli cəhətlər geniş şəkildə tədqiq edilmişdir.

əsaslanır.[1] Onlar isə, əsasən və başlıca olaraq, beynəlxalq təşkilatlar çərçivəsində hazırlanır. Çarter daşımalarının tənzimlənməsində həmin proformalar ilə yanaşı, əvvəllər qeyd etdiyimiz kimi, hər bir ölkənin daxili (milli) hüquq normaları da mühüm rol oynayır. Buna görə də çarter daşımalarını təhlil edərkən hökmən ayrı-ayrı ölkələrin daxili (milli) hüquq normalarını da araşdırmaq lazımdır. Həmin normalar isə çarter hüquqi konstruksiyasını eyni deyil, müxtəlif cür müəyyənləşdirir. Məhz bu səbəbdən ayrı-ayrı ölkələrin daxili (milli) hüququ ilə müxtəlif qaydada tənzimlənən çarter növləri arasında mühüm fərqlər mövcuddur.[2] Məsələn, Fransa dəniz hüququ konosament üzrə daşıma müqaviləsini fraxta götürmə (kirayələmə) müqaviləsindən fərqləndirir. Birinci halda müqavilənin predmeti rolunda yük, ikinci halda isə gəmi çıxış edir. Çarterin bütün növləri predmeti gəmi olan fraxta götürmə (kirayələmə) müqaviləsinə aid edilir.[3]

Çarterin əhəmiyyəti böyükdür. Ümumi dəniz daşımalarının çox hissəsi çarter daşımalarının payına düşür. Hal-hazırda çarter daşımaları öz üstün rolunu saxlamaqda davam edir.[1]

Çarter vasitəsilə iri (böyük) partiya yüklər, ilk növbədə, kütləvi yüklər (kömür, neft, taxıl və s.) daşınır. Çarter məhz həmin yüklərin daşınması üçün hesablanmış və nəzərə alınmışdır. Kütləvi yüklər tramp gəmilərinin köməyi ilə daşınır. Tramp gəmiləri, qeyd

---

[1] Bax: Иванов Г. К возможному международно-правовому регулированию перевозок грузов по чартеру// Информационный бюллетень, 1975 года, № 4, с.36-38.

[2] Bax: Калпин А.Г. Чартер (природа, структура отношений, сопоставление со смежными морским и договорами). М., 1978, с. 130; Смирнов В.Т. Сущность договора тайм-чартера и область его применения // Советское государство и право. 1969, № 7, с.50.

[3] Bax: Rodiere R., Droit maritime. Paris, 1971, pp.236-237.

[1] Çarterin əhəmiyyəti barədə bax: Авчинкин Д.В. Международные перевозки. Минск, 1999, с.41; Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник / Под. ред. К.В.Холопова. М., 2000, с.311; Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.205.

etdiyimiz kimi, cədvəl üzrə hərəkət etmir. Onlar yalnız zəruri olduqda reyslər edir. Belə daşımaların hər bir halı çarterlə rəsmiləşdirilir. Bunlar onu göstərir ki, çarter dəniz hüququnun böyük praktiki əhəmiyyətə malik olan institutudur.

Çarterin növləri Xarici ölkələrin dəniz qanunvericiliyinə və beynəlxalq hüquq praktikasına çarterin müxtəlif növləri məlumdur. Beynəlxalq dəniz daşımaları sahəsində onun iki əsas növü mövcuddur: reys çarteri, taym-çarter.

Bu, əsas təsnif hesab edilir. Hüquq ədəbiyyatı səhifələrində müəlliflər çarteri məhz göstərilən iki növə bölürlər.

Reys çarteri dedikdə gəminin (onun bir hissəsinin) bir reys, dairəvi reys və ya bir neçə ardıcıl reys vasitəsilə dənizlə yük daşınması üçün verilməsi başa düşülür. Çarterin bu növü gəminin (onun bir hissəsinin) fraxt edilməsini (kirayələnməsini) nəzərdə tutur. Belə ki, gəmi sahibi yükün daşınması üçün müəyyən gəmini (onun bir hissəsini) **fraxtedənin** sərəncamına verir. Fraxtedən yükü vaxtında (nəzərdə tutulmuş müddətdə) yükvurma (yükləmə) limanına çatdırmalıdır. Bu, onun daşıdığı əsas vəzifələrdən biridir. Onun üzərinə düşən digər əsas vəzifə fraxt məbləğini (daşıma haqqını) ödəməkdən ibarətdir. Fraxt həm yük boşaldıqdan sonra, həm də bundan əvvəl ödənilə bilər.

Gəmi sahibinin isə əsas vəzifəsi gəmini yükləmə üçün nəzərdə tutulmuş müddətdə müvafiq limana verməkdən, habelə yükü təyinat limanına çatdırmaqdan ibarətdir.

Reys çarteri Azərbaycan Respublikasının dəniz hüququna da məlumdur. Belə ki, çarterin bu növü TGM-in

87-ci maddəsinin 3-cü bəndinin 1-ci yarımbəndində nəzərdə tutulmuşdur.

Azərbaycan Respublikasının dəniz qanunvericiliyi reys çarterini dənizlə yük daşınması müqaviləsinin növü kimi izah edir. Sövet dəniz hüququ da çarterin bu növünün hüquqi təbiətini belə müəyyən edirdi[1] və onu həm də fraxtetmə müqaviləsi adlandırırdı.[2]

Reys çarterinin özü bir neçə yarımnövə bölünür. **Ardıcıl reys çarteri** onun əsas yarımnövlərindən biridir.

Ardıcıl reys çarteri dedikdə yükün bir neçə ardıcıl reys vasitəsilə daşınması başa düşülür. Belə ki, daşınma üçün təqdim olunan yükün həcmi (miqdarı) çox olur və onu gəminin bir reys vasitəsilə daşıması mümkün olmur. Gəmi həmin yükü yalnız bir neçə reys əsasında daşıya bilər. Belə halda daşıma ardıcıl reys çarteri əsasında həyata keçirilir.

Taym-çarter dedikdə gəmi sahibinin öz gəmisini müəyyən vaxt dövrü üçün (bir neçə aya və ya bir neçə ilə) fraxtedənə kirayəyə verməsi başa düşülür. Daşın-malı olan yük, yükün həcmi (miqdarı) və gəminin etdiyi reyslərin sayı kimi məsələ-lər fraxtedən tərəfindən həll edilir. Fraxtedən gəmini kommersiya baxımından öz istək və mülahizəsinə görə istismar edir. O, taym-çarter əsasında istənilən yükü daşıya bilər, bir şərtlə ki, həmin yüklərin daşınması qadağan olunmasın.

Taym-çarter gəminin müəyyən müddətə fraxt edilməsidir (kirayələnmə-sidir). Belə ki, gəmi sahibi

[1] Bax: ст. 120 КТМ СССР.
[2] Bax: ст.118, часть II КТМ СССР.

gəmini və gəmi heyəti üzvlərinin xidmətlərini müəyyən müddətə fraxtedənə istifadəyə verir. Bunun müqabilində fraxtedən gəmi sahibinə müəyyən edilmiş məbləğdə haqq (fraxt) ödəyir.

Taym-çarterin hüquqi təbiəti hüquq ədəbiyyatı səhifələrində mübahisə doğuran məsələdir. Bu barədə üç əsas fikir söylənilir.

Bəzi alimlər göstərirlər ki, taym-çarteri nə daşıma, nə də icarə (kirayə) müqaviləsinin növü hesab etmək olar. Onların fikrincə, taym-çarterin predmetini gəminin istifadəyə verilməsi ilə bağlı olan xüsusi kompleks xarakterli nəqliyyat xidmətləri təşkil edir[1] və buna görə də onu nə daşıma, nə də icarə müqaviləsinə aid etmək olar.

Digər qrup alimlər isə göstərirlər ki, taym-çarter xüsusi təbiətə malik olub nəqliyyat müqaviləsinin bir növüdür.[2]

Üçüncü qrup alimlərin mövqeyinə görə, taym-çarteri nə daşıma müqaviləsi-nin, nə də nəqliyyat müqaviləsinin növü hesab etmək olar. O, öz hüquqi təbiətinə görə nəqliyyat vasitəsinin (gəminin) icarə müqaviləsidir.[3]

---

[1] Bax: Маковский А.Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов. М., 1961, с.103; Советское граж-данское право. Учебник. Часть 2 /Под ред. В.Т. Смирнова, Ю.К. Толстого, А.К. Юрченко. Л., 1982, с.191-192.

[2] Bax: Гражданское право. Учебник. Том 2. Полутом 2/ Под ред. Е.А.Суханова. М., 2000, с. 52.

[3] Bax: Гражданское право России. Курс лекций. Часть 2/ Под ред. О.Н.Садикова. М., 1997, с. 382; Гражданское право. Учебник. Часть 2/Под ред. А.П.Сергеева, Ю.К.Толстого. М., 1997, с. 392; Гражданское право. Учебник. Часть 2/Под ред. А.Г.Калпина М., 1999, с.270; Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının mülki hüququ. Dərslik. II cild. Bakı, 2001, s. 461 və b.

Fikrimizcə, üçüncü qrup alimlərin mövqeyi inandırıcı olub, həqiqətə daha yaxındır. Belə ki, əgər gəmi sahibi gəmini haqq müqabilində digər tərəfə (fraxtedənə) istifadəyə verirsə, onda icarə (kirayə) münasibəti yaranır. Həmin münasibətin hüquqi rəsmiləşdirmə forması isə icarə (kirayə) müqaviləsidir. Taym-çarterin hüquqi təbiəti barədə belə mövqe hüquq ədəbiyyatı səhifələrində üstünlük təşkil edir. Alimlərin əksəriyyəti məsələyə məhz bu cür yanaşırlar.

Taym-çarteri Azərbaycan Respublikasının dəniz hüququ da tanıyır. Belə ki, TGM-də ayrıca bir fəsil onun tənzimlənməsinə həsr edilmişdir.[4]

Taym-çarterin özü bir neçə yarımnövə bölünür. Trip-çarter onlardan biridir.

Trip-çarter dedikdə gəminin bir reys müddətinə kirayələnməsi (icarəyə götürülməsi) başa düşülür. Fraxtedən gəmini bir reysin yerinə yetirilməsi müddətinə kirayəyə (icarəyə) götürür.

Dimayz-çarter taym-çarterin yarımnövü sayılır. Azərbaycan Respublikasının dəniz hüququna taym-çarterin bu növü **berbout-çarter** adı ilə məlumdur.[5]

Dimayz-çarter taym-çarterdən, əsasən, onunla fərqlənir ki, o, heyətsiz gəminin kirayələnməsidir (icarəyə götürülməsidir). Taym-çarter isə qeyd etdiyimiz kimi, gəminin və gəmi heyəti üzvlərinin xidmətlərinin müəyyən müddətə istifadəyə verilməsidir. Fraxtedən yalnız gəminin

---

[4] Bax: TGM-in X fəsli. Məcəllənin mətni verilmişdir, bax: Əliyev E.Ə. Nəqliyyat hüququnun əsasları. Dərs vəsaiti. Bakı, 2004, s.273-309.

[5] TGM-in 163-cü maddəsi (XI fəsil).

kommersiya istismarını həyata keçirir. Dimayz-çarter müqaviləsi bağlanan hallarda isə fraxtedən gəminin həm kommersiya istismarını, həm də texniki istismarını həyata keçirir.

Çarter fraxtetmə müqaviləsi kimi

1.Standart çarter formaları. Çarter tramp (qeyri-müntə-zəm) daşımalarını rəsmiləşdirən müqavilə sənədidir. Başqa sözlə desək, çarter sadə yazılı formada bağlanan dənizlə yük daşınması müqaviləsinin özü deməkdir. Ona görə ki, həmin sənəd özündə bütün müqavilə şərtlərini ifadə edir, müqavilə bağlayan tərəflərin hüquq və vəzifələrini müəyyənləşdirir.

Çarter öz məzmununa görə mürəkkəb xarakterə malik olan müqavilə sənədidir. Burada yük daşınmasına aid 60-a yaxın şərt (gəminin xarakteristikası, onun verilmə qaydası, daşınan yük barədə məlumat, fraxt üzrə hesablaşma, yükləmə-yükvurma işinin görülmə qaydası və s.) göstərilir. Bundan əlavə, çarter həcm etibarı ilə də böyük olan sənəddir. Belə ki, həmin sənədə bir neçə onlarca maddə daxil ola bilər. Məlum məsələdir ki, hər dəfə konkret müqavilə bağlanan hallarda çarterin bütün bəndləri (şərtləri) barədə tərəflərin razılığa gəlmələri çətinliklərlə müşayiət olunardı. Buna görə də gəmiçilikdə, o cümlədən beynəlxalq dəniz ticarətində standart çarter formalarından (onlara birtipli çarter formaları və ya çarter proformaları da deyilir) geniş surətdə istifadə olunur. Bu formalar dəniz nəqliyyatında gəmilərin kirayələnməsini asanlaşdırır və tezləşdirir.

Standart çarter formaları beynəlxalq dəniz təşkilatları, gəmi sahiblərinin milli birlikləri, xarici ticarət və nəqliyyat sahəsində milli birliklər, iri gəmiçilik şirkətləri, yük sahibləri və daşıyıcıların özü tərəfindən işlənib hazırlanır.

Beynəlxalq dəniz təşkilatlarından, xüsusilə BİMKO-nun (BBDK) işləyib hazırladığı standart çarter formaları daha geniş yayılmışdır.[1] BİMKO tərəfindən indiyə kimi 60-dan çox standart çarter forması işlənib hazırlanmışdır. Ümumiyyətlə, beynəlxalq ticarət gəmiçiliyində, bir qayda olaraq, aşağıdakı qurumların işləyib hazırladığı, bəyəndiyi və ya tövsiyə etdiyi standart (birtipli) çarter formalarından istifadə olunur:

-Beynəlxalq Gəmiçilik Palatası;

-Böyük Britaniya Gəmiçilik Palatası;

-Yaponiya Gəmiçilik Palatası;

-Rusiya Federasiyasının Gəmiçilik Palatası;

-Baltik və Beynəlxalq Dəniz Komitəsi.

Standart çarter formaları, adətən, yükün növlərinə görə tərtib olunur və işlənib hazırlanır. Bu zaman ayrı-ayrı yük növləri üzrə daşımaların xüsusiyyətləri nəzərə alınır. Ayrı-ayrı növ yüklərin daşınmasına görə çarterin aşağıdakı standart formaları fərqləndirilir:

-taxıl daşınması üzrə standart çarter forması;

-qənd məmulatı daşınması üzrə standart çarter forması;

-kömür daşınması üzrə standart çarter forması;

-filiz daşınması üzrə standart çarter forması;

-neft daşınması üzrə standart çarter forması;

-ağac-şalban daşınması üzrə standart çarter forması.

Hər bir çarter proforması (standart çarter forması) qısaldılmış ada malikdir.[1] Məsələn, «Cenkon», «Berkon», «Bleksivud» və s. Beynəlxalq dəniz ticarəti sahəsində aşağıdakı standart çarter formaları daha çox tanınır:

-«Cenkon» (Gencon). Bu forma BİMKO tərəfindən işlənib hazırlanmışdır. Quru yüklərin daşınması üçün nəzərdə tutulmuşdur. Reysli çarter müqaviləsidir;

-«Baltaym» (Baltime). BİMKO tərəfindən işlənib hazırlanmışdır. Taymçarter müqaviləsidir;

---

[1] Вах: Материалы БИМКО по вопросам морского права. М., 1970.

[1] Вах: Основные проформы чартеров. М., 1970// В книге: Гражданское право. Учебник. Часть II. Глава «Перевозка» / Под ред. А.Г.Калпина. М., 1999.

-«Berkon-89» (Barecon 89). BİMKO tərəfindən işlənib hazırlanmışdır;

-«Volkoa» (Volcoa). Quru yüklərin daşınması üçün nəzərdə tutulmuşdur. BİMKO tərəfindən 1982-ci ildə dərc edilmişdir. Bu standart forma kontrakt fraxtetməsini ifadə edir;

-«İnterkoa 80» (Intercoa 80). İNTERTANKO (BMTSA) tərəfindən işlənib hazırlanmış və BİMKO tərəfindən bəyənilmişdir. Kontrakt fraxtemə müqaviləsidir;

-«Şipmen» (Shipman). 1988-ci ildə BİMKO tərəfindən işlənib hazırlanmışdır.

Praktiki olaraq, hər bir çarter iki hissədən ibarətdir. Birinci hissə standart hissə adlanır. Standart hissə dedikdə çarterin əsas hissəsi başa düşülür. İkinci hissəyə isə addendum deyilir. Çarterin bu hissəsində gəminin fraxt edilməsinə və yükün daşınmasına aid xüsusi şərtlər nəzərdə tutulur.[1]

2.Çarter məzmunu. Çarter müqavilə sənədi olduğuna görə, o, ayrı-ayrı maddələrdən (bəndlərdən) ibarətdir. Bu maddələrdə bütün müqavilə şərtləri ifadə olunur. Məhz ayrı-ayrı maddələrdə nəzərdə tutulan həmin şərtlər **çarterin məzmununu** təşkil edir.

Çarter sənədləri öz məzmunlarına görə müxtəlif olub, bir-birlərindən fərqlənir. Lakin hər hansı istənilən çarterdə bəzi müqavilə şərtləri hökmən göstərilməlidir. Həmin şərtlər gəmiyə, yükə, fraxta və yükləmə–boşaltma işlərinin görülməsinə aiddir. Onları çarterin **məcburi şərtləri** adlandırmaq olar.[2] Həmin şərtlərə aşağıdakılar aiddir:

-yük daşınması üçün təqdim olunan gəminin xarakteristikası və gəminin verilmə qaydası;

-daşınan yükə aid olan hallar;

-yükləmə-boşaltma işlərinin görülməsi;

-dispaç və demerecə aid olan şərtlər;

-fraxtın ödənilməsi və gəmi sahibinin girov hüququ.

---

[1] Bax: Международное частное право. Учебник /Под ред. Г.К.Дмитриевой. М., 2004, с. 446.

[2] Bax: Фомичев В.И. Международная торговля. Учебник. М., 2001, с. 392.

İstənilən hər hansı bir çarter **müqavilənin bağlanma vaxtı və yerini** göstər-məklə başlayır. Sonra isə **tərəflərin (fraxtedənin və fraxta verənin – daşıyıcının) adları və olduqları yer (hüquqi ünvanları)** göstərilir. Bəzən fraxtedənin əvəzinə çarterdə onun agentinin adı və ünvanı yazılır.

Daha sonra fraxt edilmiş **gəminin adı** göstərilir və **onun xarakteristikası** verilir: gəminin ümumi və təmiz qeydiyyat tutumu, dedveyt (deadweight-DWT), yükgötürmə qabiliyyəti və yük tutumu.

Gəminin ümumi və təmiz qeydiyyat tutumu dedikdə gəmi yerlərinin (otaqlarının) həcmi başa düşülür. O, xüsusi qaydada müəyyən edilir.

Dedveyt (DWT) dedikdə gəminin qəbul edə bildiyi yükün, yanacağın, suyun və digər ehtiyatların ümumi çəkisi başa düşülür.

Yükgötürmə qabiliyyəti dedveytin bir hissəsi olub, yalnız yükün çəkisini (tonlarla) ifadə edir. Əgər «deadweight» ifadəsinin yanına «all told» ifadəsi əlavə edilərsə, onda söhbət yükgötürmə qabiliyyətindən deyil, məhz dedveytdən gedir. «All told» ifadəsi yanacaq, su və ehtiyatları ifadə edir.

Yük tutumu dedikdə gəminin yük yerlərinin həcmi başa düşülür. Gəminin yük tutumu kubmetrlə və ya kubfuntla ölçülür.

Gəmi sahibi çarterdə gəminin yükgötürmə qabiliyyətini və yük tutumunu düzgün göstərməlidir. O, buna görə məsuliyyət daşıyır. Belə ki, gəmi sahibi əgər gəminin yük tutumunu və yükgötürmə qabiliyyətini çarterdə səhv göstərərsə və bunun nəticəsində fraxtedən nəzərdə tutulmuş yükün hamısını gəmiyə yükləyə bilməzsə, onda gəmi sahibi vurulmuş zərərin əvəzini ödəməlidir.

Çarterdə göstərilən şərtlərdən biri də **gəminin dəniz üzgüçülüyünə yararlı vəziyyətdə** olmasına aiddir. Çarterdə hökmən göstərilməlidir ki, yük daşınması üçün təqdim edilən gəmi bütün münasibətlərdə dəniz üzgüçülüyünə yararlı vəziyyətdədir. Gəminin dəniz üzgüçülüyünə yararlı vəziyyətdə olması onu ifadə edir ki, gəmi texniki cəhətdən dəniz daşınmasını həyata keçirmək

qabiliyyətlidir, digər tərəfdən yükü salamat (olduğu kimi) təyinat yerinə çatdırmağa və reysi yerinə yetirməyə hazırdır.

Gəmi yükü qəbul etməyə hazır olmalıdır. Bunun üçün gəmidəki yük yerləri təmizlənməlidir. Gəmidə kifayət qədər yanacaq olmalıdır.

Çarterdə **yükə aid şərt** də nəzərdə tutulmalıdır. Burada yükün adı və miqdarı, əgər lazım gələrsə, onun xüsusiyyətləri göstərilməlidir.

Bəzən çarterdə yükün miqdarı göstərilmir, ancaq qeyd olunur ki, gəmi «filan qədər yük» qəbul etməlidir. Belə halda fraxtedən gəminin yükgötürmə qabiliyyətin-dən və ya yük tutumundan bütöv istifadə edərək gəmini tam yükləməlidir.

Çarterdə **yükləmə və boşaltma limanları** göstərilməlidir. Əgər yükün bir neçə limanda boşaldılması və ya gəmiyə vurulması güman edilərsə, onda çarterdə limanların adı çəkilməlidir. Bundan əlavə, bəzən çarterdə gəminin yan aldığı körpülər, lövbər saldığı dayanacaqlar da göstərilir.

Fraxt barədə şərt çarterdə nəzərdə tutulan əsas şərtlərdən biridir. Fraxt daşıma haqqı deməkdir.

Fraxt iki yolla müəyyən edilir:

-fraxt dərəcəsi ilə;

-lyumpsum ilə.

Fraxt dərəcəsi yükün miqdarının ölçü vahidinə (tona, ədədə və s.) görə
müəyyən edilir. Fraxtın məbləği daşınan yükün miqdarının fraxt dərəcəsinə vurulmasına bərabərdir.

Bəzən fraxtedən yükü daşınmaya əvvəlcədən razılaşdırılmış miqdarda təqdim edə bilmir, yəni nəzərdə tutulduğundan az miqdarda (sayda, çəkidə) təqdim edir. Belə ki, o, yükü daşınmaya tələb olunan miqdarda təqdim edə bilmir. Bu zaman aydın məsələdir ki, gəmi sahibi fraxt itkisinə məruz qalır. Buna görə gəmi sahibi fraxtedəndən kompensasiya alır. Fraxtedən isə həmin

kompensasiyanı ödəməlidir. Buna beynəlxalq dəniz hüququnda **«ölü fraxt»** (dead freight) deyilir.[1]

Fraxtı müəyyən etməyin ikinci yolu (üsulu) **lyumpsum** (lumpsum) adlanır. Bu üsuldan o halda istifadə olunur ki, fraxtı birinci üsulla, yəni fraxt dərəcəsi ilə müəyyənləşdirmək mümkün olmasın. Belə ki, bəzən çarter tərtib edilən zaman yük barəsində müəyyənlik olmur və yaxud cürbəcür xüsusi yükləmə həcminə malik olan müxtəlif növlü (cinsli) yüklərin daşınması nəzərdə tutulur. Bu zaman yükün miqdarının ölçü vahidi ilə fraxt hesablaşmaları üçün əsas götürülən vahid üst –üstə düşmür. Buna görə də fraxt lyumpsum əsasında müəyyən edilir.

Lyumpsum dedikdə çarterdə əvvəlcədən şərtləşdirilmiş ümumi fraxt məbləği başa düşülür. Lyumpsum yükün miqdarından asılı olmayan fraxt məbləğidir. O, bu cəhəti ilə fraxtı müəyyən etməyin digər üsulundan – fraxt dərəcəsindən fərqlənir.

Çarterdə fraxtın ödənilməsi qaydası, ödəniş valyutası, bankın adı və gəmi sahibinin bank hesabının nömrəsi kimi məsələlər barəsində də göstərişlər ifadə olunmalıdır.

Çarterdə **fraxtın ödənilməsinin** müxtəlif variantları nəzərdə tutula bilər. Qabaqcadan ödəniş həmin variantlardan biridir. Fraxt gəmi yüklənib qurtardıqdan sonra ödənildikdə, buna **qabaqcadan ödəniş** deyilir. Bu cür ödəniş daha çox gəmi sahibinin mənafeyinə cavab verir. Yük və ya gəmi məhv olduqda fraxt geri qaytarılmır.

Fraxt yük boşaldılıb qurtardıqdan sonra da ödənilə bilər. Fraxt ödənilməsinin bu variantı daha geniş yayılmışdır. Həmin varianta görə **fraxt daşıma başa çatdıqda**, yəni yük boşaltma (təyinat) limanına çatdıqda **ödənilir**.

Fraxtedənin fraxtı ödəmək öhdəliyinin icrası girov hüququ ilə təmin edilir. Belə ki, gəmi sahibinin **yükə girov hüququ** vardır. Əgər fraxtedən fraxtı ödəməzsə, onda gəmi sahibi həmin hüququ

---

[1] Вах: Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник / Под ред. К.В.Холопова. М., 2000, с. 322; Фомичев В.И. Международная торговля. Учебник. М., 2001, с.392.

realizə edə bilər. Bunun üçün çarterdə gəmi sahibinin yükə olan girov hüququ nəzərdə tutulmalıdır.

Gəmi sahibinin yükə olan girov hüququ fraxtdan başqa, həm də «ölü fraxta» və gəmi sahibinə çatacaq digər ödənişlərə aiddir.

Çarterdə nəzərdə tutulan məcburi şərtlərdən biri **yükləməyə (yükvurmaya) və yükün boşaldılmasına** aiddir. Çarterdə tərəflərin belə bir razılığı ifadə olunmalıdır ki, gəmi yükvurmanın (yükləmənin) başlanması üçün nə vaxt hazır olmalıdır. Buna **gəminin vəziyyəti (duruşu)** barədə şərt deyilir.

Çarterdə, adətən, iki cür tarix qeyd olunur. Həmin tarixlərə aiddir: leydeys (laydays) və kansellinq (cancelling).

Leydeys başlanğıc tarixi deməkdir. Bu, gəmiyə yük vurmağın ən tez müddətidir. Əgər gəmi yükləmə üçün başlanğıc tarixindən (leydeysdən) əvvəl verilərsə, fraxtedən gəmini qəbul etməyə və ona yük vurmağa borclu deyildir. Belə halda gəmi öz sahibinə hər hansı gəlir gətirmədən boş dayanır və buna görə fraxtedən mülki (əmlak) hüquqi məsuliyyət daşımır.

Kansellinq isə son müddətdir. Bu, gəminin yüklənmə üçün gəlməsinin axırıncı müddətini ifadə edir. Əgər gəmi kansellinq müddətindən sonra gələrsə, yəni gecikərsə və həmin müddət ötürülərsə, onda fraxtedənin hüququ vardır ki, çarter müqaviləsini pozsun.

Gəmi sahibi kansellinq müddətini ötürəcəyi və gecikəcəyi halda fraxtedənə bu barədə məlumat verməlidir. Belə halda fraxtedən mümkün olan iki variantdan birini seçir. O, ya yeni konsellinq müddətinin müəyyənləşdirilməsinə razılıq verir, ya da çarter müqaviləsini pozur.

Çarterdə nəzərdə tutulan şərtlərdən biri **gəminin limana gəlməsi barədə informasiyaya** aiddir. Gəmi limana gəldikdə, kapitan **gəminin hazır olması barədə notis** (yazılı bildiriş)[1] verir.

---

[1] Bax: Юридическая энциклопедия. Издание 5-е /Под ред. М.Ю.Тихомирова. М., 2005, с. 552 [НОТИС (англ. notice) – письменное уведомление (данное капитаном фрахтователю или его агенту) о полной готовности судна к погрузке или выгрузке, после чего начинается счет сталийного времени].

Söhbət gəminin yüklənmə və ya boşaltma üçün hazır olması barədə məlumat verilməsindən gedir.

Staliya vaxtı (laytime) çarterdə nəzərdə tutulan əsas müqavilə şərtlərindən biridir. Staliya vaxtı dedikdə yükvurma və ya yükboşaltma işlərinin görülməsi üçün müəyyən edilən müddət başa düşülür. O, ya çarter müqaviləsi ilə, ya da liman adətləri ilə müəyyən edilir. Staliya vaxtı gəmiyə yük vurmaq və ya gəmidən yükü boşaltmaq məqsədilə fraxtedənə verilən və onun üçün ayrılan vaxtdır. Fraxtedən həmin vaxt ərzində gəmini yükləməli və ya gəmidən yükü boşaltmalıdır.

Çarterdə **demerec və dispaç** haqqında şərt də nəzərdə tutulur. Əgər fraxtedən gəmini staliya vaxtından çox yubadarsa, ondan müəyyən haqq (kompensasiya) alınır ki, həmin haqqa demerec (demurrage) deyilir. Onun məbləği çarterlə müəyyən edilir və hər gecikdirilən gün üçün hesablanır.

Dispaç (despatch) isə vaxtından əvvəl gəmini yükləməyə və ya vaxtından əvvəl gəmini boşaltmağa görə gəmi sahibinin fraxtedənə ödədiyi mükafatdır.

Bunlardan əlavə, çarterdə yükləmə və yük boşaltma işlərinin görülməsinə çəkilən xərclərin bölüşdürülməsi, fraxtedənin və gəmi sahibinin məsuliyyəti barədə şərtlər də nəzərdə tutula bilər.

Bütün çarterlər, bir qayda olaraq, özündə müxtəlif **qeyd-şərtlər** nəzərdə tutur. Aşağıda göstərilən 3 qeyd-şərt daha geniş surətdə tətbiq edilir:

-hərbi (müharibə) qeyd-şərt (bu qeyd-şərt müharibə və ya hərbi vəziyyət yarandığı hallarda gəmini çarter müqaviləsini yerinə yetirməkdən azad etmək barədə şərt nəzərdə tutur);

-buz vəziyyəti haqqında qeyd-şərt (bu qeyd-şərt buz vəziyyəti yaranan hallarda gəmini çarter müqaviləsini yerinə yetirməkdən azad etmək barədə şərt nəzərdə tutur);

-tətil haqqında qeyd-şərt (bu qeyd-şərt tətil olduğu hallarda çarter müqaviləsinin yerinə yetirilməsindən tərəflərin azad olunmasını nəzərdə tutur).

Hərbi və buz haqqında qeyd-şərtlər, hər şeydən əvvəl, gəmi sahiblərinin mənafelərini təmin edir. Həmin qeyd-şərtlər gəmi sahibinə hüquqi imkan verir ki, o, çarter müqaviləsinin şərtlərindən imtina etsin və hətta onu pozsun. Tətil haqqında qeyd-şərt isə çarter müqaviləsində iştirak edən hər iki tərəfin (həm gəmi sahibinin, həm də fraxtedənin maraqlarına cavab verir. Belə ki, əgər tətil zərər vurulmasına səbəb olarsa, onda tərəflər bir-birlərinə həmin zərərin əvəzinin ödənilməsi barədə tələb irəli sürə bilməzlər.

Çarterə daxil edilən qeyd-şərtlər, hər şeydən əvvəl, BİMKO-nun tövsiyələrinə əsaslanır. Məsələn, BİMKO-nun buz qeyd-şərti (1936-cı il), tətil haqqında qeyd-şərti, müharibə haqqında qeyd-şərti (1938-ci il) və s. daha çox tətbiq edilir. BİMKO qeyd-şərtləri həm dərc edir, həm də onları izah edir.

Göstərilənlərdən başqa, çarterə digər qeyd-şərtlər də daxil edilir. Onlara aşağıdakılar aiddir:

-ümumi qəza barədə qeyd-şərt;

-arbitraj barədə qeyd-şərt və s.

Çarterə, həmçinin fraxtedənin mənafeyinə cavab verən və onun xeyrinə olan qeyd-şərtlər də daxil edilə bilər. Məsuliyyətin xitam olunması barədə qeyd-şərt (ceccer clause) onlardan biridir. Bu qeyd-şərtə görə gəmi yükləndikdən və fraxt ödənildikdən sonra fraxtedənin məsuliyyəti xitam olunur.

Standart çarter formalarının məzmunu zaman keçdikcə daha da genişlənir. Əvvəllər çarterdə 20-30 bənd nəzərdə tutulurdu. Son zamanlar çarterə 80-dən çox bənd daxil edilir. Bu hal isə tərəflərin hüquq və vəzifələrini daha geniş surətdə müəyyən etməyə, çarter daşımalarını daha müfəssəl tənzimləməyə imkan verir. Buna görə də çarter daşımalarının ayrı-ayrı ölkələrin daxili (milli) dəniz hüququ ilə tənzimlənməsi getdikcə məhdudlaşır. Belə tendensiya, əlbəttə, çarter daşımalarını tənzimləmək baxımından çarter formalarının rolunu və əhəmiyyətini artırır. Müasir dövrdə onlar tramp (qeyri-müntəzəm) gəmiçiliyində daşıma şərtlərinin müəyyənləşdirilməsində əsas və başlıca mənbə növü hesab edilir.

4.5.Beynəlxalq gəmiçilikdə konosament daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi

Konosamentin hüquqi təbiəti və məzmunu

Beynəlxalq dəniz daşımaları çarterdən başqa, həm də konosament əsasında həyata keçirilir. Konosament beynəlxalq xətt (müntəzəm) gəmiçiliyində yük daşınmasının rəsmiləşdirilməsi zamanı istifadə edilən əsas nəqliyyat (daşıma) sənədidir. Beynəlxalq gəmiçilikdə konosament daşımaları hüquqi cəhətdən müvafiq qaydada tənzimlənir.[1]

Dənizlə yük daşınması, əsasən, iki şərt əsasında həyata keçirilir. Belə ki, dənizlə yük daşınması bütün gəminin, onun bir hissəsinin və ya müəyyən gəmi yerlərinin verilməsi şərti ilə həyata keçirilə bilər.[2] Belə halda daşıma iştirakçıları arasında əmələ gələn münasibətlər çarterlə rəsmiləşdirilir. Buna çarter daşımaları deyilir.

Dənizlə yük daşınması belə şərt olmadan, yəni yükdaşıma üçün bütün gəmini, onun bir hissəsini və ya müəyyən gəmi yerlərini vermədən də həyata keçirilə bilər.[3] Bu halda isə daşıma iştirakçıları arasındakı münasibətlər konosamentlə rəsmiləşdirilir.

Əgər çarterin köməyi ilə böyük və iri partiya yüklərin (taxılın, kömürün, neftin, kübrənin, sementin, qəndin, metalın və s.) dənizlə daşınması həyata keçirilirsə, konosomentin vasitəsilə müxtəlif növ (cins) yüklər (özü də kiçik partiyalarla) daşınır.

Konosament, demək olar ki, bütün dünya dövlətlərinin daxili (milli) dəniz hüququna məlum olan nəqliyyat (daşıma) sənədidir. Onu bütün dünya ölkələrinin qanunvericiliyi cüzi istisnalarla tanıyır.[4]

---

[1] Bax: Зорин А.С. Правовое регулирование коносаментных перевозок в международном мореплавании. АКД, 1973.

[2] Bax: TGM-in 87-ci maddəsinin 3-cü bəndinin 1-ci yarımbəndi. Məcəllənin mətni üçün bax: Əliyev E.Ə. Nəqliyyat hüququnun əsasları. Dərs vəsaiti. Bakı, 2004. s. 273-309.

[3] Bax: TGM-in 87-ci maddəsinin 3-cü bəndinin 2-ci yarımbəndi.

[4] Bax: Гончаров Е.В. Правовой статус коносамента в российском и зарубежном законодательстве // Вестник МГУ, Серия. Право, 1996, № 2, с.

Konosoment bir neçə **funksiyanı** yerinə yetirir.[1] Konosamentin **birinci funksiyası** ondan ibarətdir ki, o, **sübutedici** əhəmiyyətə malik olan nəqliyyat (daşıma) sənədidir. Belə ki, konosament dənizlə **yük daşınması müqaviləsinin mövcudluğunu və bağlanma faktını**, habelə **onun məzmununu** sübut edir.

Konosamentin yerinə yetirdiyi **ikinci funksiya** onun **qəbz** rolunu oynamasından ibarətdir. Elə bir qəbz ki, o, yükün daşınmaq üçün daşıyıcı tərəfindən qəbul olunmasını və gəmiyə vurulmasını təsdiq edir.

Mala sərəncamverici sənəd olması konosamentin **üçüncü funksiyası** hesab olunur. Bu funksiya konosamentin qiymətli kağız kimi tanınmasını şərtləndirir.

Konosament dedikdə dənizlə yük daşınması müqaviləsinin mövcudluğu-nu, yükün daşıyıcı tərəfindən qəbul edilməsini və gəmiyə vurulmasını təsdiqləyən, daşıyıcının üzərinə yükü yükalana (yük sahibinə) vermək vəzifəsi qoyan nəqliyyat (daşıma) sənədi başa düşülür.

Konosament müqavilə sənədidir. Bu o deməkdir ki, konosament dənizlə yük daşınması müqaviləsinin sadə yazılı formada bağlanmasını ifadə edir.[2] Bununla belə, bəzi müəlliflər göstərirlər ki, konosament daşıma müqaviləsi deyil, yalnız onun bağlanmasının təsdiqidir.[3]

Zənnimizcə, konosamentin yük daşınması müqaviləsinin özü hesab edilməsi üçün kifayət qədər zəmin vardır. Belə ki, konosament özündə əsas müqavilə şərtlərini ifadə edir. Burada daşınan yük, daşıma haqqı (fraxt), müqavilə bağlayan tərəflər, yükün qiyməti, yükün daşınma müddəti və digər şərtlər barədə məlumatlar

---

76-79.

[1] Bax: Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının mülki hüququ. Dərslik. II cild. Bakı, 2001, s. 462; Allahverdiyev S.S. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki kommentariyası). I hissə. Bakı, 2005, s. 154-157.

[2] Bax: Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının mülki hüququ. Dərslik. II cild. Bakı, 2001, s. 462.

[3] Bax: Жудро А.К., Джавад Ю.Х. Морское право. М., 1974, с. 229.

göstərilir.[4] Bir sözlə, dənizlə yük daşınması müqaviləsinin bütün mühüm şərtləri konosamentdə ifadə olunur. Konosamentin yoxluğu onu təsdiqləyir ki, dənizlə yük daşınması müqaviləsinin özü mövcud deyildir. O, mahiyyət etibarilə yük daşınması müqaviləsinin sadə yazılı formada bağlanmasını ifadə edir. Ədəbiyyatda haqlı olaraq göstərilir ki, konosament yükün orada razılaşdırılmış şərtlərlə daşınması barədə kontrakt,[1] yəni müqavilə deməkdir.

Konosament rekvizitləri olan sənəddir. Onlar iki yerə bölünür:

-məcburi (əsas) rekvizitlər;

-fakultativ (əlavə) rekvizitlər.

Konosamentin məcburi rekvizitləri qanunla müəyyən edilir. Əgər onlardan biri daxil edilməzsə, həmin sənəd konosament sayılmır və etibarsız hesab olunur.[2] Belə hal, yəni bu və ya digər məcburi rekvizitin konosamentə daxil edilməməsi, əlbəttə, onun hüquqi qüvvəsinə təsir göstərir.[3]

Konosamentin fakultativ (əlavə) rekvizitləri isə qanunun göstərişi ilə deyil, tərəflərin sazişi ilə müəyyən edilir.

Konosamentdən həm də çarter daşımaları həyata keçirilən zaman istifadə olunur. Belə hallarda konosament daşıyıcı ilə yükalan (yükalan üçüncü şəxs olub, dənizlə yük daşınması müqaviləsinin tərəfi hesab olunmur) arasındakı münasibətləri müəyyən edir. Çarter isə gəmi sahibi (daşıyıcı) ilə fraxtedən arasındakı münasibətləri qaydaya salır.

---

[4] Bax: Allahverdiyev S.S. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki kommentariyası). I hissə. Bakı, 2005, s. 152-153..

[1] Bax: Фомичев В.И. Международная торговля. Учебник. М., 2001, с. 390.

[2] Bax: Гражданское право. Учебник. Часть 2/ Под ред. А.П.Сергеева, Ю.К. Толстого. М., 1997, с. 392; Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının mülki hüququ. Dərslik. II cild. Bakı, 2001, s. 462.

[3] Bunun əksi olan mövqedə duran müəlliflər var (bax: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания СССР. М., 1973, с. 164; Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с. 217.

Konosamentin həm də çarter daşımalarının həyata keçirilməsində tətbiq edilməsi onu göstərir ki, o, **universal xarakterli nəqliyyat (daşıma)** sənədidir.

Beynəlxalq daşımalarda tətbiq edilən konosamentin növləri

Beynəlxalq dəniz daşımalarında konosamentin bir neçə növündən istifadə edilir. Onlar ümumi hüquqi cəhətlərə malik olsalar da bir-birindən müəyyən xüsu-siyyətləri ilə seçilirlər. Konosament müxtəlif meyarlara görə təsnif edilir.[4]

Yük sahibinin müəyyən edilməsinə görə konosamentin üç növü fərqləndirilir:

-adlı konosament;

-adsız (təqdim edənə) konosament;

-orderli konosament.

Adlı konosament (straight) dedikdə konkret yükalan şəxsin (yük sahibinin) adına yazılan nəqliyyat (daşıma) sənədi başa düşülür. Bu zaman yükə olan sahiblik başqa şəxsə verilə bilər. Bunun üçün iki üsuldan istifadə edilir:[1] adlı verilmə qeydindən, tələbin güzəşti (sessiya) üsulundan.

Təqdim edənə konosament və ya adsız konosament (bearer) dedikdə onun sahibi olan istənilən hər bir şəxsə yükü (malı) almağa, ona sərəncam verməyə hüquq verən nəqliyyat (daşıma) sənədi başa düşülür. Bu növ konosament kimdədirsə, o şəxs də yükə (mala) sərəncam verə bilər. Kim onu təqdim edərsə, yükü ala bilər.

---

[4] Вах: Свидерский В.В. Виды коносаментов /Торговое мореплавание и морское право. М., 1986, с. 3-14.

[1] Bax: TGM-in 113-cü maddəsinin 2-ci bəndinin 1-ci yarımbəndi.

Adsız konosament yükün həqiqətən məhz nəzərdə tutulan şəxs tərəfindən alınmasına təminat vermir. Buna görə də ondan az-az hallarda istifadə olunur.

Orderli konosament (to order) elə bir nəqliyyat (daşıma) sənədidir ki, bu sənədə görə daşıyıcı yükü səlahiyyətli şəxsin (yükgöndərənin və ya yükalanın) göstərişinə (sərəncamına) görə çatdırır. Konosamentin bu növü indossament vasitəsilə (yəni bu sənəddə verilmə qeydi etməklə) üçüncü şəxsə verilə bilər.

Daşımanın həyata keçirilməsinə görə konosamentin iki növü fərqləndirilir:

-çarter konosamenti;

-xətt konosamenti.

Çarter daşımalarında (qeyri-müntəzəm daşımalarda) istifadə olunan konosomentə **çarter konosomenti** deyilir. Məlum olduğu kimi, çarter elə bir sənəddir ki, o, dənizlə yük daşınması müqaviləsi bağlayan tərəflərin (daşıyıcı və fraxtedənin, yəni yükgöndərənin) hüquq və vəzifələrini, onlar arasındakı münasibətləri müəyyənləşdirir. Çarter daşıyıcı ilə yükalan (o, dənizlə yük daşınması müqaviləsinin tərəfi deyil, iştirakçısıdır) arasındakı münasibətləri isə qaydaya salmır. Daşıyıcı və yükalan arasındakı münasibətləri müəyyənləşdirmək üçün konosamentdən istifadə olunur. Həmin konosament çarter daşımalarında tətbiq olunduğuna görə çarter konosamenti adlanır. Çarter konosamentindən istifadə olunan zaman daşıyıcı və fraxtedən (yükgöndərən) arasındakı münasibətlər çarterlə tənzimlənir. Həmin münasibətlər, hər şeydən əvvəl, çarterin şərtlərinə tabe olur.

Xətt konosamenti müntəzəm (xətt) daşımalarında istifadə olunan nəqliyyat sənədinə deyilir. Konosamentin bu növü çarter daşımalarında tətbiq olunmur.

Xırda partiya yüklər özünün daşınması üçün gəminin və ya onun bir hissəsinin fraxt edilməsini (kirayələnməsini) tələb etmir. Bu səbəbə görə dənizlə yük daşınması müqaviləsini təsdiq etmək üçün xətt gəmiçiliyində xətt konosamentindən istifadə olunur.

Xətt konosamenti dənizlə yük daşınması müqaviləsinin bütün iştirakçılarının (daşıyıcının, yükgöndərənin və yükalanın) arasındakı qarşılıqlı münasibətləri müəyyənləşdirir. Buna görə də onda ifadə olunan daşıma şərtləri daha genişdir.

Xətt konosamentində staliya (dayanma) vaxtının başlanğıcını və sonunu müəyyən edən şərt olmur. Belə ki, gəminin yükvurma üçün verilmə müddəti xəttdə qüvvədə olan cədvəllə müəyyən edilir. Yük sahibi staliya vaxtını hesablamaqla da məşğul olmur, çünki gəmiyə yükvurma işini gəmi sahibinin özü görür.

Xətt konosamentində fraxtın dərəcəsi barədə şərt də ifadə olunmur. Belə ki, fraxt (daşıma haqqı) tərəflərin razılığı ilə deyil, tariflə müəyyən edilir. Bu növ konosamentdə yalnız daşıma haqqının ödənilməsi və ya ödənilməməsi barədə qeyd olur.

Konosamentin qeyd-şərtsiz olub-olmamasına görə iki növü fərqləndirilir:

-təmiz konosament;

-təmiz olmayan konosament.

Əgər yükgöndərəndən yükü qəbul edən zaman daşıyıcı həm say (kəmiyyət), həm də keyfiyyət baxımından onda hər hansı nöqsan və çatışmazlıq aşkar etməzsə, o, hər hansı qeyd-şərt etmədən konosamenti imzalayır. Beynəlxalq kommersiya (ticarət) dövriyyəsində bu növ konosamentə **təmiz konosament** (clean) deyilir. Təmiz konosament daşıyıcının yükün (malın) vəziyyəti barədə hər hansı iradını əks etdirməyən sənəddir.

Təmiz olmayan konosament (fone) dedikdə yükün vəziyyəti barədə gəmi kapitanının qeydi olan sənəd başa düşülür. Məsələn, konosamentdə belə bir qeyd edilə bilər ki, qəbul edilmiş yük (mal) zədələnmişdir və ya yükün qablaşdırılması qüsurludur və s.

Yükün gəmiyə vurulması kimi əlamətə görə konosomentin iki növü fərqləndirilir:

-bort konosamenti;

-göndərmək üçün qəbul edilmiş yük barədə konosament.

Bort konosamenti (shipped bill of lading) dedikdə artıq gəmiyə vurulmuş yükə görə yazılan nəqliyyat sənədi başa düşülür. Bu növ konosament gəmiyə qəbul olunmuş və yüklənmiş malın (yükün) daşınmasını rəsmiləşdirir. Bort konosamenti praktiki cəhətdən daha əhəmiyyətlidir. Belə ki, o, malın faktiki cəhətdən yüklənmə-sini və göndərilməsini təsdiqləyir. Ona görə də beynəlxalq ticarət və bank hesablaş-maları praktikasında, adətən, bort konosamentinin təqdim olunmasını tələb edirlər.

Göndərmək üçün qəbul edilmiş yük barədə konosament (received for shipment bill of lading) dedikdə

hələ gəmiyə qəbul edilməmiş və yüklənməmiş mala görə yazılan konosament başa düşülür. Bu növ konosament o halda verilir ki, mal (yük) daşınmaq (göndərilmək) üçün daşıyıcı tərəfindən anbara qəbul edilsin və hələlik gəmiyə yüklənməsin. Anbara təhvil verilən mal (yük) sonradan təyinat yerinə göndərilir. Bəzi hallarda yük (mal) gəmiyə vurulduqdan sonra konosamentin göstərilən növu bort konosamenti ilə əvəz edilir.

Paylı konosament (delivery order) elə bir sərəncamdır ki, bu sərəncam əsasında yükü almaq səlahiyyətinə malik olan şəxs (paylı konosamentin sahibi) yükün yalnız bir hissəsini alır. Bu sənəd sözün həqiqi mənasında, faktiki olaraq, konosament sayılmır. Belə ki, o, konosamentin bütün funksiyalarını yerinə yetirməyərək xüsusi təyinata malikdir.[1] Yükün bir hissəsini yükalana vermək
zərurəti yarandıqda, onda paylı konosamentdən istifadə edilir.

Reys konosamenti konosamentin növlərindən biri sayılır. Konosomentin bu növü cədvəl üzrə reyslər edən gəmilər vasitəsilə daşınan yüklərin rəsmiləşdirilməsi zamanı tətbiq edilir. Reys konosamenti daimi marşrut və ya cədvəli olmayan birdəfəlik reyslər yerinə yetirildiyi hallarda verilmir. O, nizama salınmış, müəyyən qaydaya (nizama) tabe edilmiş daşımaları rəsmiləşdirir.[2]

---

[1] Bax: Жудро А.К., Джавад Ю.Х. Морское право. М., 1974, с. 233-234.
[2] Bax: Авчинкин Д.В. Международные перевозки. Минск, 1999, с. 73.

Qısaldılmış konosament konosamentin növlərindən biridir. Konosamentin bu növündə daşımanın müddəti və şərtləri nəzərdə tutulmur. Qısaldılmış konosamentdə hər hansı başqa bir sənədə istinad olunması göstərilir ki, həmin sənəddə daşıma şərtləri nəzərdə tutulur. Göstərilən sənədə istinad etməklə daşıma şərtlərini müəyyən etmək olar.

Konosamentin növlərindən biri də **birbaşa konosament** (direct bill of lading) adlanır.[1] Konosamentin bu növü əsasında yük yükvurma limanından təyinat limanına iki və ya daha çox daşıyıcının vasitəsilə daşınır. Belə ki, yük yolda olduqda limanda bir gəmidən boşaldılıb yenidən başqa gəmiyə yüklənir.

Belə halda birbaşa konosament tərtib olunur ki, o da yükdaşımanın bütün marşrutunu əhatə edir.

Birbaşa konosamentin əsas xüsusiyyəti daşıyıcıların məsuliyyəti məsələsi ilə bağlıdır. Birbaşa konosament verən daşıyıcının (birinci daşıyıcının) məsuliyyət həddi başlıca məsələ kimi ortaya çıxır. Göstərilən halda **bölünmüş (seqmentar) məsuliyyət prinsipi** tətbiq edilir. Bu prinsipə görə, daşımada iştirak edən hər bir daşıyıcı, ayrıca olaraq, məsuliyyət daşıyır. Bununla belə, konosamentdə daşımanın tam həyata keçirilməsi üzrə məsuliyyətin birinci daşıyıcının üzərinə qoyulması barədə müvafiq şərt nəzərdə tutula bilər.[2] Praktikada bir sıra hallarda məhz belə konosament tətbiq edilir.

---

[1] Rus dilində ona «сквозной коносамент» də (through bill of lading) deyilir.

[2] Bax: Иванов Г.Г.Правовое регулирование перевозки грузов по сквозному коносаменту // Материалы по морскому праву. Вып.14. М., 1978, с.3.

Elə nəqliyyat sənədləri vardır ki, onları konosamentin növləri kimi tanımaq olmaz.[3] Söhbət ötən yüzilliyin 60-80-ci illərində dəniz gəmiçiliyi praktikasında işlənib hazırlanan iki sənəddən gedir. Həmin sənədlərə aşağıdakılar aiddır:

-bukinq-not;

-bers-not.

Bukinq-not xətt daşımalarında yükün vaxtında qeydiyyata alınması üçün istifadə olunan sənəddir. **Bers-not**, əsasən və başlıca olaraq, tramp gəmiçiliyində istifadə olunur. Bu sənəd artıq kirayəyə götürülmüş gəminin tam yüklənməsi üçün tətbiq edilir.

Hər iki sənəd partiya yüklərin daşınmasında istifadə edilir. Onlar tərəflərin razılaşdırılmış şərtlərlə partiya yüklərin daşınması barədə sazişini ifadə etdiyinə görə yazılı müqavilədir. Söhbət yük daşınması müqaviləsindən gedir ki, həmin müqavilə çarter müqaviləsinə yaxındır. Lakin o, çarterdən fərqli olaraq, daşıma şərtlərini daha qısaldılmış şəkildə ifadə edir.

1924-cü il Brüssel Konvensiyasının əsas cəhətləri

Konosament üzrə dənizlə yüklərin daşınması bir sıra nəqliyyat konvensiyaları ilə tənzimlənir. Belə konvensiyalar arasında Brüssel Konvensiyası önəmli yer tutur. Onun tam adı belədir: **“Konosamentə aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün” Beynəlxalq Konvensiya.** Brüssel Konvensiyası 25 avqust 1924-cü il tarixində qəbul olunmuşdur.[1] O, qısaldılmış şəkildə **“Haaqa**

---

[3] Bax: Жудро А.К., Джавад Ю.Х. Морское право. М., 1974, с. 228-229; Калпин А.Г. Чартер. М., 1978, с. 122.

[1] Konvensiyanın mətni verilmişdir: Материалы по морскому праву. Вып. 1. М.,

qaydaları" adlanır. Bu Konvensiyaya (Haaqa qaydalarına) 1968-ci il tarixli Brüssel Protokolu ilə bəzi dəyişikliklər edilmişdir. Ona **Visbi qaydaları** deyilir. Dəyişikliklərlə birlikdə 1924-cü il Brüssel Konvensiyası **"Haaqa-Visbi qaydaları"** adlanır.[2]

Brüssel Konvensiyası beynəlxalq dəniz yük daşımalarını tənzimləyən vacib sənəddir. Bu sənəd qəbul olunduğu gündən beynəlxalq dəniz daşımalarının qaydaya salınmasına və nizamlanmasına böyük təsir göstərmişdir. Brüssel Konvensiyası 60-dan çox iştirakçı dövlət üçün hüquqi şərtləri unifikasiya edir. Onun əhəmiyyəti və rolu təkcə bununla bitmir. Belə ki, Brüssel Konvensiyası bir sıra xarici ölkələrin dəniz hüququnun inkişafına ciddi təsir göstərmişdir. Onun əsas müddəaları bir çox dövlətlərin dəniz qanunvericiliyi tərəfindən qəbul olunmuşdur.[3] Brüssel Konvensiyası, xüsusən, sovet dövrünün dəniz qanunvericiliyinə də təsir göstərmişdi. Keçmiş Sovetlər İttifaqı bu Konvensiyanın iştirakçısı olmasa da, Konvensiyanın əsas müddəaları SSRİ Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsində (1968-ci il) təkrarlanırdı.

Brüssel Konvensiyası iki haldan başqa, dəniz nəqliyyatı ilə istənilən yükdaşıma halına şamil edilir. Həmin iki hala aşağıdakılar aiddir:[4]

-heyvanların daşınması;

-göyərtədə yük daşınması.

Brüssel Konvensiyası ilə, əsasən, üç başlıca məsələ tənzimlənir. Həmin məsələlərə aşağıdakılar aiddir:

1972, с.19-28; Гуреев С.А., Копылев М.Н. Международное транспортное право. М., 1987, с. 33-36; Анцелевич Г.О., Покрещук О.О., Ковалевська Л.І. Міжнародно-правова регламентація транспортних перевезнь. Киïв, 2004, с.243-249.

[2] Bax: Allahverdiyev S.S. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki kommentariyası) I hissə. Bakı, 2005, s.44.

[3] Bax: Егоров К.Ф. Международная конвенция 1924 г. о коносаментах и морское законодательство зарубежных государств // Морское право и практика, № 33, М., 1967.

[4] Bax: ст.1 Брюссельской Конвенции.

-konosamentin hüquqi statusu;

-vurulmuş zərərə görə daşıyıcının məsuliyyəti;

-daşıyıcıya qarşı tələblərin irəli sürülməsi.

Qeyd olunan hər üç məsələ onu göstərir ki, Brüssel Konvensiyası dənizlə yük daşınması müqaviləsinin iştirakçıları arasındakı qarşılıqlı münasibətləri tənzimləyir. Belə ki, burada iştirakçıların (daşıyıcının, yükgöndərənin və yükalanın) hüquq və vəzifələri müəyyənləşdirilir. Bunların isə dəniz daşımaları sahəsində həlledici əhəmiyyəti vardır.

Brüssel Konvensiyasının nizama salındığı əsas məsələlərdən biri konosamen-tin hüquqi statusu məsələsidir. Konvensiyaya görə, konosament dənizlə yük daşınması müqaviləsinin mövcud olması barədə sənəddir. Digər tərəfdən, o, yükün qəbul olunması faktını təsdiqləyir. Belə ki, Konvensiyaya görə, daşıyıcı yük qəbul olunduqdan sonra yükgöndərənin tələbi ilə konosament verir.[1] Verilmiş konosament əgər başqa hal sübut edilməzsə, daşıyıcı tərəfindən yükün orada təsvir edildiyi kimi qəbul olunmasını sübut edir.[2]

Konvensiyada konosamentin verilməsi və tərtib olunması qaydası, habelə onun məzmununa aid tələblər müəyyən edilir. Konosamenti daşıyıcı tərtib edir. O, konosamentdə tələb olunan məlumatları (rekvizitləri) göstərməlidir. Onlara aşağıdakılar aiddir:

-daşınan yük barədə məlumat;

-yükün markasına aid olan məlumat;

-yükün çəkisinə və ya miqdarına aid olan məlumat;

-yükün xarici görünüşünə (vəziyyətinə) aid olan məlumat;

-yükün görünə bilən vəziyyətinə aid olan məlumat;

-yük yerlərinin sayı barədə məlumat və s.

Özü də daşıyıcı qəbul olunmuş yüklə bağlı qeyri-dəqiq, uyğun gəlməyən və ağlabatan vasitələrlə yoxlanması mümkün olmayan məlumatları göstərməyə borclu deyildir.[1] Konvensiya

---

[1] Bax: п.3 ст.3 Брюссельской Конвенции.

[2] Bax: п.4 ст.3 Брюссельской Конвенции.

[1] Bax: п.3 ст.3 Брюссельской Конвенции.

konosamentdə daşıyıcı tərəfindən göstərilən məlumat-ların qəti və dəqiq deyil, təxmini siyahısını verir. Buna görə də tərəflər (yük daşınması müqaviləsinin iştirakçıları) özləri konosamentə müxtəlif məlumatlar daxil edə bilərlər. Konosamentə onların qeyd-şərti də daxil edilə bilər.[2]

Konvensiyanın həll etdiyi və müəyyənləşdirdiyi digər vacib məsələ **daşıyı-cının məsuliyyəti** məsələsidir. Konvensiyada bu məsələ barəsində bir sıra şərtlər nəzərdə tutulmuşdur. Həmin şərtlər **konvensiyanın əsas məzmununu** təşkil edir.

Ayrı-ayrı ölkələrin daxili (milli) nəqliyyat hüququ daşıyıcının məsuliyyət daşımasını şərtləndirən iki əsas hal nəzərdə tutur. Həmin hallara aşağıdakılar aiddir:

-yükün salamat (olduğu kimi) qalmaması, yəni itməsi, əskik çıxması, zədələnməsi və s.;

-yükün təyinat yerinə çatdırılma müddətinin ötürülməsi, yəni çatdırılma müddətinin pozulması.

Brüssel Konvensiyasına gəldikdə isə qeyd etmək lazımdır ki, o, daşıyıcının məsuliyyət daşımasına səbəb olan bu kimi iki halı bir-birindən ayırmır və fərqləndirmir. Konvensiyada daşıyıcının məsuliyyət daşımasına əsas ola bilən üç
hal göstərilir.[3] Həmin hallara aşağıdakılar aiddir:

-yükün itməsi;

-yükə zərər vurulması;

-yükün itməsi və ya yükə zərər vurulması ilə bağlı olan hal.

Daşıyıcı məhz göstərilən hallara görə məsuliyyət daşıyır. Bu hallarla Brüssel Konvensiyası daşıyıcının yük sahibi qarşısında məsuliyyət daşımasını şərtləndirən bütün məqamları əhatə edir.[4]

Daşıyıcı yalnız təqsiri olduqda məsuliyyət daşıyır. Konvensiyaya görə, daşıyıcı onun təqsiri üzündən baş verməyən

---

[2] Вах: Авчинкин Д.В. Международные перевозки. Минск, 1999, с. 43.

[3] Вах: пункт 2 ст.4 и пункт 5 ст.4 Брюссельской Конвенции.

[4] Вах: Егоров К.Ф. Некоторые вопросы применения международной Брюссельской Конвенции о коносаментах // Морское право и практика. Вып.130. М., 1964, с.12-13.

hallara görə məsuliyyətdən azad edilir. Bununla Konvensiya yükə görə daşıyıcının məsuliyyət şərtini formulə edir və **təqsir prinsipini** müəyyənləşdirir. Bu prinsip isə **təqsirlilik prezumpsiyasına** əsaslanır. Təqsirlilik prezumpsiyasına görə, əksi sübut olunana kimi, daşıyıcı təqsirli sayılır, yükə görə məsuliyyət daşıyır. Əgər sübut olunarsa ki, zərər daşıyıcının təqsiri üzündən vurulmamışdır, onda o, məsuliyyətə cəlb edilmir. Sübutetmə yükünü (vəzifəsini) daşıyıcı çəkməlidir.

Daşıyıcı müəyyən hallarda məsuliyyətdən azad edilir. Konvensiya həmin halların siyahısını verir (cəmi 17 hal nəzərdə tutulur).[1] Həmin hallara aşağıdakıları misal çəkmək olar:

-yanğın;
-dəniz riski;
-qarşısıalınmaz qüvvə;
-hərbi münaqişə;
-yük sahibinin hərəkəti və ya səhvi (xətası);
-tətil;
-qablaşdırmanın nöqsanlı olması;
-markalanmanın (nişanlanmanın) qüsurlu olması;
-gizli qüsurlar;
-daşıyıcının təqsiri və hərəkəti üzündən baş verməyən digər hallar və s.

Daşıyıcı həm də naviqasiya səhvinə görə məsuliyyət daşımır. **Naviqasiya səhvi** dedikdə gəmi kapitanının, matrosun, losmanın (dəniz bələdçisinin) və ya daşıyıcının xidmətçilərinin gəmiçilik elmində və yaxud gəminin idarə olunmasında yol verdikləri səhv başa düşülür. Əgər zərər naviqasiya səhvinə görə vurularsa, onda daşıyıcı zərərin əvəzini ödəməkdən azad edilir.

Daşıyıcı götürdüyü kursdan **ağlabatan deviasiya (kənara çıxma)** hallarında da məsuliyyətdən azad edilir. Belə ki, bəzən dənizdə insan həyatını və ya əmlakı xilas etmək lazım gəlir. Bunun üçün daşıyıcı götürdüyü kursdan kənara çıxaraq, istiqamətini dəyişir

---

[1] Вах: п.2 ст.4 Брюссельской Конвенции.

və insan həyatını (və ya əmlakı) xilas edir. Belə halda zərər vurularsa, onda daşıyıcı zərərin əvəzini ödəməkdən azad edilir.

Konvensiya beynəlxalq nəqliyyat hüququna xarakterik olan **məhdud məsuliyyət prinsipini** müəyyənləşdirir. Bu prinsip daşıyıcının məsuliyyət həddinin müəyyənləşdirilməsinə əsaslanır. Konvensiyaya görə, daşıyıcının məsuliyyət həddi hər yük vahidi və ya yük yeri üçün 100 funt sterlinq müəyyənləşdirilir, bir şərtlə ki, yükün qiyməti konasamentdə yükgöndərən tərəfindən göstərilməsin. Əgər konosamentdə yükün qiyməti göstərilməzsə, onda daşıyıcı vurulmuş zərərin əvəzini hər yük vahidi və ya yük yeri üçün 100 funt sterlinqdən çox olmamaqla ödəməlidir.

Daşıyıcının məsuliyyəti barədə Brüssel Konvensiyasının müəyyənləşdirdiyi normalar dispozitiv deyil, imperativ xarakterə malikdir. Bu o deməkdir ki, yükdaşıma iştirakçıları öz razılığı ilə həmin normaları dəyişdirə bilməzlər. Əgər dəyişdirərlərsə, belə dəyişdirmə etibarsız hesab olunacaq və onun hüquqi qüvvəsi olmayacaqdır.[1]

Brüssel Konvensiyasının müəyyənləşdirdiyi üçüncü başlıca məsələ **daşıyıcıya qarşı tələblərin irəli sürülməsi** barədə məsələdir. Əgər daşıma prosesində yük sahibinə zərər vurularsa, yük sahibi bu barədə yazılı formada daşıyıcıya ərizə ilə müraciət etməlidir. Ərizə yükün yük sahibinə verilməsi zamanı təqdim edilməlidir. Əgər yükün verilməsi zamanı yük sahibi zərər barədə daşıyıcıya yazılı ərizə ilə müraciət etməzsə, bu onu ifadə edir ki, yük təyinat yerinə konosamentdə göstərildiyi və təsvir olunduğu kimi çatdırılmışdır. Bəzən yük verilərkən vurulmuş zərər nəzərə çarpmır, gözə görünmür. Belə halda zərər barədə yazılı ərizə yükün verildiyi andan üç gün müddəti ərzində verilə bilər.

Konvensiya zərər barəsində daşıyıcıya irəli sürülən tələblər üzrə xüsusi iddia müddəti nəzərdə tutur.[2] Bununla müddət məsələsində daşıyıcının məsuliyyət həddi müəyyən edilir, yəni müddət məsələsində daşıyıcının məsuliyyəti məhdudlaşdırılır. Həmin

---

[1] Вах: пункт 8 ст.3 Брюссельской Конвенции.

[2] Вах: пункт 6 ст.3 Брюссельской Конвенции.

tələblər üzrə iddia müddəti bir ildir. Bu müddət yükün təyinat yerinə çatdırıldığı və ya çatdırılmalı olduğu tarixdən başlanır (hesablanır).

1968-ci il Brüssel Protokolu

Brüssel Konvensiyası (Haaqa qaydaları) ilə tənzimlənən məsələlər məhdud xarakterə malikdir. Digər tərəfdən, Brüssel Konvensiyası dənizlə daşımalar sahəsində ayrı-ayrı ölkələrin daxili (milli) qanunvericilikləri arasındakı mövcud olan kolliziyaları aradan qaldıra bilmir. Bunlardan başqa, Brüssel Konvensiyası daşıyıcının məsuliyyətini məhdudlaşdırır. Göstərilən xüsusiyyətlərə görə Brüssel Konvensiyasına dəyişiklik edilməsi zərurətə çevrildi.[1] Bu məqsədlə 23 fevral 1968-ci il tarixində Brüssel Protokolu qəbul edildi. Bu Protokol Brüssel Konvensiyasına bir sıra dəyişiklik etməyi nəzərdə tuturdu. O, **«Visbi qaydaları»** adı ilə tanınmağa başladı.

Visbi qaydalarının əsasını konosament barədə yeni beynəlxalq saziş layihəsi təşkil edirdi. Bu layihə ötən əsrin 60-cı illərində Beynəlxalq Dəniz Komitəsi tərəfindən hazırlanmışdı.

Visbi qaydaları (Brüssel Protokolu) 1978-ci il tarixində qüvvəyə minmişdir. Onu 20-yə yaxın dövlət (Fransa, İngiltərə, Norveç, İsveç və digərləri) ratifikasiya etmişdir. Visbi qaydaları bir sıra dövlətlərin dəniz qanunvericiliyinə təsir göstərmişdir. Belə ki, onun bəzi müddəaları həmin ölkələrin dəniz qanunvericiliyi tərəfindən qəbul edilmişdir.

Visbi qaydaları Brüssel Konvensiyasına iki əsas məsələ üzrə dəyişiklik (yenilik) edir. Həmin məsələlərə aşağıdakılar aiddir:

-daşıyıcının məsuliyyət həddi;

-Konvensiyanın tətbiq sahəsi.

Visbi qaydaları daşıyıcının məsuliyyət həddini artırır. Bu, onun Brüssel Konvensiyasına etdiyi əsas yenilikdir. Əvvəllər qeyd etdiyimiz kimi, Brüssel Konvensiyası daşıyıcının məsuliyyət həddini funt sterlinqlə müəyyən edirdi. Bu barədə qayda dünyada valyuta

[1] Brüssel Konvensiyasına dəyişiklik edilməsinin zərurətə çevrilməsi barədə fikir söyləyən alimlər barədə bax: Allahverdiyev S.S. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki kommentariyası). I hissə. Bakı, 2005, s.44.

kursunun dəyişdiyi və sabit olmadığı şəraitdə uğur-suz və qeyri-münasib qayda hesab edilirdi.[2] Məhz bu səbəbdən ayrı-ayrı ölkələrin daxili (milli) qanunvericiliyi daşıyıcının məsuliyyət həddini müxtəlif cür müəyyən edirdi və ona dəfələrlə yenidən baxmışdı. Bunun nəticəsində ayrı-ayrı ölkələrin dəniz qanunvericiliyi üzrə daşıyıcının məsuliyyət həddi bir-birindən fərqlənirdi.

Visbi qaydaları isə daşıyıcının məsuliyyət həddini frank qızılı (tərkibi - 65,5 mlq, əyarı - 0,900) ilə müəyyən edir. Daşıyıcının məsuliyyət həddi iki limit növü üzrə təyin olunur: yük vahidinə və ya yük yerinə görə - 10 min frank, hər kiloqram yükə görə - 30 frank.

Visbi qaydalarına görə, əgər zərər daşıyıcının kobud təqsiri nəticəsində vurularsa və bu hal sübut olunarsa, məsuliyyət həddi barədə qayda tətbiq olunmur.[1] Məsuliyyət həddi barədə qayda istənilən tələbə tətbiq edilir. Həmin qayda eyni dərəcədə həm müqavilədən irəli gələn tələblərə, həm də müqavilədənkənar tələblərə aiddir.

Visbi qaydaları Brüssel Konvensiyasının tətbiq sferasını genişləndirir. Bu, Brüssel Konvensiyasına edilən digər əsas dəyişiklik (yenilik) hesab olunur. Belə ki, Visbi qaydalarına görə, əgər konosament razılığa gələn dövlətdə verilərsə, daşıma razılığa gələn dövlətdə yerləşən limandan həyata keçirilərsə, habelə konosamentdə

onun Brüssel Konvensiyasının qaydalarına tabe olması göstərilərsə, onda bu Konvensiyanın müddəaları müxtəlif dövlətlərin limanları arasında həyata keçirilən yük daşımalarına aid istənilən konosamentə tətbiq edilir.[2]

---

[2] Buna görə müəlliflərdən O.N.Sadikov tərəfindən həmin qayda haqlı olaraq, obyektiv cəhətdən tənqid olunmuşdur (bax: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.220).

[1] Bax: ст.2 Брюссельского Протокола.

[2] Bax: ст.5 Брюссельского Протокола.

«Dənizlə yük daşınması haqqında» BMT Konvensiyası (Hamburq qaydaları)

Brüssel Konvensiyasının bir sıra qaydaları zaman keçdikcə beynəlxalq dəniz ticarətinin (beynəlxalq ticarət gəmiçiliyinin) müasir səviyyəsinə uyğun gəlmirdi. Nə Brüssel Konvensiyası (Haaqa qaydaları), nə də Brüssel Protokolu (Visbi qaydaları) inkişaf etməkdə olan ölkələr üçün sərfəli deyildi. Belə ki, həmin ölkələrin əksəriyyəti beynəlxalq yük dövriyyəsində idxalçı (yükalan) ölkələr sırasına daxil idi. Brüssel Konvensiyası və Brüssel Protokolu (Haaqa-Visbi qaydaları) yükalanlar üçün sərfəli olmayan, gəmi sahibləri və daşıyıcılar üçün isə əlverişli olan şərait yaradırdı, habelə daşıyıcının məsuliyyətini məhdudlaşdırırdı.

İnkişaf etməkdə olan ölkələrin mənafe və maraqları dənizlə beynəlxalq yük daşınması sahəsində yeni qaydaların qəbul olunmasını tələb edirdi. Yaranmış vəziyyət konosament əsasında dənizlə yük daşınması münasibətlərinin beynəlxalq-hüquqi tənzimlənməsi məsələsində bir sıra vacib dəyişikliklərin edilməsini zərurətə çevirdi. Belə şəraitdə, 1970-1977-ci illərdə əvvəlcə YUNKTAD, sonra isə YUNSİTRAL çərçivəsində yeni konvensiya layihəsi işlənib hazırlandı. Yeni konvensiya Brüssel Konvensiyasını əvəz etməli idi.[1]

1978-ci il martın 30-da Hamburq şəhərində keçirilən konfransda yeni kon-vensiya — **«Dənizlə yük daşınması haqqında» BMT Konvensiyası** qəbul olun-du.[2] Qəbul edilmiş yeni Konvensiya **«Hamburq qaydaları»** kimi tanınmağa başladı.

---

[1] Brüssel Konvensiyasının yeni konvensiya ilə əvəz olunmasını şərtləndirən amillər barədə bax: А.Тынель, Я.Функ, В.Хвалей. Курс международного торгового права. Учебник. Минск, 2000, с.492; Allahverdiyev S.S. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki kommentariyası). I hissə. Bakı, 2005, s. 44-45.

[2] Konvensiyanın mətni verilmişdir.: Материали по морскому праву. Вып.18. М., 1979, с. 85-107; Международное частное право. Сборник документов / Сост. Н.Ю.Ерпылева. М., 1994; Гуреев С.А., Копылев М.Н. Международное транспортное право. М., 1987, с. 36-56; Анцелевич Г.О., Покрещук О.О., Ковалевська Λ.І. Міжнародно-правова регламентація транспортних

Konvensiya 11 noyabr 1992-ci il tarixində onu ratifikasiya edən 20-dən çox dövlət üçün qüvvəyə minmişdir.[3] Dəniz dövlətlərinin əksəriyyəti Brüssel Konvensiyasından (Haaqa-Visbi qaydalarından) istifadə edir. İnkişaf etmiş dövlətlərin əksəriyyəti Konvensiyanın (Hamburq qaydalarının) iştirakçısı deyildir. Brüssel Konvensiyasına qoşulan dövlətlərin hamısı Konvensiyada iştirak etmir. Azərbaycan Respublikası da hələlik bu Konvensiyada iştirak etmir. Lakin buna baxmayaraq, Konvensiyanın əsas müddəaları Azərbaycan Respublikasının Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi tərəfindən qəbul olunmuşdur. Belə ki, Konvensiyanın əsas normaları həmin məcəllənin 8-ci fəslinə daxil edilmişdir.

Konvensiya konosament əsasında dənizlə yük daşınması münasibətlərinin beynəlxalq-hüquqi tənzimlənməsində bir sıra dəyişikliklər edir.

Konvensiya Haaqa qaydalarına nisbətən daha geniş münasibətləri tənzim edir. Belə ki, onun nizamasalma sferası xeyli genişlənmişdir. Konvensiya Haaqa qaydalarından fərqli olaraq, həm heyvan daşımalarını, həm də göyərtədə yük daşmalarını tənzimləyir. O, praktiki olaraq, bütün yük daşımalarını əhatə edir. Konvensiyanın nizamasalma predmetinə tranzit (birbaşa daşıma – rusca «skvoznaə perevozka») daşımalar da daxildir. Burada daşımanın həmin növünü tənzimləyən ayrıca norma nəzərdə tutulmuşdur.[1] Bundan əlavə, Konvensiya təhlükəli yüklərin

---

перевезень. Киïв, 2004, с.197-208.

[3] Bax: Allahverdiyev S.S.Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki kommentariyası). I hissə. Bakı, 2005, s.45; Авчинкин Д.В. Международные перевозки. Минск, 1999, с. 40; Гуреев С.А., Копылев М.Н. Международное транспортное право. М., 1987, с. 36-56; Анцелевич Г.О., Покрещук О.О., Ковалевська Λ.І. Міжнародно-правова регламентація транспортних перевезень. Киïв, 2004, с.153. Hüquq ədəbiyyatında dəqiq olmayan belə bir fikir söylənilir ki, Konvensiya qüvvəyə minməmişdir (bax: Международное частное право. Учебник / Под ред. Г.К. Дмитриевой. М., 2004, с.451).

[1] Bax: ст.11 Конвенции ООН о морской перевозке грузов.

daşınması üzrə münasibətləri də qaydaya salır. Həmin münasibətlərin tənzimlənməsinə Konvensiyada ayrıca norma həsr edilmişdir.[2]

Konvensiya Haaqa qaydalarından fərqli olaraq, iki müxtəlif dövlət arasında həyata keçirilən dənizlə yük daşınmasını rəsmiləşdirən bütün müqavilə münasibət-lərinə tətbiq edilir. Belə ki, onunla yalnız konosamentlə rəsmiləşdirilən yük daşınması müqaviləsi deyil, yük daşınması müqavilələrinin hamısı tənzimlənir.[3]

Konvensiya daşıyıcının və yükgöndərənin məsuliyyət məsələsini müfəssəl şəkildə tənzimləyir. Daşıyıcının məsuliyyəti **təqsirlilik prinsipinə** əsaslanır. Konvensiya Haaqa qaydaları kimi **təqsirlilik prezumpsiyasını** müəyyən edir.

Konvensiya daşıyıcı üçün **məsuliyyət dövrü** müəyyən edir.[4] Daşıyıcı məhz məsuliyyət dövrü ərzində yükə görə yük sahibi qarşısında məsuliyyət daşıyır. Həmin dövrdə yük yükvurma (yükləmə) limanında, daşınma zamanı və yükboşaltma limanında daşıyıcının sahibliyində və nəzarəti altında olur. Daşıyıcı məsuliyyət dövründə aşağıdakı hallar nəticəsində vurulmuş zərərin əvəzini ödəyir və bununla da məsuliyyət daşıyır:

-yükün itməsi;

-yükün zədələnməsi;

-yükün verilməsinin gecikdirilməsi;

-yükün təyinat yerinə (limanına) çatdırılma müddətinin pozulması, yəni çatdırılma müddətinin ötürülməsi.

Əgər daşıyıcının təqsiri üzündən yanğın baş verərsə və bu, yükün itməsinə və ya zədələnməsinə, habelə yükün verilməsinin gecikdirilməsinə səbəb olarsa, onda daşıyıcı buna görə də

---

[2] Вах: ст.13 Конвенции ООН о морской перевозке грузов.

[3] Вах: Иванов Г., Калпин А.К. К вопросу о международно - правовом регулировании отношений по морской перевозке грузов // Информационный бюллетень, 1978, № 7 и № 8; Садиков О.Н. Конвенция ООН о морской перевозке грузов и некоторые проблемы международного транспортного права. // Советский ежегодник международного права. (СЕМП) за 1978 г. М., 1980.

[4] Вах: ст.4 Конвенции ООН о морской перевозке грузов.

məsuliyyət daşıyır. O, belə hallarda vurulmuş zərərin əvəzini ödəməlidir.

Əgər heyvan daşındığı hallarda bu daşıma növünə xas olan istənilən hər hansı xüsusi risk nəticəsində yük itərsə və ya zədələnərsə, habelə onun verilməsi gecikdirilərsə, daşıyıcı məsuliyyət daşımır.

Dənizdə insan həyatını xilas etmək üçün tədbirlər görülməsi (və ya dənizdə əmlakı xilas etmək üçün ağlabatan tədbirlər görülməsi) nəticəsində yük itərsə və ya zədələnərsə, habelə onun təhvil verilməsi gecikdirilərsə, daşıyıcı bu hala görə məsuliyyət daşımır. Ümumi qəza hallarına görə isə daşıyıcı məsuliyyət daşıyır.

Konvensiya Haaqa qaydalarından fərqli olaraq, naviqasiya səhvinə görə
daşıyıcını məsuliyyətdən azad etmir. Belə ki, Konvensiyada naviqasiya səhvi zamanı daşıyıcını məsuliyyətdən azad edən hər hansı norma nəzərdə tutulmur. Deməli, Konvensiyaya görə, daşıyıcı naviqasiya səhvi üçün məsuliyyət daşıyır. Bununla Konvensiya daşıyıcının məsuliyyət daşımasını şərtləndirən halların dairəsini genişləndirir.

Konvensiya həm də zərərin məbləğinə görə daşıyıcının məsuliyyətini genişləndirir. Belə ki, Hamburq qaydaları daşıyıcının Brüssel Protokolu (Visbi qaydaları) ilə müəyyən edilən məsuliyyət həddini bir qədər artırır. Yükün salamat qalmaması (itirilməsi və ya zədələnməsi) hallarında daşıyıcının məsuliyyəti bir yer vahidinə və ya yükgöndərmənin digər vahidinə görə 835 hesablaşma vahidinə ekvivalent olan məbləğlə (835 XBH vahidi ilə) və yaxud itirilmiş və ya zədələnmiş yükün brutto çəkisinin bir kiloqramına görə 2,5 hesablaşma vahidi ilə (hansı məbləğin çox olmasından asılı olaraq) məhdudlaşır.[1] Hesablaşma vahidi (XBH) süni pul vahidi olub, Beynəlxalq Valyuta Fondu tərəfindən müəyyən edilir.[2]

---

[1] Bax: ст.6 Конвенции ООН о морской перевозке грузов.

[2] Bax: Əliyev E.Ə. Qloballaşma dövründə beynəlxalq nəqliyyat daşımaları: hüquqi aspektlər. Bakı, 2006, s.203.

Yükün verilməsinə görə daşıyıcının məsuliyyəti isə fraxtın 2, 5 qat məbləği ilə məhdudlaşır. Söhbət yükün verilməsinin yubadılmasına görə ödənilməli olan fraxtdan gedir. Lakin həmin məbləğ dənizlə yük daşınması müqaviləsi əsasında ödənilməli olan fraxtın məbləğindən çox olmamalıdır.

Konvensiyada həmçinin yükün təyinat yerinə çatdırılma müddətinin pozulmasına (ötürülməsinə) görə daşıyıcının məsuliyyəti nəzərdə tutulur. O, həmin müddətin pozulması nəticəsində vurulmuş zərərin əvəzini ödənilmiş fraxt həddində ödəməlidir.

Konvensiya faktiki daşıyıcı üçün də məsuliyyət nəzərdə tutur. Belə ki, daşımanın (və ya onun bir hissəsinin) həyata keçirilməsi faktiki daşıyıcıya tapşırıla bilər. Belə hallarda faktiki daşıyıcı daşımanın tam və bütövlükdə həyata keçirilməsinə görə məsuliyyət daşıyır. Tranzit (birbaşa) daşımalar həyata keçirilən zaman daşıyıcının və faktiki daşıyıcının məsuliyyət həddi daşıma müqaviləsi ilə müəyyən edilir.

Konvensiyada yükgöndərənin də məsuliyyət daşıması nəzərdə tutulmuşdur.

Yükgöndərən daşıyıcı və ya faktiki daşıyıcı tərəfindən vurulmuş zərərə görə məsuliyyət daşımır. Gəmi yükgöndərənin təqsiri üzündən zədələnmədiyi hallarda da yükgöndərən məsuliyyət daşımır. Yükgöndərən onun təqsiri üzündən vurulmayan zərərin əvəzini ödəmir.

Konvensiyada daşıyıcıya qarşı tələb irəli sürülməsi qaydası daha müfəssəl şəkildə müəyyən edilir. Konvensiya **iki illik iddia müddəti** (yük daşınması ilə bağlı olan istənilən iddia üçün) müəyyən edir.[1] Əgər mübahisəyə iki illik iddia müddəti ərzində məhkəmə və ya arbitraj baxmazsa, onda həmin müddət ləğv olunur.

İki illik iddia müddəti daşıyıcı tərəfindən yük və ya onun bir hissəsi təhvil verildiyi gündən hesablanır (başlanır). Əgər daşıyıcı yükü təhvil verməzsə, onda iddia müddəti yükün təhvil verilməli olduğu gündən hesablanır. İddia müddətinin başlandığı gün həmin müddətə daxil edilmir, yəni hesaba alınmır.

[1] Вах: ст.20 Конвенции ООН о морской перевозке грузов.

Konvensiya **arbitraj yurisdiksiyası (proseduru)** barədə qayda nəzərdə tutur. Bu qaydaya görə, mübahisə baxılması və həll edilməsi üçün tərəflərin razılığı ilə arbitraja verilə bilər.

Konvensiyanın bütün müddəaları imperativ xarakterə malikdir.[2] Onların dispozitiv olması, xüsusi olaraq, qeyd edilmir.

Konvensiyanın müddəaları beynəlxalq praktikada tətbiq olunur. Onlar bir sıra nəqliyyat konvensiyalarının, xüsusən də qarışıq yükdaşımalarla bağlı müvafiq konvensiyanın hazırlanmasına təsir göstərmişdir. Yuxarıda söhbət açdığımız Konvensiya dənizlə yük daşınması münasibətlərinin beynəlxalq-hüquqi tənzimlənməsi işinin inkişafında önəmli mərhələ hesab edilir.

Konosament proformaları və onlara qeyd-şərtlər edilməsi

1.Konosament proformaları. Məlum olduğu kimi, çarter daşımaları beynəlxalq konvensiyalarla deyil, daxili (milli) hüquq normaları ilə, habelə çarter proformaları vasitəsilə tənzimlənir.

Konosament daşımaları isə beynəlxalq nəqliyyat konvensiyalarının, həmçinin daxili (milli) hüququn tənzimləmə sferasına daxildir. Lakin bu hal beynəlxalq dəniz daşımalarında konosament proformalarından istifadə olunmasını istisna etmir. Söhbət standart (birtipli) konosament formalarının tətbiq edilməsindən gedir. Praktiki cəhətdən, konosament proformalarından istifadə olunması məqsədəuyğundur. Belə ki, nəqliyyat sənədlərinin tərtib edilməsi proseduru (nəqliyyat sənədləşdirilməsi) mürəkkəb xarakter daşıyan və xeyli vaxt itkisinə səbəb olan məsələdir. Konosament proformaları imkan verir ki, həmin prosedur asanlaşdırılsın.

Digər tərəfdən, konosament vasitəsilə müxtəlif növ daşımaların rəsmiləşdi-rilməsi həyata keçirilir. Şübhəsiz ki, hər bir növ daşımanın həyata keçirilməsi müəyyən xüsusiyyətlərə malikdir. Konosament proformaları ayrı-ayrı növ daşımalara xas olan xüsusiyyətləri nəzərə almağa imkan verir. Belə ki, tərəflərin razılığı

---

[2] Вах: ст.20 Конвенции ООН о морской перевозке грузов.

ilə konosamentdə həmin xüsusiyyətləri əks etdirən qayda göstərilə bilər.

Konosament proformalarını beynəlxalq təşkilatlar işləyib hazırlayırlar. BİMKO-nun (BBDK) hazırladığı konosament proformaları daha geniş yayılmışdır.

Bu təşkilat, əsasən, **xətt konosamentlərinin proformalarını** hazırlamışdır. Onlara aşağıdakılar aiddir:

-«Viskonbill» (Visconbill) 1973;

-«Konlaynbill» (Conlinebill) 1978- «Ətraflı forma»;

-«Laynerbill» (Linerbill) 1973 – «Qısa forma».

Göstərilən və daha çox tanınmış konosament proformaları iki hissədən (tərəfdən) ibarətdir: qabaq (üz) tərəf, arxa tərəf.

Arxa tərəfdə dənizlə yük daşınması müqaviləsinin şərtləri (daşıma şərtləri) göstərilir. Buraya Brüssel Konvensiyasına və ya onun müəyyən etdiyi qaydaya istinad edilməsi barədə məlumat daxil edilir.

Konosament proformalarının qabaq (üz) tərəfində boksların (qrafaların, sütünların) tərkibi göstərilir. Hər bir qrafaya aşağıda göstərilənlər barədə məlumat daxil edilməlidir:

-daşıyıcıya aid məlumat;

-yükgöndərənə aid məlumat;

-gəmiyə aid məlumat;

-reysə aid məlumat;

-yükə aid məlumat;

-fraxta aid məlumat.

Praktikadan göründüyü kimi, konosament qrafalarının sayı 30-a çatır.

Beynəlxalq ticarət gəmiçiliyində istifadə olunan konosament proformaları özlərinin məzmun, forma və quruluşuna görə bir-birlərindən fərqlənir. Bu səbəbdən də

konosament proformaları müxtəlif cür olur. Bu, onunla izah edilir ki, konosament proformaları daşıyıcıların özləri tərəfindən hazırlanır. Bu zaman şübhəsiz ki, praktika və onların iş təcrübəsi konosament proformalarına öz təsirini göstərir və nəzərə alınır.

2.Konosoment proformalarına qeyd-şərtlərin daxil edilməsi. Konosament proformalarına qeyd-şərtlər əlavə edilə bilər. Söhbət daşıma müqaviləsi iştirakçılarının konnosament proformasına qeyd-şərtlər daxil etmələrindən gedir.

Konosament proformalarına daxil edilən qeyd-şərtlər üç qrupa bölünür.

Birinci qrup qeyd-şərtlərə aşağıdakılar aiddir:

-buz vəziyyəti haqqında qeyd-şərt (bu qeyd-şərtə görə, əgər buz vəziyyəti yaranarsa, onda gəmi daşıma müqaviləsini yerinə yetirməkdən azad edilir);

-tətil haqqında qeyd-şərt;

-hərbi münaqişə barədə qeyd-şərt;

-qarışıq məsuliyyət barədə qeyd-şərt;

-ümumi qəza barədə qeyd-şərt və s.

Bu qrupa aid olan qeyd-şərtlər, adətən, çarterdə nəzərdə tutulan qeyd-şərtlərdir.

İkinci qrup qeyd-şərtlər daşınma üçün qəbul edilən yükə (mala) və onun qablaşdırılmasına aiddir. Belə ki, daşıyıcı (gəmi kapitanı) yükdə (malda) və onun qablaşdırılmasında hər hansı qüsur və nöqsan aşkar edərsə, bu barədə konosamentdə qeyd-şərt edir. Bu cür konosamentə beynəlxalq kommersiya dövriyyəsində

təmiz olmayan konosament deyilir. Təmiz konosament isə hər hansı qeyd-şərt nəzərdə tutmayan sənəddir.

Üçüncü qrup qeyd-şərtlər daşınma üçün qəbul edilən yükün çəkisinə, sayına və vəziyyətinə aiddir. Belə qeyd-şərt daha çox yayılmışdır: «yükün çəkisi, sayı, keyfiyyəti, tərkibi, qiyməti və yer sayları məlum deyildir». Bu qeyd-şərtdən sovet konosament proformalarında istifadə olunurdu. Özü də o, çarter proformalarında nəzərdə tutulmurdu. Belə qeyd-şərt yalnız konosament proformalarına daxil edilirdi.

4.6.Beynəlxalq xətt daşımalarının (yük daşımalarının) təşkili və şərtləri

Beynəlxalq xətt daşımalarının əhəmiyyəti və növləri

Dəniz nəqliyyatının istismarı üzrə iki əsas forma mövcuddur: tramp gəmiçiliyi, müntəzəm gəmiçilik.

Tramp gəmiçiliyi qeyri-müntəzəm gəmiçilikdir. O, gəminin müxtəlif, dəyişən istiqamətlərdə tək-tək reyslər etməsinə əsaslanır.

Müntəzəm gəmiçilik isə xətt gəmiçiliyi deməkdir.[1] O, gəminin müəyyən limanlar arasında əvvəlcədən elan olunmuş cədvəl əsasında hərəkət etməsinə əsaslanır.

Tramp gəmiçiliyində yük daşıyan gəmilərin işi daimi üzmə rayonu, yükvurma və yükboşaltma limanları ilə bağlı deyildir və müəyyən növ yüklərlə məhdudlaşmır.

Xətt gəmiçiliyi isə xəttə təhkim olunmuş gəmilərin cədvəl üzrə hərəkətinin təşkilinə əsaslanır və bu yolla sabit yük axımına xidmət edir. Bununla o, əsas və başlıca coğrafi nəqliyyat yollarında malların müntəzəm (xətt) daşınmasını və beynəlxalq ticarəti təmin

---

[1] Xətt gəmiçiliyinin əsas xüsusiyyətləri ilə tanış olmaq üçün bax: Зотов Д.К., Блинов А.В. Морское линейное судоходство. М., 1970.

edir. Xətt gəmiçiliyinin əsas təyinatı kiçik partiyalarla yük göndərilmə halı, yük axımının çoxsaylı limanlar arasında yayılması, yükgöndərən və yükalanların sayının çox olması nəzərə alınaraq, dəniz yolu ilə yükün müntəzəm və tez çatdırılmasını təmin etməkdən ibarətdir.

Tramp gəmiçiliyi fərdi qaydada istifadə olunan nəqliyyatdır. Xətt gəmiçiliyi isə ictimai nəqliyyatdır, yəni ümumi istifadədə olan nəqliyyatdır. Ümumi istifadədə olan nəqliyyat ona müraciət edəcək hər bir şəxsin yük və baqajını, hər bir sərnişini daşımalıdır. Buna görə ümumi istifadədə olan nəqliyyatla daşıma müqaviləsi ümumi müqavilə sayılır (MM-in 400-cü maddəsi). Deməli, xətt gəmiçiliyinin həyata keçirdiyi daşımaları rəsmiləşdirən müqavilə ümumi müqavilə növünə şamil edilir.

Xətt gəmiçiliyinin başlıca və əsas xüsusiyyəti onun daşımaları müntəzəm formada həyata keçirməsindən ibarətdir. Müntəzəm daşıma yüklərin təyinat yerinə ritmli və vaxtında çatdırılmasını təmin edir və bununla müştəri kontingentinə göstərilən xidmət səviyyəsini yüksəldir. Dəniz nəqliyyatında istehsal prosesinin bütün həlqələrində görülən işlərin səmərəliliyinin artırılması məhz müntəzəm daşımadan asılıdır. Bunlardan əlavə, müntəzəm daşıma gəmi və limanların işinin təşkili və planlaşdırma prosesini asanlaşdırır.

Dediklərimiz belə bir fikir söyləməyə imkan verir ki, müasir dövrdə ölkələr arasında dənizlə yük daşınmasının **əsas təşkilati forması** xətt gəmiçiliyi hesab edilir. Özü də xətt gəmiçiliyi (daşımaları) hüquq ədəbiyyatında haqlı olaraq göstərildiyi kimi, dənizlə yük daşımalarının təşkilinin daha proqressiv formasıdır.[1] O, daha inkişaf etmişdir.

---

[1] Bax: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.194; Богуславский М.М. Международное частное право. Учебник. М., 2000, с.266. Ədəbiyyatda bunun əksi olan fikir də söylənilir. Qeyd edilir ki, xətt gəmiçiliyinə tramp gəmiçiliyi ilə müqayisədə donanmanın istismarının daha proqresiv forması kimi baxmaq olmaz (bax: Экономика и организация внешнеторговых перевозок.Учебник / Под ред. К.В.Холопова. М., 2000, с. 245).

Xətt daşımaları sənaye cəhətdən inkişaf etmiş ölkələrlə inkişaf etməkdə olan ölkələr arasında yük axımını təmin edir. Hər bir limanın dünyanın digər limanları ilə müntəzəm xətt üzrə əlaqəsi olmalıdır. Məsələn, Hamburq şəhərinin dünyanın 800 limanı ilə müntəzəm xətt üzrə əlaqəsi vardır.

Xətt gəmiçiliyi donanmanın öz daşıma qabiliyyəti ehtiyatlarından maksimum dərəcədə istifadə olunmasına, xəttdə gəmilərin hərəkətinin operativ nizamlanması-na (əgər ayrı-ayrı limanlarda vəziyyət dəyişərsə) imkan verir. O, xarici ticarətin inkişafı, yük axımının çoxalması və limanın gəmilərinin artımı üçün şərait yaradır.

Xətt gəmiçiliyi sabit və müntəzəm daşıma sisteminə əsaslanır. Bu sistem əmtəə istehsalçıları tərəfindən bazarla daimi əlaqə yaradılmasına və malların (yüklərin) limanlarda saxlama xərclərinin azaldılmasına imkan verir. Digər tərəfdən, aydın məsələdir ki, mallar (dövriyyə vasitələri) limanlarda yığılıb qaldıqda təsərrüfat dövriyyəsindən çıxarılmış hesab olunur. Bu isə şübhəsiz ki, maddi itkiyə səbəb olur, əldən çıxmış fayda şəklində yük sahibinə zərər vurur. Həmin sistem belə itki və zərərin həcmini azaltmağa imkan verir.

Gəmilərin əvvəlcədən elan edilmiş cədvəl üzrə (adətən, bir rüb əvvəl) hərəkət etməsi xətt gəmiçiliyinin əsas əlamətidir.[1] Cədvəldə kifayət qədər geniş informasiya verilir. Bu, ticarət əqdinin yerinə yetirilməsi ilə bağlı məsələnin yük sahibi (və ya onun ekspeditoru) tərəfindən həlli üçün olduqca vacibdir. Cədvəldə gəminin hökmən daxil olduğu limanların (onlara baza limanları deyilir) siyahısı verilir, rotasiya haqqında məlumat göstərilir.

---

[1] Bax: Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник/ Под ред. К.В.Холопова. М., 2000, с. 243. Müəlliflərdən V.Q.Zabelin bu barədə başqa fikir söyləyərək göstərir ki, yüklərin kiçik hissələrlə daşınması xətt gəmiçiliyinin mahiyyətini təşkil edir, gəmilərin cədvəl üzrə hərəkət etməsi isə bu mahiyyətin nəticəsidir (bax: Забелин В.Г. О построении советских линейных тарифов // Труды «Союзморниипроект»а. Вып. 37(43). М., 1974, с.13.

Rotasiya gəminin dayanacaqlarda olma müddəti və dayanacaqların ardıcıllıqla düzlənməsi deməkdir. Yüklərin təyinat yerinə çatdırılma müddəti bütün reyslər üzrə təxminən eynidir. Gəmilərin hökmən və müntəzəm daxil olmadıqları limanlar fakultativ limanlar adlanır.

Xətt gəmiçiliyinin iki xidmət forması fərqləndirilir:

-müntəzəm xətt;

-müddətli xətt.

Müntəzəm xətt əsas, ədədi (tək-tək) yüklərin konvensial (adi) qaydada daşınmasını təmin edir. Bu xətt forması gəmilərin təxmini hərəkət vaxtına əsaslanır.

Müddətli xətt konteynerlərdə daşımanı və yüklərin ixtisaslaşdırılmış konteyner terminalı vasitəsilə boşaldılıb başqa növ nəqliyyat vasitəsinə vurulması üzrə daşımanı təmin edir. Bu xətt növü üzrə gəmilərin hərəkət cədvəlində gəminin yola düşmə və təyinat limanına çatma tarixi dəqiq göstərilir.

Müntəzəm dəniz xətlərinin üç növü fərqləndirilir:

-birtərəfli xətlər;

-birgə xətlər;

-konfrans xətləri.

Birtərəfli xətlər dedikdə yalnız bir ölkənin gəmi sahibləri tərəfindən istismar olunan xətlər başa düşülür. Bu növ xətlərin digər hər hansı bir ölkənin gəmi sahibi tərəfindən istismar olunması istisna edilir.

Birgə xətlər o xətlərdir ki, onlara, adətən, müxtəlif gəmi sahibləri xidmət göstərirlər. Bu növ xətlər **qarışıq xətlər** də adlanır.

Konfrans xətlərinə xətt konfransları çərsçivəsində funksiya daşıyan xətlər deyilir.

Xətt konfransları xətt daşımalarının həyata keçirilməsinin əsas təşkilati forması kimi

Dəniz xətləri içərisində konfrans xətləri mühüm rol oynayır. Onlar dəniz xətlərinin böyük hissəsini təşkil edir.

Xətt daşımalarının əsas təşkilati forması gəmi sahiblərinin birlikləri (şirkətləri) hesab edilir. Bu

birliklər XIX əsrin axırlarında xətt daşımalarının inkişafı nəticəsində yaradılmışdır. Onların yaradılması üç əsas məqsədlə bağlı idi:

-birinci, qarşılıqlı rəqabətin məhdudlaşdırılması;

-ikinci, maksimum gəlir əldə edilməsi;

-üçüncü, gəmi sahiblərinin — autsayderlərin kənar edilməsi.

Həmin məqsədlərə nail olmaq üçün gəmi sahibləri əvvəlcə fraxt dərəcəsi barədə, daha sonra isə digər daşıma şərtləri barədə razılığa gəlmək yolu ilə öz birliklərini yaratdılar. Dəniz xətlərinin böyük hissəsini məhz həmin birliklər istismar edir. Bu üsulla daşıyıcılar qrupunu yaradan gəmi sahiblərinin birlikləri **xətt konfransları** adlanır. Ədəbiyyatda onlara **fraxt və dəniz konfransları** da deyilir. Beynəlxalq dəniz xətlərində 400-dən çox xətt konfransları fəaliyyət göstərir.

Xətt konfranslarında aparıcı dövlətlərin birlikləri həlledici təsirə malikdir. Onlar yüksək fraxt dərəcəsi və digər güzəştli şərtlər müəyyən etməklə özlərini maksimum iqtisadi fayda ilə təmin etməyə cəhd göstərirlər.

Xətt konfranslarının həyata keçirdikləri fəaliyyətin hüquqi əsasını **nizamnamə** və ya **statut** təşkil edir. Nizamnamə (və ya statut) onların təsis sənədi hesab edilir. Bu sənəd xətt konfranslarının hüquqi statusunu müəyyən edir. Nizamnamədə (və ya statutda) aşağıdakı məsələlər həll edilir:

-konfransın fəaliyyət predmeti (daşıma istiqaməti, daşınan yüklərin dairəsi);

-konfransın orqanları;

-qərar qəbul etmək qaydası;

-konfransa daxil olmaq qaydası;

-fraxt dərəcəsi müəyyən etmək üzrə qarşılıqlı öhdəliklər;

-konfrans üzvlərinə tətbiq edilən sanksiyalar;

-mübahisələrin həll olunma qaydası (arbitraj).[1]

---

[1]Bax: Александрова К.И. Некоторые условия статутов капиталистических судоходных линейных конференций // Морское право и практика, № 40. М., 1968, с.26.

Xətt konfranslarının hüquqi statusu həm də **konfrans barədə sazişlə** müəyyən edilir. Belə saziş konfrans iştirakçıları arasında bağlanılır.

Konfrans barədə sazişlərin əksəriyyəti məxfi xarakter daşıyır və onların barəsində məlumat verilmir.

Xətt konfranslarının əsas məqsədi tarif məsələsini həll etməkdən ibarətdir. Buna görə də konfrans haqqında sazişdə həmin məsələnin müəyyənləşdirilməsinə xüsusi diqqət yetirilir. Söhbət fraxt dərəcəsinin təyin edilməsi və tətbiq olunması kimi məsələlərin tənzimlənməsindən gedir. Konfrans barədə saziş konfrans iştirakçılarının üzərinə bu sahədə müəyyən öhdəliklər qoyur. «Razılaşdırılmış tariflərin tətbiqindən hər hansı formada kənara çıxmamaq» vəzifəsi konfrans iştirakçılarının üzərinə düşən əsas öhdəlik kimi nəzərdə tutulur. Bu öhdəliyi təmin etmək üçün iştirakçılar tərəfindən zəmanətli haqq ödənilməsi, habelə yüksək pul cəriməsi müəyyən edilir. Pul cəriməsi konfransın qaydalarını pozan iştirakçılara
(üzvlərə) tətbiq olunur.

Xətt konfransları, söz yox ki, vacib əhəmiyyətə və rola malik olan beynəlxalq dəniz yolları üzrə yaradılır. Söhbət sabit və güclü yük axınına malik olan yollardan gedir. Sabit və güclü yük axını, aydın məsələdir ki, xətt (müntəzəm) daşımalarının həyata keçirilməsini, müntəzəm dəniz yollarının yaradılmasını tələb edir, habelə daşımadan yüksək gəlir əldə olunmasını təmin edir.

Xətt konfransları, bir qayda olaraq, yalnız bir istiqamətdə və müəyyən limanlar arasında həyata keçirilən daşımalara xidmət edir.

Xətt konfransları hüquqi şəxs statusuna malik olan qurumlardır. Belə ki, onlar öz hüquqi vəziyyətlərinə görə hüquqi şəxs kimi tanınırlar. Onlar hüquqi şəxs qismində yük sahibləri ilə (müştərilərlə) qarşılıqlı münasibətlərə girirlər. Həmin münasibətlər müqavilə ilə tənzimlənir. Müqavilədə tərəflərin hüquq və vəzifələri müəyyən edilir. Yükgöndərənin (yük sahibinin) əsas vəzifələrindən biri müvafiq xətt konfransının xidmətindən istifadə etməyə borclu olmasından ibarətdir. Söhbət başqa daşıyıcıların xidmətindən

istifadə etməmək və yükü daşınmaq üçün onlara verməmək vəzifəsindən gedir. Əgər yükgöndərən başqa daşıyıcının xidmətindən istifadə edərsə (yəni yükü daşımaq üçün başqa daşıyıcıya verərsə), onda o, cərimə formasında məsuliyyət daşıyır.

Müqavilə xətt konfransının da üzərinə bəzi vəzifələr qoyur. Belə ki, o, yükgöndərənin konfransla sabit əlaqələri davam etdirməsinə görə («konfransa sadiq qalmağa görə») güzəştli tarif dərəcələri müəyyən etmək (tarifləri azaltmaq) vəzifəsi daşıyır. Belə vəzifə daşımağın mümkünlüyü, bir qayda olaraq, konfrans haqqında sazişdə nəzərdə tutulur.

Şübhəsiz ki, belə vəziyyətdə yük sahiblərinin hüquqlarının müdafiə edilməsinə böyük ehtiyac yaranır, daşıma şərtləri barədə xətt konfransları ilə danışıqlar aparılması tələb edilir. Bu kimi məsələləri həll etmək məqsədilə XX əsrin 70-ci illərində gəmi sahiblərinin milli birlikləri (şuraları) yaranmağa başladı. Həmin birliklərin əsas məqsədi konfransların dəniz daşımaları bazarında hakim mövqeyi nəticəsində fraxt dərəcələrinin yüksəldilməsinin və yükgöndərənlərin hüquqlarına toxunulmasının qarşısını almaqdan ibarətdir.[1] Onlar zəruri hallarda arbitraja müraciət edə bilərlər.

Xətt konfranslarının işində diskriminasiya (ayrı-seçkilik, hüququ tapdalama) tendensiyası müşahidə olunduğuna görə keçmiş SSRİ ticarət gəmiçiliyi onlara mənfi münasibət bəsləmişdi. SSRİ ticarət gəmiçiliyi həmişə xətt konfranslarına münasibətdə bu sahədə diskriminasiyanın aradan qaldırılması, ticarət gəmiçiliyi-nin müstəqilliyi, müxtəlif ölkələrin gəmi sahiblərinin və yükgöndərənlərin hüquq bərabərliyinə və qarşılıqlı faydaya əsaslanan əməkdaşlıq prinsiplərindən çıxış etmişdi. Buna görə də o, əsas rola malik olan xətt konfranslarının işində iştirak etməmişdi. Lakin bunlara baxmayaraq, SSRİ ticarət gəmiçiliyi bir sıra xətt konfranslarının üzvü idi. Bu onunla izah edilirdi ki, yüksək tarifli sovet ticarət yükləri əsas beynəlxalq dəniz yolları ilə daşınan yüklərin müəyyən hissəsini təşkil edirdi. Belə hal isə, əlbəttə, SSRİ

---

[1] Bax: Александрова К.И. Консультативный аппарат линейных конференций и грузоотправителей // Морское право. Вып. № 108. Л., 1969, с. 97-105.

ticarət gəmiçiliyinin məcburi surətdə bir sıra xətt konfranslarına daxil olmasını şərtləndirirdi.[2]

Tərkibinə görə xətt konfranslarının iki növü fərqləndirilir: qapalı xətt konfransları, açıq xətt konfransları. **Qapalı xətt konfransları** odur ki, onların tərkibi yalnız ilkin təsisçilərlə məhdudlaşır. **Açıq xətt konfransları** dedikdə isə tərkibinə yeni üzvlər qəbul edilməsi mümkün olan qurumlar başa düşülür. Yeni qəbul olunmuş üzvlər konfransın şərtlərini qəbul etməlidirlər.

Xətt konfranslarının Davranış Məcəlləsi

XIX əsrin axırlarında xətt konfranslarının fəaliyyəti artıq xətt gəmiçiliyinin inhisarlaşmasına gətirib çıxartdı. Onların inhisarçılığı XX əsrin 70-ci illərində özünün ən yüksək həddinə çatdı. 1967-ci il yanvar ayının 1-nə kimi dünyada 337 xətt konfrans-ları fəaliyyət göstərirdi. Onlar 627 istiqamətdə həyata keçirilən daşımalara nəzarət edirdi. Yük sahiblərinin 90%-i məhz həmin konfranslarla kontrakt bağlamışdılar. Beləliklə, xətt konfransları xətt daşımalarını, əsasən, öz inhisarına aldılar.

Xətt konfransları inkişaf etməkdə olan ölkələrin gəmi sahiblərinə münasibətdə mahiyyət etibarı ilə diskriminasiya siyasəti həyata keçirirdi. Onları, sadəcə olaraq, qapalı xətt konfranslarına üzv kimi qəbul etmirdilər, açıq xətt konfranslarında isə onlar üçün son dərəcə cüzi yük kvotası ayırırdılar.

Xətt konfranslarının fəaliyyəti, ilk növbədə, aparıcı dövlətlərin gəmi sahiblərinin maraq və mənafelərini ifadə və təmin edirdi. Onlar öz işlərində diskriminasiya elementlərinə yol verirdi.

Diskriminasiya elementlərinin aradan qaldırılması, xətt konfranslarının fəaliyyətinin beynəlxalq-hüquqi tənzimləmə sferasına daxil edilməsi və həm daşıyıcıların, həm də yük sahiblərinin mənafelərinə cavab verə biləcək beynəlxalq sənədin qəbul edilməsi zərurəti meydana çıxmışdı. Yaranmış vəziyyəti nəzərə alaraq, BMT 1972-ci il 19 dekabr tarixində xətt konfransları

[2] Bax: Новиков В. Участие советских судовладельцев в работе международных линейных конференций // Информационный бюллетень. 1975, № 1

barədə beynəlxalq saziş layihəsinin hazırlanması haqqında müvafiq qətnamə qəbul etdi. Saziş layihəsi YUNKTAD çərçivəsində hazırlanmağa başlandı. YUNKDAD xətt konfranslarının fəaliyyətinin beynəlxalq - hüquqi tənzimlənməsi barədə xeyli iş görmüşdür. Bu işin nəticəsində 1974-cü il 6 aprel tarixində Cenevrədə «Xətt konfranslarının Davranış Məcəlləsi» qəbul edildi.[1] Məcəllə inkişaf etməkdə olan ölkələrin təşəbbüsü ilə BMT çərçivəsində bağlanan vacib beynəlxalq sazişdir.[2] O, 1983-cü ildə qüvvəyə minmişdir. SSRİ 1983-cü ilin oktyabrından həmin sazişin iştirakçısı idi. Məcəllə konvensiya formasında qəbul edilmişdi (Xətt konfranslarının Davranış Məcəlləsi haqqında Konvensiya). Konvensiya diskriminasiyanı istisna edən, daşıyıcı və yük sahibləri arasında balans yaradan, xətt konfranslarının işini müəyyən çərçivəyə salan müvafiq normalar nəzərdə tutur.

Məcəllə bir sıra **məqsədlər** güdür.[3] Onlara aşağıdakılar aiddir:

-ticarətin tələblərinə cavab verən müntəzəm və effektli xətt xidmətlərinin göstərilməsi;

-xətt gəmiçiliyi və onun xidmətlərindən istifadə edən müştərilərin mənafe balansının təmin edilməsi;

-konfransın praktikasında istənilən ölkəyə münasibətdə diskriminasiya hallarının aradan qaldırılması.

Məcəllənin həll etdiyi əsas məsələlərdən biri konfransa üzv olmaq məsələsidir. Məcəllənin 1-ci maddəsi bu məsələnin tənzimlənməsinə həsr edilmişdir. Məcəlləyə görə, öz ölkəsinin xarici ticarətinə xidmət edən istənilən milli gəmiçilik xətti konfransın tamhüquqlu üzvü ola bilər, bu şərtlə ki, o, konfrans çərçivəsində, uzunmüddətli əsaslarla müntəzəm, adekvat və effektli xidmət

---

[1] Məcəllənin mətni verilmişdir: Материалы по морскому праву. Вып. 9-12, М., 1976-1977.

[2]Вах: Джавад Ю.Х. К принятию Кодекса поведения линейных конференций // Международное сотрудничество в области морского судоходства, № 1 (20). М., 1975, с.5.

[3] Məcəllənin əsas cəhətləri ilə tanış olmaq üçün bax: Богуславский М.М. Международное экономическое право. М., 1986.

göstərmək qabiliyyətinə malik olsun. Bununla Məcəllə açıq xətt konfransları (bu növ konfransa istənilən qrup üzv kimi qəbul edilə bilər) yaratmaq haqqında qayda nəzərdə tutur, prinsip etibarı ilə qapalı xətt konfranslarının (bu növ konfranslara isə yalnız təsisçilər üzv kimi qəbul edilə bilər) təsis olunmasından imtina edir. Bu onu göstərir ki, Məcəllə açıq xətt konfransları konsepsiyasından çıxış edir. Lakin Məcəllə ticarət xidməti konfrans tərəfindən həyata keçirilən ölkələrin milli gəmiçilik xətlərinə iştirakçılıq (üzvlük) məsələsində üstünlük hüququ verir.

Məcəllədə xətt konfransına anlayış verilir: **xətt konfransı** dedikdə gəmini istismar edən iki və daha çox daşıyıcının elə qrupu başa düşülür ki, o, müəyyən istiqamətdə beynəlxalq xətt daşıması üzrə xidmət göstərir və vahid və ya ümumi tarif dərəcəsi üzrə daşımanın həyata keçirilməsi üzrə sazişə malik olur.

Məcəllə milli gəmiçilik şirkətlərinin konfrans çərçivəsində öz ölkələri arasında yük daşımalarının həyata keçirilməsində iştirakı məsələsini də tənzimləyir. Bunun vacib əhəmiyyəti vardır. Məcəllə bu məsələdə 40:40:20 nisbət prinsipindən çıxış edir. Bu o deməkdir ki, üçüncü ölkələrin gəmiçilik şirkətləri ümumi yük axınının 20%-nin daşınmasında iştirak edir. Ümumi yük axınının qalan 80%-nin daşınmasında iki gəmiçilik kompaniyasının iştirakı bərabərdir, yəni 80:2=40.

Əvvəllər qeyd etdiyimiz kimi, xətt konfranslarının əsas məqsədi tarif məcəlləsini həll etməkdən ibarətdir. Buna görə də Məcəllədə bu məsələnin tənzimlənməsinə xüsusi diqqət yetirilir. Məcəllə konfrans çərçivəsində tariflərin müəyyənləşdirilməsi üçün bir neçə meyar müəyyən edir. Əsas meyar bundan ibarətdir: tarif dərəcəsi kommersiya baxımından, mümkün ola bilən aşağı səviyyədə müəyyən edilməli və gəmi sahiblərinə ağlabatan gəlir götürməyə imkan verməlidir. Tariflərin ümumi şəkildə artırılması hallarında yükgöndərənlərə ən azı 150 gün qabaq bildiriş göndərilməlidir.

Məcəllə xətt konfransı ilə yükgöndərənlər arasındakı qarşılıqlı münasibətlərin tənzimlənməsinə xüsusi əhəmiyyət verir. Həmin münasibətlər **Loyallıq haqqın-da Sazişlə** qaydaya salınır.

Bu Sazişdə tərəflərin qarşılıqlı hüquq və vəzifələri müəyyənləşdirilir, daşımaq üçün təqdim olunan yükün xarakteri, tariflərin səviyyəsi və zərərin əvəzinin ödənilməsi qaydası kimi məsələlər həll olunur. Həmin məsələlər barədə tərəflər qarşılıqlı məsləhətləşmələr keçirə bilərlər. Bununla da Məcəllə konfransla yükgöndərənlər arasında məsləhətləşmə mexanizmi yaradır.

Məcəllə tərəflər arasında yaranan mübahisə və ixtilafların həll edilməsi
qaydalarını da müəyyən edir. Bu və ya digər ölkəyə aid olan mübahisə, bir qayda olaraq, həmin ölkənin milli yurisdiksiyası çərçivəsində tənzimlənir. Qalan mübahisələrin həlli üçün Məcəllə iki yol (üsul) göstərir:

1) danışıqlar yolu;

2) beynəlxalq məcburi barışıq yolu.

Birinci yol mübahisələrin tərəflər arasında danışıqlar aparması ilə həll edilmə-sini nəzərdə tutur. Əgər bu yol nəticə verməzsə, onda ikinci yoldan istifadə edilir.

İkinci yol mübahisənin beynəlxalq məcburi barışıq üsulu ilə həll edilməsini nəzərdə tutur. Barışdırmanı xüsusi şəxs həyata keçirir. Həmin şəxs mütləq Beynəlxalq Barışdırıcılar Qrupunun siyahısına daxil olmalıdır.

Barışdırıcının mübahisə üzrə çıxartdığı qərar tərəflər üçün məcburi xarakter daşıyır, bu şərtlə ki, onlar əvvəlcədən barışdırıcı ilə razılığa gəlsinlər və ya qəbul olunmuş tövsiyyəni qəbul etsinlər. Mübahisə beynəlxalq məcburi barışıq prosedurundan istifadə olunmaqla həll edilir. Həmin prosedur birtipli qaydalar əsasında həyata keçirilir ki, bu qaydalar da Məcəlləyə əlavə olunmuşdur.

Çox vaxt kommersiya arbitrajı praktikası barışdırıcıların fəaliyyəti üçün əsas olur. Belə ki, mübahisənin həll olunması üçün barışdırıcılar həmin praktikadan istifadə edirlər.

Məcəllə böyük əhəmiyyətə malik olan aktdır. Yeni nəqliyyat konvensiyaları işlənib hazırlanarkən onun müddəaları nəzərə alınır. Ticarət gəmiçiliyi sahəsində ikitərəfli beynəlxalq sazişlər bağlandığı

hallarda da həmin müddəalardan bu və ya digər dərəcədə istifadə olunur.

Ümumiyyətlə, sözü gedən Davranış Məcəlləsini beynəlxalq aləmdə mühüm hüquqi nəticə doğura bilən hadisələrdən biri hesab etmək olar.

4.7. Dənizlə beynəlxalq sərnişin daşınmasının hüquqi tənzimlənməsi

Dənizlə beynəlxalq sərnişin daşınmasının hüquqi tənzimlənmə-sinin xüsusiyyətləri

Dövlətlərarası beynəlxalq əlaqə və əməkdaşlığın inkişafı sərnişin daşıma-larının, o cümlədən dənizlə sərnişin daşınmasının rolunu və əhəmiyyətini artırır. Buna görə də həmin məsələnin beynəlaxlq-hüquqi tənzimlənməsi kifayət qədər aktual görünür.[1]

Dənizlə beynəlxalq yük daşınmasına nisbətən dənizlə beynəlxalq sərnişin daşınmasının hüquqi tənzimlənməsi daha sonrakı dövrlərə təsadüf edir. Bu sahə yükdaşımalar ilə müqayisədə xeyli sonralar — XX əsrin 60-cı illərində beynəlxalq–hüquqi tənzimlənmə sferasına daxil olmuşdur. Məhz həmin dövrlərdə sərnişin daşımaları haqqında ilk beynəlxalq sazişlər qəbul edilmişdir. Bu sazişlər sərnişin daşımalarını müfəssəl şəkildə tənzimləmir, yalnız onun əsas və vacib şərtlərini müəyyən edir. Özü də belə sazişlər kifayət qədər qısa olub üç başlıca məsələni həll edir:

-birinci, daşıyıcının sərnişin qarşısında məsuliyyət daşıması;

-ikinci, yaranmış mübahisənin həll olunma qaydası və məhkəmə yurisdiksiyası (məhkəmə aidiyyatı);

-üçüncü, iddia müddəti.

Dənizlə sərnişin daşınması sahəsində mövcud olan beynəlxalq sazişlər iştirakçıların sayına (dairəsinə) görə yük daşınması barədə konvensiyalara nisbətən geniş deyil. Belə sazişlərdə iştirak edən dövlətlərin sayı çox

---

[1] Dənizlə sərnişin daşınmasının hüquqi tənzimlənməsi məsələləri geniş şəkildə işıqlandırılır (Bax: Балобанов О.М. Правовое регулирование морской перевозки пассажиров. М., 1972).

deyildir. Onları bir sıra dövlətlər ratifikasiya etmişdir. Buna görə də dənizlə sərnişin daşınmasının əsas tənzimetmə mənbəyi beynəlxalq sazişlər deyil, ayrı-ayrı ölkələrin daxili (milli) qanunvericiliyi hesab edilir. Ayrı-ayrı ölkələrin daxili (milli) qanunvericiliyi isə bir-birindən fərqli olan daşıma qaydaları (şərtləri) müəyyən edir. İngilis-amerikan hüququ ölkələrində bu sahədə hüquqi tənzimetmənin əsas mənbəyi məhkəmə praktikası hesab edilir. Göründüyü kimi, beynəlxalq sərnişin daşımalarının hüquqi rejimi, əsasən, beynəlxalq sazişlərlə deyil, ayrı-ayrı ölkələrin daxili (milli) qanunvericiliyi ilə müəyyənləşdirilir. Lakin sayı çox olmasa da bu məsələnin həllində beynəlxalq sazişlərin əhəmiyyətini azaltmaq olmaz.

Dənizlə sərnişin daşımaları barədə beynəlxalq sazişlərin əhəmiyyəti həm də onunla sərtlənir ki, onlar bir sıra ölkələrdə sərnişin daşımalarının hüquqi rejiminə, onun hüquqi tənzimlənməsinə bu və ya digər dərəcədə təsir göstərmişdir. Hətta saziş iştirakçısı olmayan ölkələrdə sərnişin daşımaları üzrə hüquqi rejimin müəyyənləşdirilməsində onun nəzərdə tutduğu qaydalardan istifadə edilir. Bəzi ölkələrin qanunvericiliyi isə sərnişin daşınması barədə beynəlxalq sazişlərin əsas müddəalarını təkrarlayır. Digər ölkələrin nəqliyyat qanunvericiliyi isə belə bir göndərici norma nəzərdə tutur ki, daşıyıcının sərnişin qarşısında məsuliyyəti beynəlxalq sazişlərin müəyyən etdiyi qaydalarla tənzimlənir.

Kruiz münasibətləri və şərtləri (dənizlə turist səyahətinin şərtləri) turist kontraktı ilə müəyyən edilir. Bu kontrakt dənizlə turist səyahətinə çıxan sərnişinlə bağlanılır.[1]

Dənizlə sərnişin daşınması sahəsində yaranan münasibətləri tənzimləyən bir sıra əsas konvensiya qəbul edilmişdir.[2] Onlara Brüssel Konvensiyasını (1961-ci il), Afina Konvensiyasını (1974-cü il) və digərlərini aid etmək olar.

1961-ci il Brüssel Konvensiyası

Nəzərdə tutulan Konvensiya dənizlə sərnişin daşınması sahəsində ilk əsas konvensiya olmuşdur. Konvensiya 29 aprel 1961-ci il tarixdə Brüsseldə imzalanmışdır. Onun əsl adı belədir: **«Dənizlə sərnişin daşınmasına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün» Beynəlxalq Konvensiya.**[1] Konvensiya 4 iyun 1965-ci il tarixindən qüvvəyə minmişdir.[2]

Konvensiyanın əsas xüsusiyyəti ondan ibarətdir ki, o, yalnız sərnişin daşıma-larına aid başlıca şərtləri və onun hüquqi rejiminin əsaslarını müəyyənləşdirir. Sərnişinin özü ilə apardığı əl yükünün daşınması üzrə münasibətlər Konvensiya ilə tənzimlənmir. Konvensiya bu məsələyə toxunmur. Bundan əlavə, Konvensiya baqaj daşınmasının da hüquqi rejimini müəyyən etmir. Konvensiyada bu məsələni tənzimləyən hər hansı norma nəzərdə tutulmur. Bir sözlə, əl yükü və baqaj daşınması Konvensiyanın nizamasalma predmetinə daxil deyildir. Burada ancaq daşıyıcı ilə sərnişin arasında daşımanın hüquqi məsələləri müəyyənləşdirilir.

Konvensiyada **gəmi sahibinin (daşıyıcının) sərnişin qarşısında daşıdığı məsuliyyət məsələsinə** xüsusi olaraq toxunulur. Konvensiyanın 4-cü maddəsi bu məsələnin tənzimlənməsinə həsr edilmişdir. Daşıyıcı özünün səhvi və ya diqqətsizliyi (etinasızlığı)

---

[1] Вах: Балобанов О.М. Правовое регулирование морской перевозки пассажиров. М., 1972, с. 7-9.

[2] Sərnişin daşınması barədə beynəlxalq sazişlərin əsas xüsusiyyətləri göstərilir: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с. 237.

üzündən baş verən hallara görə sərnişin qarşısında məsuliyyət daşıyır. Həmin hallara aşağıdakılar aiddir:

-gəminin qəzaya uğraması (gəminin batması);

-gəmi toqquşması;

-gəminin saya oturması;

-gəmidə yanğın baş verməsi.

Əgər bu hallardan biri nəticəsində sərnişinə zərər vurularsa, daşıyıcı həmin zərərin əvəzini ödəməlidir. Əgər daşıyıcı həmin halların onun səhvi və ya diqqətsizliyi (etinasızlığı) üzündən baş vermədiyini sübuta yetirərsə, onda o, məsuliyyət daşımır və vurulmuş zərərin əvəzini ödəmir. Qalan hallarda sübutetmə yükünü (vəzifəsini) iddiaçı (sərnişin) daşıyır.

Konvensiya **məhdud məsuliyyət prinsipindən** çıxış edir. Bu prinsipə görə, daşıyıcının sərnişin qarşısında məsuliyyəti məhdudlaşdırılır: məsuliyyət limiti (həddi) 250 min frank müəyyən edilir (frankın qızıl məzmunu - 65,5 mlq, əyarı - 0,900). Lakin Konvensiyanın bu məsələ barəsindəki norması imperativ deyil, dispozitiv xarakterə malikdir. Buna görə də Konvensiya iştirakçıları daha yüksək məsuliyyət həddi müəyyənləşdirə bilərlər.

Konvensiyanın müəyyənləşdirdiyi məsuliyyət limiti (həddi) bəzi hallarda tətbiq edilmir. Belə ki, əgər daşıyıcı (və onun işçiləri) kobud təqsirli hərəkətlərə yol verərlərsə və bunun nəticəsində sərnişinə zərər vurularsa, onda o, zərərin əvəzini tam həcmdə ödəməlidir. Belə halda məhdud məsuliyyət prinsipi tətbiq edilmir.

Konvensiyada daşıyıcının məsuliyyətdən azad olunmasını şərtləndirən hallar da nəzərdə tutulur. Sərnişinin təqsiri bu hallardan biridir. Belə ki, əgər zərər sərnişinə onun özünün təqsiri üzündən vurularsa və bunun nəticəsində o, ziyan çəkərsə, daşıycı buna

---

[1] Konvensiyanın mətni verilmişdir: Морское право и практика, № 16. М., 1962, с. 30-36.

[2] Konvensiya hal-hazırda da öz qüvvəsini itirməmişdir (bax: Авчинкин Д.В. Международные перевозки. Минск, 1999, с. 40; Международное частное право. Учебник /Под ред. Г.К. Дмитриевой. М., 2004, с. 455.

görə məsuliyyət daşımır. O, məsuliyyətdən həm tam, həm də qismən azad edilə bilər.

Daşıyıcıya verilən **iddia üzrə müddət (iddia müddəti)** 2 il müəyyən edilir.

Konvensiya imzalanan zaman müvafiq dövlət ona belə bir qeyd-şərtlə qoşula
bilər ki, əgər daşıyıcı və sərnişin həmin dövlətə aid olarsa, Konvensiyanın müddəaları tətbiq edilmir.

1967-ci il Brüssel Konvensiyası

Baqaj və əl yükünün daşınmasına aid şərtlər ayrıca konvensiya ilə müəyyən edlir.27 may 1967-ci il tarixdə Brüsseldə qəbul olunan (imzalanan) həmin konvensiya belə adlanır: «**Dənizlə sərnişin baqajının daşınmasına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün» Beynəlxalq Konvensiya**.[1] Konvensiya baqaj və əl yükünün salamat (olduğu kimi) qalmamasına görə məsuliyyət nəzərdə tutur. Konvensiya bu məsələdə **təqsirə görə məsuliyyət prinsipindən** çıxış edir. Bu prinsipə görə, daşıyıcı baqaj və əl yükünün salamat qalmamasına görə yalnız təqsiri olduqda məsuliyyət daşıyır. Konvensiya **təqsirlilik prezumpsiyasını** müəyyənləşdirir, yəni əksi sübut olunana kimi, daşıyıcı baqaj və əl yükünün salamat qalmamasında təqsirli sayılır. Əgər sübut olunsa ki, baqaj və əl yükünün salamat qalmaması daşıyıcının təqsiri ilə bağlı deyildir, onda daşıyıcının məsuliyyət məsələsi ortadan qalxır. Subutetmə vəzifəsi, əlbəttə, daşıyıcının üzərinə düşür.

Konvensiya **məhdud məsuliyyət prinsipi** müəyyənləşdirir və buna görə də daşıyıcının məsuliyyəti məhdudlaşdırılır. Məsuliyyət limiti (həddi) belə müəyyən edilir:

---

[1] Konvensiyanın mətni verilmişdir: Морское право и практика, № 44. М., 1969, с. 45-57.

-əl yükü üçün – 10 min frank;

-nəqliyyat vasitəsi üçün – 30 min frank (bir nəqliyyat vasitəsi üçün);

-başqa predmetlər üçün – 16 min frank.

Konvensiya frankın qızıl tərkibini belə müəyyən edir: qızıl məzmunu – 65,5 mlq, əyarı - 0,900.

Daşıyıcının (və onun işçisinin) kobud təqsiri olduqda, müəyyən edilmiş məsuliyyət limiti (həddi) tətbiq edilmir.

Daşıyıcı bəzi hallarda baqajın və əl yükünün salamat qalmamasına görə **məsuliyyətdən azad edilir**. Belə ki, həmin hallarda daşıyıcının məsuliyyət məsələsi istisna olunur. Həmin hallara aşağıdakılar aiddir:

-əgər daşınan predmet nəqliyyat vasitəsi olarsa, naviqasiya səhvinə görə onun salamat qalmaması;

-xüsusi qiymətli əşyaların (qızılın, qiymətli kağızların, daş-qaş və cəvahiratın) salamat qalmaması, əgər bu barədə yazılı saziş bağlanmamışdırsa.

Bunlardan əlavə, əgər baqaj və əl yükünün salamat qalmaması sərnişinin özünün təqsiri ilə bağlı olarsa, daşıyıcı məsuliyyətdən qismən və ya tam azad edilə bilər.

Konvensiya baqajın və əl yükünün salamat qalmaması ilə bağlı daşıyıcıya
qarşı irəli sürülən iddia üzrə müddəti (iddia müddətini) 2 il müəyyən edir.

1974-cü il Afina Konvensiyası

Afina Konvensiyası dənizlə sərnişin daşınması münasibətlərini tənzimləyən ən iri beynəlxalq nəqliyyat konvensiyasıdır. Bu Konvensiyada sərnişin daşımalarına aid olan əsas şərtlər müəyyən edilir. Bundan əlavə, əl yükü və baqaj daşıma da həmin Konvensiyanın nizamasalma predmetinə daxildir. Digər tərəfdən, Konvensiya dənizlə nəqliyyat vasitələrinin daşınmasına da toxunur.[1] Beləliklə, Afina Konvensiyası əvvəllər qəbul edilmiş 1961-ci il Brüssel Konvensiyasının və 1967-ci il Brüssel Konvensiyasının müddəalarını birləşdirərək və

[1] Bax: Фомичев В.И.Международная торговля. М., 2001, с.394.

tamamlayaraq həm sərnişin daşınmasını, həm baqaj daşınmasını, həm də əl yükünün daşınmasını əhatə edən konvensiyadır.

Konvensiyanın əsl adı belədir: **«Dənizlə sərnişin və onların baqajının daşın-ması haqqında» Afina Konvensiya**. Hökumətlərarası Dəniz Məsləhət Təşkilatı (İMKO) çərçivəsində hazırlanmış bu Konvensiya 13 dekabr 1974-cü il tarixində Afina şəhərində imzalanmışdır.[1] SSRİ 1983-cü ildə bu Konvensiyaya qoşulmuşdu.

Azərbaycan Respublikası hələlik Afina Konvensiyasının iştirakçısı deyildir. Lakin buna baxmayaraq, TGM-in sərnişin daşımalarına aid olan normaları həmin Konvensiyanın müəyyən etdiyi qaydalara əsaslanır.[2] Belə ki, Məcəllənin 9-cu fəsli sərnişin və onun baqajının daşınması münasibətlərini müfəssəl şəkildə tənzimləyir. Bu fəsil, başlıca olaraq, Afina Konvensiyasının müddəalarına əsaslanır.

Konvensiyada, hər şeydən əvvəl, sərnişin daşınmasının, habelə baqaj daşınmasının əhatə etdiyi vaxt dövrü müəyyən edilir.[3] Belə ki, sərnişin daşınması aşağıdakı müddətləri əhatə edir:

-sərnişinə və kayut baqajına münasibətdə — sərnişinin və onun kayut baqajının gəmidə olduğu müddəti. Gəmiyə minmə və gəmini tərketmə müddətini, habelə sərnişinin su yolu ilə sahildən gəmiyə və gəmidən sahilə çatdırılması müddətini - əgər belə daşınma biletin qiymətinə daxildirsə və ya bu yardımçı daşınma üçün nəqliyyat vasitəsini daşıyıcı vermişsə. Sərnişinin dəniz vağzalında, körpüdə və ya hər hansı bir başqa liman qurğusunda olduğu müddət daşınma müddətinə daxil edilmir;

-kayut baqajına münasibətdə — əgər baqaj daşıyıcı, onun işçisi və ya agenti tərəfindən qəbul edilmiş və sərnişinə təhvil verilməmişdirsə, sərnişinin dəniz vağzalında, körpüdə və ya hər hansı bir liman qurğusunda olduğu müddət daşınma müddətinə daxil edilir;

---

[1] Afina Konvensiyasının mətni verilmişdir: Материалы по морскому праву. Вып. 11. М., 1976, с. 81-93; Международное частное право. Сборник документов/ Сост. Н.Ю.Ерпылева. М., 1994; Гафаров З.М, Алиев Э.А. Применение современного международного транспортного права в Азербайджанской Республике. М., 2002; Анцелевич Г.О., Покрещук О.О., Ковалевська Λ.І. Міжнародно-правова регламентація транспортних перевезнь. Киïв, 2004, с.171-177.

[2] Bax: Allahverdiyev S.S. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki kommentariyası). I hissə. Bakı, 2005, s. 219-220.

[3] Bu qayda olduğu kimi TGM-in 141-ci maddəsində təkrarlanır (bax: Əliyev E.Ə. Nəqliyyat hüququnun əsasları. Dərs vəsaiti. Bakı, 2004, s. 296).

-kayut baqajı olmayan digər baqaja münasibətdə — baqaj daşıyıcı, onun işçisi və ya agenti tərəfindən sahildə, yaxud gəmidə qəbul edildiyi andan daşıyıcının, onun işçisinin və ya agentinin baqajı sərnişinə verdiyi ana kimi keçən müddəti.

Afina Konvensiyası beynəlxalq sərnişin daşımaları sahəsində əvvəlki beynəlxalq hüquq normalarının çoxunu təkrarlayır. O, hər şeydən əvvəl, **təqsirə görə məsuliyyət prinsipindən** çıxış edir. Bu prinsipə görə, daşıyıcı təqsiri olduğu halda məsuliyyət daşıyır. Eyni zamanda, Konvensiya **təqsirlilik prezumpsiyasını** müəyyən edir, yəni əksi sübut olunana kimi daşıyıcı təqsirli sayılır. Sübut etmək vəzifəsi isə daşıyıcının üzərinə düşür.

Digər tərəfdən, Afina Konvensiyası **məhdud məsuliyyət prinsipindən** çıxış edir. Daşıyıcının məsuliyyət limiti (həddi) bu prinsip üzrə müəyyən edilir, yəni mahiyyət etibarı ilə daşıyıcının məsuliyyəti məhdudlaşdırılır. Konvensiya daşıyıcının məsuliyyət həddini aşağıdakı kimi müəyyənləşdirir:

-sərnişinin sağlamlığına münasibətdə — 700 min frank;
-əl yükünə münasibətdə — 12,5 min frank;
-nəqliyyat vasitələrinə münasibətdə — 50 min frank;
-başqa predmetlərə münasibətdə — 18 min frank.

Konvensiya frankın qızıl tərkibini belə müəyyən edir: 0,900 əyarlı, 65,5 mlq qızıl.

Göründüyü kimi, Afina Konvensiyası **daşıyıcının məsuliyyət həddini artırır** (əvvəlki konvensiyalara münasibətdə).

Daşıyıcı aşağıdakı hallarda vurulan zərərə görə məsuliyyət daşıyır:[1]
–sərnişinin ölməsi;
-sərnişinə xəsarət yetirilməsi;
-baqajın itməsi;
-baqajın zədələnməsi.

Göstərilən hallar daşınma prosesində baş verməlidir. Həm də bu halların baş verməsi daşıyıcının, onun agenti və ya işçilərinin təqsiri və ya diqqətsizliyi (etinasızlığı) ilə bağlı olmalıdır. Digər tərəfdən, həmin halların baş verməsi onların öz xidməti (qulluq) vəzifələrini yerinə yetirdikləri zamana uyğun olmalıdır.

Sərnişin öldüyü və ya ona xəsarət yetirildiyi hallarda daşıyıcının məsuliyyəti 46666 hesablaşma vahidindən (XBH) çox olmamalıdır (bütövlükdə daşımaya münasibətdə). Kayut baqajının itməsinə və ya

[1] Bax: ст.3 Афинской Конвенции.

zədələnməsinə görə isə daşıyıcının məsuliyyəti bütövlükdə daşınmaya münasibətdə hər bir sərnişin üçün 835 hesablaşma vahidini (XBH) aşmamalıdır.

Afina Konvensiyası daşıyıcının məsuliyyətdən azad olunmasını şərtləndirən halları da müəyyən edir. Sərnişinin təqsiri və ya diqqətsizliyi bu hallardan biridir. Əgər həmin hal nəticəsində sərnişin ölərsə və ya ona xəsarət yetirilərsə və yaxud sərnişinin baqajı itərsə, onda daşıyıcı məsuliyyətdən qismən və ya tam azad ola bilər. İddia müddəti iki il müəyyən edilir.

Dənizlə beynəlxalq sərnişin daşınmasının tənzimlənməsində daxili (milli) dəniz hüququnun rolu

Bir sıra ölkələrdə ticarət gəmiçiliyi barədə məcəlləşdirilmiş aktlar (məcəllələr) qəbul edilmişdir ki, həmin aktlarda sərnişin və baqaj daşıma münasibətlərini tənzimləyən ayrıca fəsillər nəzərdə tutulmuşdur. Rusiya Federasiyası Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsinin 9-cu fəsli müfəssəl şəkildə dənizlə sərnişin və baqaj daşınması prosesini tənzimləyir. Azərbaycan Respublikasının Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsində də dənizlə sərnişin daşınması müqaviləsinin tənzimlənməsinə həsr edilmiş xüsusi fəsil vardır (9-cu fəsil).

Bir çox Avropa ölkələrində də sərnişin daşınması müqaviləsi barədə məcəlləşdirilmiş aktlar qüvvədədir. Fransada, İtaliyada, Almaniyada və digər ölkələrdə ticarət məcəllələri və dəniz qanunları qəbul edilmişdir ki, onlarda sərnişin daşıma münasibətlərini tənzimləyən müvafiq normalar nəzərdə tutulmuşdur. Məsələn, Fransada fraxtetmə və dəniz daşımaları barədə müqavilə haqqında qanun qüvvədədir (1966-cı il).[1]

Lakin qeyd etmək lazımdır ki, göstərilən məcəlləşdirilmiş aktlar sərnişin daşınması üzrə münasibətləri müfəssəl şəkildə, geniş təfsilatı ilə tənzimləmir. Onlar sərnişin daşımalarının yalnız ümumi şərtlərini müəyyən edir. Başqa cür də ola bilməz. Belə ki, dəniz ticarət məcəllələri özünün müxtəlifliyi və rəngarəngliyi ilə səciyyələnən sərnişin daşıma münasibətlərinin bütün aspektlərini və detallarını hüquqi cəhətdən tənzimləmək, onları öz nizamasalma predmetinə daxil etmək iqtidarında deyildir. Belə məcəllələr dəniz ticarət

---

[1] Bax: Основные институты гражданского права зарубежных стран. / Под ред. В.В.Залесского. М., 1999, с.6.

qanunvericiliyinin özək və təməl aktı kimi, bazis xarakterli sənəd qismində yalnız ümumi xarakterli normalar, prinsipial əhəmiyyətli müddəalar müəyyənləşdirə bilər. Məhz bu səbəbdən belə məcəllələr sərnişin daşıma münasibətlərinin müfəssəl şəkildə tənzimləməsinə həsr edilən xüsusi norma və qaydalar nəzərdə tutmur.

Sərnişin daşıma şərtləri daha əhatəli və tam şəkildə daşıyıcının (gəmi sahibinin) tərtib etdiyi, hazırladığı və təsdiq etdiyi **Daşıma qaydaları** ilə müəyyən edilir. Daşıma qaydaları sərnişin daşıma münasibətlərini müfəssəl şəkildə tənzimlə-yir. Onlar sərnişin daşıma sahəsində, praktiki olaraq, əsas mənbə rolunu oynayır.

Daşıma qaydalarında daşıyıcının məsuliyyətindən tutmuş, demək olar ki, sərnişin daşıma ilə bağlı bütün digər məsələlər öz həllini tapır. Daşıyıcının (gəmi sahibinin) sərnişinin sağlamlığına vurulmuş zərərə görə məsuliyyət məsələsi, ilk növbədə, mülki hüquq normaları ilə müəyyən edilir. Söhbət mülki hüququn məsuliyyət barədə nəzərdə tutduğu ümumi xarakterli normalarından gedir. Daşıyıcının məsuliyyət məsələsi də həmin normalara tabe olub, onlarla tənzimlənir. Bu normalar isə tərəflərin razılığı ilə dəyişdirilə bilər.

Daşıyıcının məsuliyyəti Daşıma qaydaları ilə tənzimlənən əsas və başlıca məsələdir. Onlar əsas diqqəti məhz bu məsələyə yönəldir. Daşıma qaydalarının həmin məsələ barədə əsas xüsusiyyəti ondan ibarətdir ki, onlar sərnişinin hüquqlarını məhdudlaşdıran çoxsaylı qeyd-şərtlər nəzərdə tutur, habelə daşıyıcının (gəmi sahibinin) məsuliyyət limitini müəyyən edir. Həm də çox vaxt daşıyıcının məsuliyyət limiti beynəlxalq konvensiyalarda nəzərdə tutulandan aşağı həddə müəyyən olunur.

4.8.Azərbaycan Respublikasının Dövlət Dəniz Administrasiyası

Azərbaycan Respublikası ərazisində ticarət gəmiçiliyinin və dəniz daşımalarının həyata keçirilməsində Dövlət Dəniz Administrasiyası önəmli rol oynayır.

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2001-ci il 21 aprel tarixli 697 saylı Sərəncamına əsasən fəaliyyət göstərən Dövlət Dəniz Administrasiyasının əsasında 2006-cı ildə Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabineti yanında Dövlət Dəniz Administrasiyası yaradılmışdır.[1] Sonradan Nazirlər Kabineti yanında fəaliyyət göstərən Dövlət Dəniz Administrasiyası 2007-ci ildə Azərbaycan Respublikası Dövlət Dəniz Administrasiyası adlandırılmışdır[2] (DDA).

DDA-nın məqsədləri ölkədə dəniz ticarət gəmiçiliyi sahəsində aşağıdakı funksiyaların həyata keçirilməsindən ibarətdir:

-dəniz gəmiçiliyi sahəsində aparılan siyasət;

-BDT[3] və digər beynəlxalq dəniz təşkilatları ilə əməkdaşlıq;

-beynəlxalq dəniz konvensiyalarının icrasına nəzarət.

DDA-nın Əsasnaməsi Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 20 aprel 2006-cı il tarixli Fərmanı ilə təsdiq edilmişdir.[4] Əsasnamənin 1-ci bəndində göstərilir ki, DDA Azərbaycan Respublikasının ərazisində dəniz nəqliyyatı sahəsində dövlət siyasətini və tənzimlənməsini müəyyən edilmiş qaydada həyata keçirən mərkəzi icra hakimiyyəti orqanıdır.

---

[1] Bax: Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 6 fevral 2006-cı il tarixli Sərəncamı.

[2] Bax: Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 4 sentyabr 2007-ci il tarixli sərəncamı // «Azərbaycan» qəzeti, № 198, 05.09.2007-ci il.

[3] «Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı haqqında» Konvensiya Azərbaycan Respublikası tərəfindən 19.04.1995-ci il tarixdə ratifikasiya olunmuşdur.

[4] Əsasnamənin mətni üçün bax: «Nəqliyyat hüququ» elmi-nəzəri, təcrübi jurnalı. Bakı, 2006, № 2, s.132-136.

DDA-nın fəaliyyət istiqamətləri aşağıdakı kimi müəyyən edilmişdir:

-dəniz nəqliyyatı sahəsində vahid dövlət siyasətinin formalaşdırılmasında iştirak etmək və bu siyasətin həyata keçirilməsini təmin etmək;

-dəniz nəqliyyatı sahəsinin inkişafını təmin etmək.

DDA Əsasnamə ilə müəyyən edilmiş fəaliyyət istiqamətlərinə uyğun olaraq aşağıdakı vəzifələri yerinə yetirir:

-müvafiq sahədə qanunvericiliklə onun səlahiyyətlərinə aid edilmiş normativ tənzimləməni həyata keçirmək;

-dövlət proqramlarının və inkişaf konsepsiyalarının həyata keçirilməsini öz səlahiyyətləri daxilində təmin etmək;

-digər icra hakimiyyəti orqanlarının qanunvericiliklə müəyyən edilmiş hallarda və qaydada müvafiq sahə ilə bağlı fəaliyyətini əlaqələndirmək;

-Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı beynəlxalq müqavilələrin həyata keçirilməsini öz səlahiyyətləri daxilində təmin etmək;

-qanunvericiliklə nəzərdə tutulan hallarda və qaydada müvafiq fəaliyyət növlərinə xüsusi razılıq (lisenziya) və ya xüsusi icazə, habelə hüquqmüəyyənedici sənədlər vermək;

-qanunvericiliklə onun səlahiyyətlərinə aid edilmiş hallarda və qaydada insan və vətəndaş hüquqları və azadlıqlarının həyata keçirilməsini təmin etmək və onların pozulmasının qarşısını almaq;

-qabaqcıl beynəlxalq təcrübə nəzərə alınmaqla, müvafiq sahədə elmi-texniki nailiyyətlərin tətbiq edilməsini təmin etmək;

-dəniz üzgüçülüyünün təhlükəsizlik sistemini təşkil etmək və Azərbaycan Respublikasının ərazisində dəniz üzgüçülüyü qaydalarına nəzarət etmək;

-dənizdə insan həyatının və dəniz mühitinin mühafizəsi üzrə qanunvericiliklə müəyyən edilmiş qaydada öz səlahiyyətləri daxilində tədbirlər görmək;

-müvafiq sahəyə aid olan qanunvericiliyin pozulmasına görə şəxslərin qanunvericilikdə nəzərdə tutulmuş qaydada məsuliyyətə cəlb edilməsi üçün tədbirlər görmək və s.

Göstərilən vəzifələrin yerinə yetirilməsi üçün DDA müəyyən hüquqlara da malikdir. Bunların sırasında aşağıdakıları göstərmək olar:

-müvafiq sahə üzrə Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq müqavilələrə tərəfdar çıxması barədə təşəbbüslə çıxış etmək;

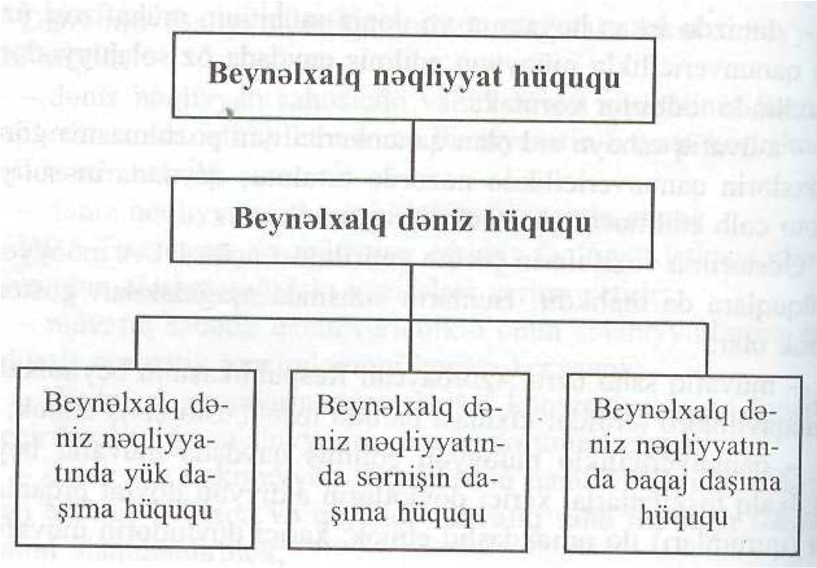
- qanunvericiliklə müəyyən edilmiş qaydada müvafiq beynəlxalq təşkilatlarla, xarici dövlətlərin aidiyyəti dövlət orqanları (qurumları) ilə əməkdaşlıq etmək, xarici dövlətlərin müvafiq təcrübəsini öyrənmək;

-dəniz üzgüçülüyünün təhlükəsizliyinə və sahil zonasının çirkləndirilməməsi-nə dair tələblərin yerinə yetirilməməsinə görə qanunvericiliklə müəyyən olunmuş qaydada müvafiq tədbirlər görmək;

-dəniz və digər nəqliyyat növləri arasında nəqliyyat qovşaqlarında yük sahibləri, operatorlar, ekspeditorlar, agentlik və digər təşkilatlarla qarşılıqlı münasibətlərin təkmilləşdirilməsinə dair təkliflər vermək və s.

Təqdirəlayiq hal kimi qeyd etmək olar ki, ölkəmizdə dəniz nəqliyyatı daşımalarının milli (daxili) nəqliyyat hüququ ilə nizama salınması üçün müvafiq normativ hüquqi və qanunverici baza yaranmış və onun inkişaf etdirilməsi və təkmilləşdirilməsi istiqamətində effektli tədbirlər görülür.

4.9.«Beynəlxalq dəniz hüququ» fəsli üzrə sxem



V FƏSİL. BEYNƏLXALQ HAVA HÜQUQU

5.1. Beynəlxalq hava hüququ anlayışı

Hüquq ədəbiyyatı səhifələrində beynəlxalq-hüquqşünaslar tərəfindən (məsələn, Y.N.Maleyev, A.P.Movçan, İ.İ.Lukaşuk, İ.O.Quliyev, L.H.Hüseynov, Y.M.Kolosov, E.S.Krivçikova, Q.V.İqnatenko, İ.O.Tiunov və b.) beynəlxalq hava hüququna aydın və ətraflı anlayış verilmişdir. Bu barədə alimlərin fikirlərini ümumiləşdirərək və müasir dövrdə beynəlxalq nəqliyyat hüququnun tədricən formalaşmasını[1] nəzəra alaraq, beynəlxalq hava hüququna aşağıda göstərilən şəkildə anlayış vermək məqsədəuyğundur:

-beynəlxalq hava hüququ beynəlxalq nəqliyyat hüququnun subinstitutudur və o, hava məkanının hüququ rejimini müəyyən edən, habelə ondan istifadə ilə bağlı dövlətlərarası münasibətləri tənzimləyən beynəlxalq hüquqi norma və prinsiplərin məcmusundan ibarətdir.

---

[1] Bu barədə elmi dövriyyədə artıq xeyli ədəbiyyat mövcuddur: məsələn, С.А.Гуреев, М.Н.Копылов. Международное транспортное право. М.: Изд. УДН, 1987; С.В.Бровка, М.И.Савченко. Международное транспортное право. Минск: Веды, 1997; Международное транспортное право / В книге: Ерпылева Н.Ю. Международное частное право. Учебник. М.: ТК Велби, 2004, Глава 5; Международное транспортное право / В книге: Тулеугалиев Г.И. Избранные труды по транспортному праву. Алматы: НИИ частного права Каз ГЮУ, 2003, с.327-450; З.М.Гафаров, Э.А.Алиев. Применение современного международного транспортного права в Азербайджанской Республике. М.: ОЛМА-ПРЕСС, 2002, 352 с.; Европейское транспортное право / В книге: Европейское международное право – Отв.ред Ю.М.Колосов, Э.С.Кривчикова, П.В.Саваськов. М.: Международные отношения, 2005, Глава VI, § 1; Егиазаров В.А. Транспортное законодательство государств-участников СНГ. М.: Изд. Норма, 2007, 512 с.; Э.О.Салминен, А.А.Борозна, Ю.К.Икаев, Т.П.Икаева. Международное транспортное и таможенное право России. СПб.: Профикс, 2007, 160 с. və b.

Beynəlxalq hava hüququ beynəlxalq hava nəqliyyatında yük daşıma hüququ, beynəlxalq hava nəqliyatında sərnişin daşıma hüququ və beynəlxalq hava nəqliyyatında baqaj daşıma hüququ kimi tərkib hissələrə ayrılır.

Beynəlxalq hava hüququnun predmeti onun universal xarakterli normaları kontekstində, birinci, aviasiya məzmunludur, ikinci, yalnız mülki aviasiyaya aiddir.

Beynəlxalq hava hüququnun tətbiq sferasından danışarkən bu sahədə qüvvədə olan normativ aktların müddəaları və əksər alim-hüquqşünasların fikirləri nəzərə alınmaqla belə qənaətə gəlinir ki, beynəlxalq hava hüququnun prinsip və normaları hava məkanında **vertikal** və **horizontal** müstəvilərdə təsir göstərir. Həmin prinsip və normaların hava məkanında vertikal üzrə təsir göstərməsi, başlıca olaraq, atmosferin fiziki xassəsi ilə müəyyən edilir, yəni hava məkanının vertikal ölçüsü dəniz səviyyəsindən kosmik fəzanın sərhədinə qədər olan məsafə qəbul edilir (təxminən 100-110 km).[1] Horizontal üzrə isə yer atmosferi iki növə ayrılır: hər bir ölkənin dövlət sərhədləri hüdudlarında onun quru və su ərazisi üzərində yerləşən suveren və ya milli hava məkanı; dövlət sərhədlərinin hüdudlarından kənarda yerləşən beynəlxalq və ya açıq hava məkanı.

Suveren (və ya milli) hava məkanının hüquqi rejimi dövlətin milli (daxili) qanunvericiliyi ilə nizama salınır, lakin bu zaman dövlət beynəlxalq hava əlaqələri sahəsində öz beynəlxalq öhdəliklərini mütləq nəzərə almalıdır. Beynəlxalq və ya açıq hava məkanın hüquqi rejimi isə müvafiq beynəlxalq müqavilələrlə tənzimlənir.[2]

Beynəlxalq hava hüququ sahəsində ilk beynəlxalq sənəd Hava Naviqasiyası haqqında 1919-cu il Paris Konvensiyası olmuşdur. Sonra isə Aeronaviqasiya haqqında 1926-cı il İbero-Amerika (Madrid) Konvensiyası, Kommersiya aviasiyası haqqında 1928-ci il

---

[1] Bax: Международное публичное право / Отв. ред. К.А.Бекяшев. М.: Проспект, 2005, с.561.

[2] Bax: Hüseynov L.H. Beynəlxalq hüquq. Dərslik. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2000, s. 280.

Panamerika (Havana) Konvensiyası, 1935-ci il Buenos-Ayres Konvensiyası, 1936-cı il Buxarest Konvensiyası, 1937-ci il Zeman Sazişi və b. beynəlxalq sənədlər qəbul edilmişdir.

Beynəlxalq hava hüququ sahəsində əsas sənəd hesab edilən Beynəlxalq mülki aviasiya haqqında Konvensiya (**Çikaqo Konvensiyası, 1944-cü il**) qəbul edildikdən sonra yuxarıda göstərilən bütün sənədlər öz qüvvəsini itirmişdir. 1944-cü ildə həmçinin Tranzit haqqında (və ya «iki hava azadlığı» haqqında) Saziş və Beynəlxalq hava nəqliyyatı haqqında (və ya «beş hava azadlığı» haqqında) Saziş bağlanmışdır.

Beynəlxalq hava hüququnda hava daşımalarına aid «**Varşava sistemi**» adlanan geniş normativ massiv yaradılmışdır. Bu sistemin əsasını 1929-cu ildə qəbul edilmiş Beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün Konvensiya (Varşava konvensiyası) təşkil edir. Sonralar Varşava Konvensiyasına 1955-ci il Haaqa Protokolu, 1961-ci il Qvadalaxara Konvensiyası, 1971-ci il Qvatemala Protokolu imzalanmışdır. «Varşava sistemi» massivinə 1975-ci il dörd Monreal Protokolu (№ 1, 2, 3, 4) əlavə olunmuşdur. Göstərilən sənədlər beynəlxalq hava daşımalarının bəzi qaydalarının vahid formada unifikasiyası məqsədi ilə 1999-cu il Monreal Konvensiyasında birləşdirilmişdir.[1]

Beynəlxalq hüquq doktrinasında hava məkanının hüquqi statusunun qiymətləndirilməsində üstünlük təşkil edən yanaşmaya görə, bu status beynəlxalq hüququn ümumtanınmış əsas prinsiplərinə – dövlətlərin suveren bərabərliyi, onların ərazi bütövlüyü, sərhədlərin pozulmazlığı, beynəlxalq mübahisələrin dinc yolla həlli və b. prinsiplər də aid olmaqla jus cogens normalarına əsaslanır. Bununla yanaşı, beynəlxalq hava hüququ çərçivəsində hava məkanının müxtəlif kateqoriyalarının hüquqi vəziyyətini, atmosferin bu hissəsindən istifadə edənlərə irəli sürülən ümumi tələbləri və s. daha dəqiq müəyyənləşdirən xüsusi hüququ normalar – ümumqəbul-

---

[1] Вах: Международное право. Учебник / Отв.ред. Ю.М.Колосов, Э.С.Кривчикова. М.: Международные отношения, 2000, с.548-550.

olunmuş xüsusi prinsiplər təsbit edilmişdir. Bu qəbildən olan imperativ normalara aşağıdakı **prinsiplər** aiddir:

-öz milli (suveren) hava məkanı üzərində dövlətin tam və müstəsna suverenliyi;

-dövlət sərhədlərinin hüdudlarından kənarda yerləşən beynəlxalq (açıq) hava məkanında uçuş azadlığı;

-beynəlxalq mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinin təmin edilməsi.

Beynəlxalq hava hüququnun prinsip və normalarının realizasiyası üçün dövlətlərin milli (daxili) nəqliyyat qanunvericiliyi mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Bu baxımdan, Azərbaycan Respublikasında qəbul edilmiş «Nəqliyyat haqqında», «Aviasiya haqqında» qanunları, Dövlət Mülki Aviasiya Administrasiyasının Əsasnaməsini və s. nümunə qismində göstərmək olar.

Beynəlxalq hava hüququ sahəsində beynəlxalq müqavilələrlə yanaşı **beynəlxalq hüquqi adətlər** də öz aktuallığını saxlayır.[2] Belə ki, 1944-cü il Çikaqo Konvensiyasında iştirak etməyən dövlətlər üçün bir sıra normalar, məsələn, dövlətin öz milli hava məkanı üzərində suverenliyi prinsipi məhz «adət-hüquq» statusuna malikdir.[3]

5.2.Beynəlxalq hava nəqliyyatı və daşımaların təşkili

Daşıma xidmətlərinin ixrac edilməsində və xarici iqtisadi əlaqələrin nəqliyyatla təmin olunmasında beynəlxalq hava nəqliyyatı xüsusi rol oynayır. Hava nəqliyyatı beynəlxalq iqtisadi inkişaf prosesinə önəmli təsir göstərən nəqliyyat vasitəsi növüdür. Belə ki, dünya ixracatı mallarının (dünyada ixrac olunan malların) dəyərinin 25%-i məhz hava nəqliyyatı ilə daşınır. Digər tərəfdən, sərnişin daşımaları bazarında (xüsusən, uzaq məsafələrə daşımalarda)

---

[2] Bax: Международное право. Учебник / Отв.ред. Игнатенко Г.В., Тиунов О.И. М.: Норма, 2005, с.547.

[3] Bax: Hüseynov L.H. Beynəlxalq hüquq. Dərslik. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2000, s.281.

hava nəqliyyatı aparıcı yer tutur. Nəqliyyatın digər növlərindən fərqli olaraq, hava nəqliyyatı ilə daşımalarda birinci yerdə sərnişin daşımaları durur. Beynəlxalq hava nəqliyyatının göstərdiyi xidmətdən hər il 760 milyondan çox sərnişin istifadə edir.

Hava nəqliyyatı müəyyən **texniki-iqtisadi xüsusiyyətlərə** malikdir ki, onun nəqliyyat sistemində rolu və əhəmiyyəti məhz bu xüsusiyyətlərlə müəyyənləşdiri-lir. Məsələ burasındadır ki, nəqliyyatın digər növləri ilə müqayisədə hava nəqliyyatı müəyyən **üstünlüklərə** malikdir. Bu üstünlüklər aşağıdakılardan ibarətdir[1]:

-yüksək çatdırma sürəti;

-qısaldılmış hava yolu (bu, sərnişin və yüklərin təyinat yerinə çatdırılmasında vaxta qənaət olunmasına mühüm təsir göstərir);

-hava limanları arasında kommunikasiya şəbəkəsinin tikintisinə ehtiyacın olmaması (bu, hava daşımalarının təşkilolunma vaxtını və məsrəfləri azaldır);

-uçuşların müntəzəm olması (uçuşlar müxtəlif reyslər, alternativ marşrutlar əsasında həyata keçirilir ki, bunun da müştərilərin rahatlığı üçün mühüm əhəmiyyəti vardır);

-hava daşımalarının tez təşkil olunması;

-yüksək manevr etmək qabiliyyətinə malik olması və s.

Hava nəqliyyatı beynəlxalq daşımalarda istifadə olunan ən sürətli nəqliyyat növüdür. Bu nəqliyyat vasitəsi ilə yük və sərnişinlər Yer kürəsinin və Dünya okenanının istənilən, ən uzaq nöqtələrinə daşınır. Hava nəqliyyatında orta daşıma sürəti saatda 400 km-dir.

Hava nəqliyyatı ilə, adətən, qiymətli mallar (bu malların bir kiloqramının qiyməti 25 ABŞ dollarından çoxdur) daşınır ki, onların yükləmə həcmi çox deyil. Təyyarələrdən, başlıca olaraq, tez xarab olan məhsulların (məsələn, tərəvəz, meyvə və s.), poçtun, qiymətli və defisit malların, nəğd pulların və s. uzaq məsafələrə çatdırılmasında istifadə olunur.

Bununla belə, hava nəqliyyatının bir sıra çatışmazlıqları da vardır. Belə ki, o, çox enerji sərf edən nəqliyyat vasitəsidir. Digər tərəfdən, hava nəqliyyatının hərəkəti hava şəraitindən asılıdır.

[1] Вах: Транспорт во внешней торговле СССР. М., 1977, с.296-297.

Nəqliyyatın bu növü ilə daşınan yüklər çəki baxımından məhduddur. Şəhərdən hava limanına gediş-gəliş üçün xeyli vaxt itir.

Bu çatışmazlıqlara baxmayaraq, beynəlxalq daşımalarda (xüsusən də beynəl-xalq sərnişin daşımalarında) hava nəqliyyatı əsas nəqliyyat növü kimi öz mövqeyini qoruyub saxlayır. Daxili xətlər üzrə uzaq sərnişin daşımalarında da onun rolu ilbəil artır. Hava nəqliyyatı təbii yollara malikdir ki, bu yollar «nəqliyyat dəhlizi» rolunu oynayır. O, dövlətlər arasında sərnişin və yüklərin daşınmasında mühüm rol oynayır.

Hava nəqliyyatının ümumdünya sistemi özündə onlarca milli və regional avianəqliyyat sistemlərini birləşdirir. Bu sistem isə müxtəlif sosial-iqtisadi və siyasi ittifaq, coğrafi region çərçivəsində birləşən ölkələrdən ibarətdir.[1]

Müasir dövrdə beynəlxalq mülki aviasiya durmadan inkişaf edir. Bu, əsasən, hava nəqliyyatı üzrə beynəlxalq təşkilatların aktiv fəaliyyəti ilə müşayiət edilir. Beynəlxalq təşkilatlar sistemində hava nəqliyyatı ilə aşağıdakı təşkilatlar məşğul olur:

-Beynəlxalq Aviasiya Sığortaçıları İttifaqı – MCAC (BASİ, 1934-cü il);

-Beynəlxalq Mlki Aviasiya Təşkilatı – İKAO (BMAT, 1944-cü il);

-Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyası – İATA (BHNA, 1945-ci il);

-Avropa Aviaşirkətləri Assosiasiyası – AEA (AAA, 1954-cü il);

-Avropa Mülki Aviasiya Konfransı – EKQA (AMAK, 1954-cü il);

-Avropa Hava Naviqasiya Təhlükəsizliyi Təşkilatı – Avronəzarət (ATAT, 1960-cı il);

-Beynəlxalq Mülki Aeroportlar Assosiasiyası – İKAA (BMAA, 1962-ci il);

[1]Вах: Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник / Под ред. К.В.Холопова. М., 2000, с.470.

-Hava Gəmiləri Sahibləri və Pilotlar Assosiasiyasının Beynəlxalq Şurası – İAOPA (HPABŞ, 1964-cü il);

-Qərbi Avropa Aeroportları Assosiasiyası – AZEA (QAA, 1966-cı il);

-Beynəlxalq Hava Daşıyıcıları Assosiasiyası – İAKA (BHDA, 1971-ci il);

-Aeroportlar Assosiasiyasının Əlaqələndirmə Şurası – AAKK (AAƏŞ, 1970-ci il);

-Avropa İttifaqının Avioşirkətlər Assosiasiyası – ACE (AİAA, 1980-ci il) və b.

Beynəlxalq mülki aviasiyanın strateji inkişaf istiqamətləri və statistika məsələləri üzrə metodoloji (metodik) materiallar qəbul etmək, qayda, prosedur və tövsiyyələr müəyyənləşdirmək baxımından, iki beynəlxalq təşkilatın fəaliyyəti daha önəmlidir. Həmin təşkilatlara aşağıdakılar aiddir:

-**İKAO** — Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı (International Civil Avation Organization) – BMAT;

-**İATA**— Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyası (International Air Transport Association) – BHNA.

Göstərilən təşkilatlardan hər biri müəyyən çoxillik təcrübəyə malikdir.

Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı

Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı (İKAO–BMAT) "Beynəlxalq mülki aviasiya haqqında" Çikaqo Konvensiyasına müvafiq olaraq, 1944-cü il dekabrın 7-də yaradılmışdır.[1] Lakin təşkilatın əsl təsis olunma (yaranma) vaxtı 1947-ci ilə təsadüf edir (Çikaqo Konvensiyası ratifikasiya olunduqdan sonra). O, öz hüquqi statusuna görə beynəlxalq

[1] Çikaqo Konvensiyasının və BMAT-ın mətni üçün bax: Анцелевич Г.О., Покрещук О.О., Ковалевська Λ.І. Міжнародно-правова регламентація транспортних перевезнь. Київ, 2004, с.226-237; З.М.Гафаров, Э.А.Алиев. Применение современного международного транспортного права в Азербайджанской Республике. М., 2002, с. 248-256 və b.

hökumətlərarası təşkilatdır. BMAT-a üzv olmaq üçün müvafiq dövlət BMT-nin razılığını almalıdır. Onun iqamətgahı Kanadanın Monreal şəhərində yerləşir. Təşkilatın 200-ə yaxın üzvü vardır. Keçmiş SSRİ 1970-ci ildən onun üzvü idi.

BMAT 1947-ci ilin oktyabrından EKOSOS (İqtisadi və Sosial Şura) çərçivəsində BMT-nin xüsusi təşkilatı (agentliyi) kimi tanınır.

Bu təşkilat ümümdünya hava nəqliyyatının dövlətlərarası səviyyədə, çoxtərəfli qaydada tənzimlənməsini həyata keçirən əsas beynəlxalq qurumdur. Beynəlxalq hava naviqasiyasının prinsiplərini işləyib hazırlamaq, beynəlxalq hava nəqliyyatının inkişafına və planlaşdırılmasına kömək etmək, hava trassaları və aeroportların inkişafına təsir göstərmək, dünya ölkə və xalqlarının təhlükəsiz, müntəzəm və qənaətcil (əlverişli) hava nəqliyyatına olan tələbatını təmin etmək onun **məqsədini** təşkil edir.

BMAT-ın **əsas fəaliyyət istiqamətləri** aşağıdakılardan ibarətdir:

-aeronaviqasiya;

-aeronaviqasiya layihələrinin birgə maliyyələşdirilməsi;

-beynəlxalq hava daşımalarında formal prosedurların sadələşdirilməsi;

-müvafiq normaların hazırlanması və beynəlxalq hava hüququnun məcəlləşdirilməsi;

-hava limanları və digər aeronaviqasiya obyektlərinin tikilməsində inkişaf etməkdə olan ölkələrə texniki köməklik göstərilməsi və s.

BMAT-ın praktiki cəhətdən fəaliyyəti beynəlxalq konvensiyaların və hava hüququna aid digər sənədlərin hazırlanmasında, hava naviqasiyasının təhlükəsizliyi və ətraf mühitin qorunmasının müxtəlif problemləri üzrə standartların işlənilib təsdiq edilməsində, hava nəqliyyatının konkret məsələlərinin öyrənilməsində və tədqiqatın nəticələrinin maraqlı dövlətlərə verilməsində ifadə olunur.

BMAT gündəlik fəaliyyətini özünün daimi orqanları vasitəsilə həyata keçirir. Həmin orqanlara aşağıdakılar aiddir:

-aeronaviqasiya komissiyası (beynəlxalq hava yollarında uçuşun təhlükəsizliyi üzrə məsələlərlə məşğul olur);

-hava nəqliyyatı komitəsi (beynəlxalq hava daşımalarının iqtisadi cəhətdən səmərəli olmasını təmin etmək məsələsi ilə məşğul olur);

-hüquq komitəsi (beynəlxalq xüsusi hava hüququnun unifikasiya edilməsi məsələləri üzrə tövsiyyələr hazırlayır);

-maliyyə komitəsi (BMAT-ın maddi vəsaitlərindən düzgün istifadə olunması
üzərində nəzarəti həyata keçirir);

-birgə maliyyələşdirmə komitəsi (dünyanın gedilməsi çətin olan regionlarında uçuşu təmin edən yerüstü obyektlərin, qurğu və vasitələrin yaradılması və saxlanması sahəsində kömək göstərilməsi üzrə təkliflər hazırlayır);

-mülki aviasiyanın fəaliyyətinə qanunsuz müdaxilə üzrə komitə (hava gəmilərinin tutulmasının, ələ keçirilməsinin qarşısının alınması üzrə texniki aspektlərlə məşğul olur).

Komitələrdən başqa, BMAT-ın tərkibinə aşağıdakı orqanlar da daxildir:

-Assambleya;

-Şura;

-Regional büro;

-Katiblik.

Assambleya BMAT-ın ali orqanıdır. Bütün üzv-dövlətlər buraya daxildir. Assambleya üç ildə bir dəfədən az olmayaraq toplanır. Hər bir dövlətin yalnız bir səs hüququ vardır. Assambleya tərəfindən müvafiq qərarlar, bir qayda olaraq, sadə səs çoxluğu ilə qəbul edilir.

Assambleya BMAT-ın prinsiplərini müəyyən edir, Şura üzvlərini seçir (BMAT üzvü olan dövlətlərin tərkibindən), Şuranın hesabatına baxır və bu barədə qərar qəbul edir, təşkilatın büdcəsini təsdiq edir, büdcənin düzgün istifadəsinə nəzarət edir və s.

Şura BMAT-ın icra orqanıdır. Onun tərkibi üç il müddətinə seçilən 33 dövlətdən ibarətdir. Şura daimi fəaliyyət göstərən orqandır. Ona üç il müddətinə seçilən şəxs – Prezident rəhbərlik edir.

Şuranın əsas daimi işçi orqanları komitələr hesab olunur. Bir az bundan əvvəl həmin komitələr barədə söhbət açmışdıq.

Regional büro elə bir orqandır ki, onun fəaliyyəti, başlıca olaraq, regional aeronaviqasiya planlarının həyata keçirilməsi məsələsində dövlətlərə müvafiq köməklik göstərilməsinə yönəlir.

Katiblik Assambleyanın, Şura və onun orqanlarının işini təmin edir. Ona Baş katib rəhbərlik edir.

Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyası

Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyası (İATA–BHNA) BMAT-ı təsis edən 1944-cü il Çikaqo Konvensiyası imzalandıqdan sonra 19 aprel 1945-ci il tarixində Kubanın Havana şəhərində yaranmışdır. Assosiasiya 1919-cu ildə Haaqada əsası qoyulmuş Beynəlxalq Hava Daşımaları Assosiasiyasının, faktiki olaraq, hüquqi varisidir. O, qeyri-hökumət təşkilatıdır.

Assosiasiyanın dünyanın 130 dövlətindən 230 üzvü vardır. Onlardan 202-si həqiqi üzvlər sayılır. BHNA-nın iqamətgahı Monreal şəhərində yerləşir.

BHNA özündə müntəzəm surətdə kommersiya aviadaşımalarını həyata keçirən aviaşirkətləri birləşdirir. İstənilən aviaşirkət BHNA-nın həqiqi üzvü ola bilər, bu şərtlə ki, o, BHNA-ya üzvü olan dövlətin bayrağı altında müntəzəm beynəlxalq daşımalar həyata keçirmiş olsun. Öz ölkəsinin daxili (yerli) müntəzəm xətlərində işləyən aviaşirkətlər məşvərətçi səslə BHNA-nın üzvü ola bilər.

BHNA-nın məqsədi aşağıdakılardan ibarətdir:

-müntəzəm və qənaətcil (əlverişli) hava nəqliyyatının inkişafına köməklik göstərilməsi;

-aviaşirkətlərin kommersiya fəaliyyətinin iqtisadi nəticələrinin yaxşılaş-dırılmasına (hava kommersiyasına) yönələn

tədbirlərin işlənib hazırlanması və bununla bağlı problemlərin öyrənilməsi;

-aviamüəssisələr arasında əməkdaşlığın inkişafına yönələn tədbirlərin hazırlanması və s.

BHNA daşımanın təşkili və şərtləri, tarif məsələləri üzrə tövsiyələr hazırlayır və qəbul edir. Bu məsələlər barədə müvafiq qərar daşımalar üzrə **regional konfranslarda** qəbul edilir. Onlara **tarif konfransı** və ya **tarif zonası** da deyilir. Dünyada BHNA-nın üç tarif zonası (konfransı) mövcuddur. Tarif zonalarından biri Şimali və Cənubi Amerikanı, digəri bütün Avropa və Afrikanı, üçüncüsü isə bütün Asiyanı əhatə edir.

Konfranslar ildə iki dəfə keçirilir. Konfransın yaz sessiyasında yükdaşıma, payız sessiyasında isə sərnişin daşıma məsələlərinə baxılır.

Konfranslarda həll edilən əsas məsələlərə aşağıdakılar aiddir:

- BHNA üzvü olan aviaşirkətlərin istismar etdiyi bütün xətlərdə tariflərin
səviyyəsinin müəyyənləşdirilməsi;

-tarif güzəştlərinin verilməsi qaydalarının müəyyənləşdirilməsi;

-həm zonalar daxilində, həm də zonalararası cədvəlin təsdiq edilməsi;

-daşıma sənədlərinin formasının unifikasiya edilməsi;

-beynəlxalq hava daşımaları şərtlərinin unifikasiya edilməsi.

BHNA həmçinin beynəlxalq hava nəqliyyatında kommersiya işi üzrə prosedur və qaydaları unifikasiya edir və standartlaşdırır, vahid aviadaşıma qaydaları işləyib hazırlayır və təsdiqləyir, daşıma xidmətlərinin ümumi standartlarını təyin edir, yükdaşıma sənədlərinin formasını müəyyənləşdirir və s.

BHNA-nın qəbul etdiyi qərarlar onun bütün üzvləri üçün məcburidir. Qərar icra edilmədikdə və ondan irəli gələn öhdəlik pozulduqda təqsirkar üzvlər cərimə formasında məsuliyyətə cəlb edilir. Belə ki, onlara cərimə sanksiyası tətbiq edilir. Cərimə məbləğinin maksimum həddi 500 min ABŞ dolları ilə məhdudlaşır.

BHNA-nın ali orqanı Baş Assambleya hesab edilir. O, hər il çağırılır. Yalnız həqiqi (fəal) üzvlər Baş Assambleyanın kvorumunu təşkil edə bilər. Onların hər birinin bir səsi vardır. Baş Assambleyanın funksiyasına aşağıdakılar daxildir:

-BHNA-nın Prezidentini seçmək;

-İcraiyyə Komitəsinin üzvlərini seçmək;

-İcraiyyə Komitəsinin hesabatına baxmaq və təsdiqləmək;

-maliyyə hesabatlarını və büdcəni təsdiq etmək və s.

İcraiyyə Komitəsi BHNA-nın icra orqanı hesab edilir. Bu orqan Baş Assambleyalararası bir illik dövrlərdə təşkilata rəhbərlik edir. İcraiyyə Komitəsi 21 üzvdən ibarət olmaqla Baş Assambleya tərəfindən seçilir. Onun tərkibində **beş daimi komitə** fəaliyyət göstərir. Həmin kömitələrə hava nəqliyyatı komitəsi, maliyyə komitəsi, hüquq komitəsi, texniki komitə və daşımalar üzrə məsləhət komitəsi aiddir.[1]

Digər mənbələrdə isə bu qrupa əlavə olaraq, iki idarənin də aid olması göstərilir:[2]

-təyyarələrin qaçırılmasına, yüklərin və baqajın oğurlanmasına qarşı mübarizə idarəsi;

-tibb idarəsi.

BHNA-nın üzvləri iki kateqoriyaya bölünür: fəal (həqiqi) üzvlər və assosiasiya edilmiş üzvlər. **Fəal üzvlər** odur ki, onlar BHNA üzvü olan dövlətlər üzrə müntəzəm beynəlxalq uçuşlar həyata keçirirlər. **Assosiasiya edilmiş**

---

[1] Bax: А.Тынель, Я.Функ, В.Хвалей. Курс международного торгового права. Минск, 2000, стр. 491 və başqaları.

[2] Bax: Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник / Под ред. К.В.Холопова. М., 2000. стр.472.

üzvlər elə aviaşirkətlərdir ki, onlar daxili (yerli) xətlərdə müntəzəm hava daşımalarını həyata keçirirlər.

BMAT və BHNA-dan başqa, hava nəqliyyatı sahəsində 30-a yaxın beynəlxalq təşkilat aktiv fəaliyyət göstərir. Bu təşkilatlardan hər birinin beynəlxalq hava nəqliyyatının inkişafında öz rolu vardır. Beynəlxalq avianəqliyyatın fəaliyyətinin inkişafına onların təsiri böyükdür.

Beynəlxalq hava daşımalarının təşkilində Çikaqo Konvensiyasının rolu

Beynəlxalq daşımaların həyata keçirilməsi məqsədi ilə hava məkanından istifadə olunması, ixrac edilən aviaxidmətlərin həcminin genişlənməsində ölkələrin mənafelərinin təmin edilməsi, hava daşımaları bazarında rəqabətin inkişafı və digər amillər hava daşımalarının təşkili üzrə forma və metodların unifikasiya olunmasını, dünyada bütün aviadaşıyı-cılar üçün vahid prosedur və qaydaların işlənib hazırlanmasını tələb edirdi. Hava daşımalarının beynəlxalq tənzimetmə sisteminin yaradılması və təşkil edilməsi zərurətə çevrildi. Bu məqsədlə XX əsrin ortalarında Çikaqo Konvensiyası qəbul edildi. Onun tam adı belədir: **«Beynəlxalq mülki aviasiya haqqında» Konvensiya**.[1] 1944-cü il dekabrın 7-də imzalanan və qəbul edilən bu Konvensiya 26 dövlət tərəfindən ratifikasiya olunduqdan sonra 4 aprel 1947-ci il tarixdə qüvvəyə mindi.[2]

Çikaqo Konvensiyası beynəlxalq hava daşımalarının təşkilati əsaslarını müəyyənləşdirir. O, mülki aviasiyanın və beynəlxalq hava

---

[1] Çikaqo Konvensiyası barədə daha ətraflı məlumat almaq üçün bax: Верещагин А.Н. Международная организация гражданской авиации. М., 1969; Галич В.Н. Основы организации и деятельности международной организации гражданской авиации. Л., 1972.

[2] Azərbaycan Respublikası bu Konvensiyanı 14.07.1992-ci il tarixdə ratifikasiya etmişdir.

daşımalarının həyata keçirilməsinin ümumi məsələlərinə həsr edilmiş ən böyük çoxtərəfli sazişdir. BMAT məhz Çikaqo Konvensiyası ilə təsis edilmişdir. BMAT isə dünya miqyasında hava nəqliyyatının bütün kompleks problemləri (texniki, naviqasiya, uçuşların təhlükəsizliyinin təmin edilməsi, hava limanlarının və naviqasiya vasitələrinin işi, tarifləşdirmə, haqsız rəqabət, diskriminasiya, iqtisadi səmərəlilik və hava traslarının açılması) ilə məşğul olan qurumdur.

Çikaqo Konvensiyası dörd hissədən ibarətdir:

I hissə — uçuşların yerinə yetirilməsi, hava gəmilərinin qeydiyyatı və sənədləşdirilməsi qaydalarını, habelə texniki-uçuş normalarının hazırlanması prosedurunu müəyyənləşdirir;

II hissə — BMAT-ın vəzifələrini və fəaliyyət qaydasını müəyyən edir;

III hissə — hava limanlarının, yerüstü aeronaviqasiya vasitə və xidmətlərinin yerinə yetirdikləri funksiyanı tənzimləyir;

IV hissə — mübahisələrin həll olunması qaydalarını müəyyən edir.

Konvensiya beynəlxalq hava daşımalarının hüquqi rejiminin əsas prinsipini müəyyən edir. Bu prinsipə görə, dövlətin öz quru və su ərazisi üzərindəki (ərazi suları da daxil olmaqla) hava məkanına münasibətdə tam və müstəsna suveren hüququ tanınır. Buna **hava məkanına dövlətin suverenliyi prinsipi** deyilir. Bu prinsip Konvensiyanın 1-ci maddəsində təsbit edilmişdir.[1]

Çikaqo Konvensiyasının müəyyən etdiyi digər əsas prinsip **hava məkanının məxsusluğu prinsipidir.** Bu prinsipə görə, hər bir ölkənin hava
məkanı ona məxsusdur və səlahiyyətli dövlət orqanlarının müvafiq razılığı (xüsusi icazəsi) olmadan onu uçub keçmək olmaz. Həmin prinsip Konvensiyanın 6-cı maddəsində formulə edilmişdir.[2]

Hava məkanının məxsusluğu prinsipinin əsasında **icazəvermə qaydası (sistemi)** durur. Belə ki, Konvensiya müntəzəm hava

---

[1] Вах: ст.1 Чикагской Конвенции.

[2] Вах: ст. 6 Чикагской Конвенции.

daşımaları üçün icazəvermə qaydasını (sistemini) müəyyən edir. Bu qaydaya görə, başqa dövlətin hava məkanı vasitəsilə həyata keçirilən müntəzəm hava daşımaları yalnız həmin dövlətin icazəsi (razılığı) ilə yerinə yetirilə bilər. İcazə iki cür olur:

-həmişəlik icazə;

-birdəfəlik icazə.

Həmişəlik icazə müntəzəm hava daşımaları (xətləri) üçün verilir. Çarter daşımaları həyata keçirildikdə isə **birdəfəlik icazədən** istifadə olunur.

Konvensiyada hava daşımalarının təşkilinin digər vacib prinsipi — **hava gəmiləri tərəfindən hərəkət marşrutuna əməl olunması prinsipi** formulə edilir. Hər bir ölkə əvvəlcədən hava dəhlizini göstərir və elan edir ki, müvafiq icazə olduqda hava daşımaları həyata keçirilir.

Çikaqo Konvensiyasının **digər əsas prinsipləri** aşağıdakılardan ibarətdir:

-mülki aviasiyadan yalnız dövlət və xalqlar arasında dostluq münasibətləri-nin yaradılması və saxlanılması məqsədilə istifadə etmək vəzifəsi;

-ikitərəfli və ya çoxtərəfli sazişlər bağlamaq yolu ilə müntəzəm hava daşımalarının müəyyən edilməsi;

-hava daşımalarını həyata keçirmək üçün lazımi şəraitin yaradılması və vəsaitlə təmin olunması;

-beynəlxalq uçuşların təhlükəsizliyinin təmin edilməsi;

-dövlətlər arasında müntəzəm hava daşımaları barədə saziş olmadıqda, onların bir-birinə qeyri-müntəzəm uçuşların həyata keçirilməsi üçün hüquq verməsi.

Sözü gedən Konvensiya elə bir vacib beynəlxalq aktdır ki, o, başqa dövlətlərin aviaşirkətləri tərəfindən müəyyən dövlətin ərazisində beynəlxalq uçuşların (müntəzəm və ya qeyri-müntəzəm uçuşların) həyata

keçirilməsi zamanı həmin dövlətin hüquq və vəzifələrini müəyyən edir. Konvensiyaya görə, hər bir dövlətin hava uçuşlarını tənzimləmək hüququ vardır.[1]

Çikaqo Konvensiyası yalnız iştirakçı dövlətlərin rəsmi daşıyıcıları tərəfindən istismar olunan mülki hava gəmilərinin uçuş şərtlərini tənzim edir. Konvensiya sərhəd, hərbi, polis və gömrük xidmətləri tərəfindən istismar edilən dövlət hava gəmi-lərinin uçuşlarına şamil edilmir. Belə hava gəmilərinin uçuşları üçün xüsusi navi-qasiya rejimi müəyyən edilir. Deməli, Çikaqo Konvensiyası ancaq mülki hava gəmi-lərinə münasibətdə qüvvədədir. Başqa sözlə desək, yalnız mülki hava gəmiləri tərəfindən həyata keçirilən uçuşlar Konvensiyanın nizamasalma predmetinə daxildir.

Çikaqo Konvensiyasında çarter uçuşlarına aid olan qaydalara rast gəlinmir. O, bu barədə hər hansı göstəriş nəzərdə tutmur. Bu onunla izah olunur ki, Konvensiya imzalandığı, qəbul edildiyi və qüvvəyə mindiyi dövrlərdə çarter daşımaları bir o qədər də geniş inkişaf etməmişdi.

Konvensiyaya görə, hava daşımaları üç növə bölünür: müntəzəm daşımalar, qeyri-müntəzəm daşımalar, kabotaj daşımaları. **Müntəzəm daşımalar** üçün icazə sistemi (qaydası) müəyyən edilir. **Qeyri-müntəzəm** daşımalar özü «kommersiya daşımaları» və «qeyri-kommersiya daşımaları» adı altında iki növə bölünür. Kommersiya məqsədləri üçün qeyri-müntəzəm daşımalar da yalnız icazə sistemi əsasında həyata keçirilə bilər.

[1] Вах: ст. 9, 12, 13 Чикагской Конвенции.

Kabotaj daşımaları isə dövlətin ərazi hüdudlarında həyata keçirilən daşımalardır.

Konvensiyaya bir neçə **əlavələr** edilmişdir. Hal-hazırda həmin əlavələr qüvvədə olub, beynəlxalq aviadaşımaların təşkilində böyük rol oynayır. Beynəlxalq hava daşımaları baxımından, bəzi əlavələr daha əhəmiyyətlidir:

-2 №-li Əlavə — uçuş qaydalarını müəyyən edir;

-6 №-li Əlavə — hava gəmisinin istismarı ilə bağlı münasibətləri tənzimləyir;

-8 №-li Əlavə — hava gəmilərinin uçuşa yararlı olması məsələsini qaydaya salır;

-9 №-li Əlavə — hava limanında formal prosedurları (rəsmiləşdirmə prosedurlarını) asanlaşdırır;

-16 №-li Əlavə — səslərin normalaşmasına aiddir;

-17 №-li Əlavə — qeyri-hüquqi aktlara qarşı təhlükəsizlik tədbirləri müəyyən edir.

Çikaqo Konvensiyasının müddəaları imperativ deyil, dispozitiv xarakter daşıyır. Hər bir dövlət öz ərazisində Konvensiyanın bu və ya digər maddəsinin praktiki cəhətdən icrasının mümkün olmamasını elan edə bilər.[1] Lakin praktikada faydalı olduğuna görə Konvensiyanın əsas müddəaları iştirakçı-dövlətlərin hamısı tərəfindən qəbul edilir.

Çikaqo Konvensiyasının texniki uçuş normalarına aid olan müddəaları beynəlxalq hava daşımaları baxımından mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Bu müddəalar da

[1] Вах: ст. 38 Чикагской Конвенции.

imperativ xarakter daşımır. Belə ki, həmin müddəalar BMAT çərçivəsində standart və tövsiyə formasında hazırlanır, sonra isə əlavələr şəklində Konvensiyaya qoşulur. Belə standart və tövsiyələrin isə məcburi qüvvəsi olmur və dispozitiv xarakter daşıyır.

Standart və tövsiyələr praktikada BMAT üzvü olan dövlətlər tərəfindən olduğu kimi qəbul edilir. Bundan sonra onlar hüquq ədəbiyyatında göstərildiyi kimi, **müqavilə xarakterli beynəlxalq hüquq norması kimi tanınır**.[1]

Saziş iştirakçısı olan dövlətlərə məxsus aviaşirkətlərin kommersiya hüquqları

Qeyd etmək lazımdır ki, dövlətlər beynəlxalq hava daşımalarını təşkil etmək üçün müvafiq beynəlxalq sazişlər bağlayırlar. Belə sazişlər həm ikitərəfli, həm də çoxtərəfli ola bilər. Beynəlxalq uçuşlar, praktiki cəhətdən, məhz həmin sazişlər (beynəlxalq hava daşımaları sahəsində ikitərəfli və çoxtərəfli sazişlər) əsasında həyata keçirilir.

İkitərəfli dövlətlərarası sazişlərdə bütün hallarda iştirakçı - dövlətlərə məxsus olan aviaşirkətlərin yük və sərnişin daşınmalarını həyata keçirmək hüququ barədə tərəflərin razılığı ifadə olunur. Bu, hava daşımaları sahəsində istənilən ikitərəfli dövlətlərarası sazişin dəyişməz atributudur. Aviaşirkətlərin yük və sərnişin daşımalarını həyata keçirmək hüququ hava daşımaları barədə çoxtərəfli sazişlərdə də nəzərdə tutula bilər. Söhbət,

---

[1] Bax: Актуальные вопросы международного воздушного права. М., 1973, с.69; Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.166.

hər şeydən əvvəl, Çikaqo Konvensiyası ilə birlikdə imzalanan iki çoxtərəfli sazişdən gedir. Onlara aşağıdakılar aiddir:

-«Beynəlxalq hava əlaqələri zamanı tranzit haqqında» Saziş (7 dekabr 1944-cü il);

-«Beynəlxalq hava nəqliyyatı haqqında» Saziş (7 dekabr 1944-cü il).

Hava daşımaları sahəsində həm ikitərəfli, həm də çoxtərəfli sazişlərdə nəzərdə tutulan iştirakçı-dövlətlərə məxsus aviaşirkətlərin yük və sərnişin daşımalarını həyata keçirmək hüquqlarının məcmusuna **aviaşirkətlərin kommersiya hüquqları** deyilir.

Aviaşirkətlərin kommersiya hüquqları beynəlxalq hava daşımalarının təşkilində həlledici əhəmiyyətə malikdir. Hava xətlərinin və nəqliyyat dəhlizlərinin istismarının iqtisadi cəhətdən səmərəli olması məhz həmin hüquqların həcmindən asılıdır.

Aviaşirkətlərin kommersiya hüquqları **yeddi qrupa** bölünür. Hər bir qrup, şərti olaraq, «**hava azadlığı**» adlanır.[1] Onlardan beşi **əsas qruplar** hesab edilir. Çünki onlara, demək olar ki, bütün dövlətlərarası sazişlərdə rast gəlmək mümkündür. Digər tərəfdən, onlar beynəlxalq hava daşımaları bazarının formalaşmasının əsasını təşkil edir.

Birinci qrup «hava azadlığı» xarici dövlətin aviaşirkətinə hüquq verir ki, o, başqa dövlətin hava məkanı vasitəsilə tranzitlə (yerə enmədən) uçub keçsin (**başqa dövlətin ərazisi üzərindən yerə enmədən uçub keçmək hüququ**). Məsələn, Yaponiya aviaşirkətinə hüquq verilir ki, o, Tokio-Paris marşrutu üzrə Rusiya Federasiyasının ərazisi vasitəsilə uçuş həyata keçirsin.

---

[1] Bax: Верешагин А.Н. Международное воздушное право. М., 1966, с.71-83; Грязнов В.С. Регулирование коммерческой деятельности авиатранспортных предприятий в современном международном воздушном праве. М., 1973, 11-16; Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.166; Экономика и организиция внешнеторговых перевозок. Учебник / Под ред. К.В.Холопова. М., 2000, с. 476-477; E.Əliyev. Nəqliyyat Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq müqavilə praktikasında. Hüquq elmləri namizədi alimlik dərəcəsi almaq üçün təqdim olunmuş disertasiya. Bakı , 2002, s.73.

İkinci qrup «hava azadlığı» xarici daşıyıcıya hüquq verir ki, o, başqa dövlətin ərazisi vasitəsilə tranzit uçuşu zamanı yalnız texniki, qeyri-kommersiya məqsədləri üçün (yanacaq doldurmaq, xırda təmir işləri gördürmək, texniki xidmət və s.) tranzit ərazisində yerə ensin (**xarici dövlətin ərazisində qeyri-kommersiya məqsədləri üçün yerə enmək hüququ**). Məsələn, Yaponiya aviaşirkətinə hüquq verilir ki, o, Tokiodan Parisə uçuş həyata keçirərkən Moskvada hava gəmisinə yanacaq doldurmaq üçün yerə ensin.

Üçüncü qrup «hava azadlığı» xarici aviaşirkətə hüquq verir ki, o, öz ölkəsində hava gəmisinə yüklədiyi yükü (poçtu) başqa dövlətin ərazisində boşaltsın (**öz ölkəsində hava gəmisinə götürdüyü yükü başqa dövlətin ərazisində boşaltmaq hüququ**). Məsələn, Yaponiyaya məxsus aviaşirkətə hüquq verilir ki, o, Tokioda götürdüyü yükü Moskvada boşaltsın. Belə hüquq sərnişin daşımaları barəsində də verilə bilər.

Dördüncü qrup «hava azadlığı» xarici dövlətin aviaşirkətinə hüquq verir ki, aviaşirkət başqa dövlətin ərazisində həmin şirkətin məxsus olduğu dövlətə göndərilən yükü (poçtu, sərnişini) hava gəmisinə götürsün (**öz ölkəsinin ərazisinə göndərilən yükü başqa dövlətin ərazisində hava gəmisinə götürmək hüququ**). Məsələn, Yaponiyaya məxsus olan aviaşirkətə hüquq verilir ki, Moskvada Tokioya göndərilən yükü hava gəmisinə götürsün.

Beşinci qrup «hava azadlığı» xarici dövlətin aviaşirkətinə hüquq verir ki, o, dünyanın istənilən nöqtəsindən göndərilən yükü başqa ölkənin hava limanında boşaltsın və ya dünyanın istənilən ölkəsinin hava limanına göndərilən yükü həmin hava gəmisinə götürsün (**istənilən üçüncü ölkəyə ünvanlanan yükü hava gəmisinə götürmək və belə üçüncü ölkələrdən göndərilən yükü boşaltmaq hüququ**). Məsələn, Yaponiyaya məxsus aviaşirkət Seulda hava gəmisinə götürdüyü yükü Moskvada boşaldır və ya Moskvadan Frankfurt-na-Mayneyə göndərilən yükü Moskvada həmin hava gəmisinə götürür.

Beş əsas «hava azadlığı»ndan başqa, bəzi sazişlərdə daha iki «hava azadlığı» nəzərdə tutula bilər.

Altıncı qrup «hava azadlığı» milli hava daşıyıcısına hüquq verir ki, o, razılığa gələn digər tərəfin ərazisindən (və ya ərazisinə) öz ölkəsinin hava məkanı vasitəsilə tranzit uçuşlar həyata keçirsin. Məsələn, Rusiya Federasiyasına məxsus aviaşirkətə hüquq verilir ki, o, Münhendən Seula

Rusiya Federasiyasının hava məkanı vasitəsilə tranzitlə yük daşınmasını həyata keçirsin.

Yeddinci qrup «hava azadlığı» isə əksinə, aviaşirkətə belə hüquq verir ki, o, müəyyən ölkədən başqa ölkəyə uçuş həyata keçirərkən öz ölkəsinin hava məkanından istifadə etməsin. Məsələn, Rusiya Federasiyasına məxsus olan aviaşirkətə hüquq verilir ki, o, Münhendən Seula uçuş həyata keçirərkən, Rusiya Federasiyasının hava məkanından istifadə etməsin.[1]

Aviaşirkətlərin kommersiya hüquqlarının həcmi ikitərəfli dövlətlərarası sazişlərlə müəyyən edilir. Bu, kommersiya hüquqlarının müəyyən edilməsinin əsas formasıdır. İkitərəfli sazişlərdə daha tez-tez üçüncü və dördüncü «hava azadlığı» hüququ nəzərdə tutulur. Həm də kommersiya hüquqlarının həcmi bərabər əsaslarla müəyyən edilir, yəni hüquqlar tərəflər üçün eyni həcmdə müəyyənləşdirilir. Tərəflərin qarşılıqlı surətdə bir-birinə beş «hava azadlığı» hüququ verməsi halına daha çox rast gəlinir.

Beynəlxalq hava nəqliyyatına aid olan çoxtərəfli saziş beş «hava azadlığı» hüququ nəzərdə tutur. Beynəlxalq tranzit hava daşımalarına aid olan saziş isə birinci və ikinci «hava azadlığı» hüquqlarını müəyyən edir.

Beynəlxalq hava daşımaları sahəsində ikitərəfli sazişlər

Beynəlxalq uçuşlar, praktiki olaraq, əsasən, beynəlxalq hava daşımalarına aid olan ikitərəfli dövlətlərarası (beynəlxalq) sazişlərlə həyata keçirilir. Bu sazişlərdə həm sərnişin daşınmasının, həm də yük daşınmasının təşkili məsələsinin əsas müddəaları müəyyən edilir. İkitərəfli sazişlər dövlətlər arasında hava daşımalarının həyata keçirilməsi üçün hüquqi baza rolunu oynayır.

Azərbaycan Respublikası dünyanın bir sıra dövlətləri ilə hava daşımaları sahəsində ikitərəfli saziş bağlamışdır. Misir Ərəb Respublikası, Rusiya Federasiyası, İran İslam Respublikası, Fransa Respublikası, Qazaxıstan Respublikası, Niderland Krallığı, Polşa Respublikası, İtaliya Respublikası və digər dövlətlərlə bağlanan

[1] Yeddi «hava azadlığı» hüququ barədə bax: Вельяминов Г.М. Международное экономическое право и процесс. Учебник. М., 2004, с. 226-227.

ikitərəfli sazişlər hava daşımalarının təşkilinin əsas şərtələrini müəyyən edir.[1] Bizim yaxın qonşumuz olan Rusiya Federasiyası 100-dən çox ölkələrlə bu tip sazişlər bağlamışdır. Vaxtilə SSRİ dünyanın 80-dən çox ölkəsi ilə hava daşımalarına dair ikitərəfli dövlətlərarası saziş imzalamışdı.

Şübhəsiz ki, hava daşımalarına dair ikitərəfli dövlətlərarası sazişlər öz məzmunlarına görə bir-birlərindən fərqlənir. Lakin buna baxmayaraq, həmin sazişlərin hamısı formasına görə unifikasiya edilmişdir. Digər tərəfdən, onlar təxmini olaraq, eyni quruluşa (struktura) malikdir. Hal-hazırda hava daşımaları barədə ikitərəfli dövlətlərarası sazişlərin nümunəvi (vahid tipli) forması yaranmışdır.

İkitərəfli sazişlərdə, bir qayda olaraq, hava daşımalarına aid bir sıra vacib və mühüm əhəmiyyəti olan məsələlər həll edilir. Həmin məsələlərə aşağıdakılar aiddir:

-qarşılıqlı surətdə uçuşlar həyata keçirmək hüququnun verilməsi;

-tərəflərin (aviaşirkətlərin) kommersiya hüquqlarının həcmi;

-uçuşların texniki təminatı;

-uçuş və daşımaların inzibati –hüquqi rejimi.

Bunlardan əlavə, ikitərəfli sazişlər **müqavilə xəttini (müqavilə ilə müəyyənləşdirilən hava xəttini)** də müəyyən edir. Razılığa gələn tərəflərin daşıyıcıları müqavilə xətti üzrə uçuşlar həyata keçirə bilirlər.

Beləliklə, ikitərəfli sazişlərdə müqavilə xətti müəyyən etməklə tərəflər qarşılıqlı surətdə bir-birinə müntəzəm uçuşlar həyata keçirmək hüququ verirlər. Müqavilə xətti konkret şəhərlər arasında müəyyənləşdirilir. Bundan başqa, müqavilə xətti konkret marşrut kimi də göstərilə bilər. Məsələn, Tokio-Seul-Moskva-Münhen-

---

[1] Bax: Əliyev E.Ə. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ. Dərs vəsaiti. Bakı, 2005, s. 263-268; Allahverdiyev S.S. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki kommentariyası). I hissə. Bakı, 2005, s. 220-221; Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat qanunvericiliyi. I kitab. Bakı, 2005, s. 25,27, 118 və s.

Paris. Əslində belə halda müqavilə xətti nisbətən ümumi formada müəyyən edilir.

Müqavilə xətti, adətən, sazişə qoşma şəklində əlavələrdə qeyd edilir. O, sonradan dəyişdirilə və ona əlavələr edilə bilər.

Uçuşların texniki təminatı məsələsi (uçuş-texniki məsələlər) bir sıra halları müəyyənləşdirir: texniki xidmət şərtlərini, hava gəmisinin sənədlərini, rabitə xidmətini, uçuşun təhlükəsizlik qaydalarını, hadisələr baş verdikdə hərəkət etmək qaydalarını, qarşılıqlı surətdə informasiya verilməsini.

Hava daşımalarının inzibati-hüquqi rejimi məsələsinin mahiyyəti ondan ibarətdir ki, sazişdə nəzərdə tutulan qaydalara müvafiq olaraq, xarici gəmilərə, sərnişinlərə və yüklərə öz milli daşıyıcılarının beynəlxalq uçuş xidmətlərinə və təşkilinə münasibətdə qüvvədə olan bütün norma və prosedurlar tətbiq edilir.

Aviaşirkətlərin kommersiya hüquqlarının həcmi barədə normaların müəyyənləşdirilməsi isə ikitərəfli sazişlərin, qeyd etdiyimiz kimi, dəyişməz atributudur.

Aviaşirkətlərin kommersiya sazişi

Müqavilə ilə müəyyənləşdirilən hava xətlərinin istismarı ilə bağlı olaraq, həm texniki, həm də kommersiya məsələləri ortaya çıxır. Bu məsələlər necə həll olunmalıdır?

Qeyd etmək lazımdır ki, göstərilən məsələləri həll etmək üçün müqavilə ilə müəyyənləşdirilən hava xətlərini istismar edən aviaşirkətlər (aviamüəssisələr) öz aralarında saziş bağlayırlar. Sazişdə həmin məsələlərin həlli yolları göstərilir. Belə sazişə kommersiya sazişi deyilir.

Kommersiya sazişi odur ki, həmin sazişin predmetini müqavilə ilə müəyyən edilən hava xətlərinin istismarı ilə bağlı yaranan kommersiya və texniki məsələlərin həlli təşkil edir. Belə sazişlərin bağlanması hava daşımaları sahəsində dövlətlərarası sazişlərdə nəzərdə tutulur.

Kommersiya sazişlərinin vacib praktiki əhəmiyyəti vardır. Belə ki, beynəlxalq daşımaların təşkili və həyata keçirilməsi qaydası məhz kommersiya sazişlərində konkretləşir. Onlar beynəlxalq hava

daşımalarının təşkili və həyata keçirilməsi üzrə bir sıra prinsipial məsələlərin həll olunmasına imkan yaradır.

Hava daşımaları barədə dövlətlərarası sazişlərdə birbaşa göstərilir ki, müqavilə xətlərinin istismarı ilə bağlı texniki və kommersiya məsələləri həmin xətləri istismar edən konkret aviaşirkətlərin (aviamüəssisələrin) arasında bağlanan sazişin predmeti olacaqdır. Məhz konkret aviaşirkətlər (müəssisələr) arasında bağlanan belə sazişlər kommersiya sazişləri adlanır. Hal-hazırda dünyanın aviaşirkətləri arasında 25 min ikitərəfli, 300 çoxtərəfli kommersiya sazişləri bağlanılmışdır.

Kommersiya sazişlərinin sayı kifayət qədər çoxdur. Onlar formaca müxtəlif olub bir-birindən fərqlənir. Lakin bunlara baxmayaraq, kommersiya sazişlərinin predmetini təşkil edən dörd əsas məsələ vardır: 1) bir-biri ilə tərəfdaşlıq edən aviaşirkətlər arasında kommersiya əməkdaşlığı; 2) qarşılıqlı xidmət göstərilməsi; 3) daşımaların rəsmiləşdirilməsi, 4) «pul» yaradılması.[1]

Elə buna görə də kommersiya sazişlərinin predmetini təşkil edən məsələlərdən asılı olaraq, onların dörd növü fərqləndirilir:

-tərəfdaş şirkətlərin kommersiya əməkdaşlığı barədə saziş;
-qarşılıqlı xidmət göstərilməsi barədə saziş;
-daşımaların rəsmiləşdirilməsi barədə saziş;
-«pul» haqqında saziş.

Tərəfdaş şirkətlərin kommersiya əməkdaşlığı barədə saziş qarşı tərəfin rəsmiləşdirdiyi daşıma (nəqliyyat) sənədlərinin qarşılıqlı surətdə tanınmasını, habelə həmin sənədlər üzrə hesablaşma qaydasını nəzərdə tutur.

Qarşılıqlı xidmət göstərilməsi barədə saziş aşağıdakı məsələləri həll edir: başqa dövlətin ərazisində aviamüəssisələrdən hər birinin normal texniki-uçuş və kommersiya fəaliyyətinin təmin olunması, yanacaq doldurulmasının şərtləri, hava gəmilərinin texniki

---

[1] İngiliscə «pool» – ümumi fond, ehtiyatların birləşdirilməsi, sahibkarların birliyi forması. Bax: Юридическая энциклопедия. Издание 5-е/ Под ред. М.Ю. Тихомирова. М., 2005, с.727.

qüsurlarının aradan qaldırılması, yerüstü qurğulardan istifadə olunması, uçuş və yerə enmə zamanı uçuş xidmətlərinin göstərilməsi, tariflərin müəyyən edilməsi proseduru, tərəflər arasında mübahisələrin həll olunması qaydaları (arbitraj və ya məhkəmə) və s.

Bu növ kommersiya sazişlərinin həll etdiyi digər məsələlərdən biri də nümayəndəlik (agentlik) barədə məsələdir. Sazişdə qarşı tərəfin ərazisində nümayəndəlik (agentlik) yaradılması nəzərdə tutulur. Buna əsasən, aviaşirkətlərdən hər biri öz ölkəsinin ərazisində öz tərəfdaşının (xarici aviaşirkətin) Baş nümayəndəsi (agenti) təyin olunur. Bu cür razılığa uyğun olaraq, Baş nümayəndə öz ölkəsinin ərazisində aviadaşımaların satılmasını və aeroportda hava gəmilərinə texniki və kommersiya xidməti göstərilməsi üzrə kompleks əməliyyatlar aparılmasını öhdəsinə götürür. Baş nümayəndə aviadaşımaların satılması ilə bağlı olan reklam və informasiya funksiyalarını da yerinə yetirir.

Kommersiya sazişinin bu növü nümayəndəlik (agentlik) yaradılmasını nəzər-də tutduğuna görə, o, bəzən **nümayəndəlik (agentlik) barədə saziş** də adlanır.

Daşımaların rəsmiləşdirilməsi barədə saziş nəzərdə tutur ki, tərəfdaş aviaşirkət öz ölkəsinin ərazisində kontragentin daşımalarını satmağı öhdəsinə götürür. O, belə halda yalnız fraxt agenti funksiyasını yerinə yetirir, nəqliyyat vasitəsinin agentliyini isə həyata keçirmir.

«Pul» haqqında saziş müəyyən edir ki, müqavilə xəttini birlikdə istismar edən aviaşirkətlər hava xəttinin istismarından əldə etdiyi bütün gəlirləri ümumi banka köçürməyi öhdələrinə götürür. Bu növ saziş «pul» (ümumi fond) yaradılmasını nəzərdə tutur. Buna görə də o, «pul» haqqında saziş adlanır. Bu fondun əsas təyinatı daşımalardan əldə edilən gəlirləri bərabər bölüşdürməkdən, aviaşirkətlər arasındakı qeyri-sağlam rəqabəti aradan qaldırmaqdan və qabaqcadan

müəyyən edilmiş gəlir hissəsini almaqdan ibarətdir.

«Pul» haqqında sazişin məqsədi hava xətlərindən əldə olunan gəlirlərin həmin xətləri istismara götürən aviaşirkətlər arasında bölüşdürülməsi qaydasını müəyyənləşdirməkdən ibarətdir. Gəlirlər «pul» iştirakçıları arasında bölüşdürülür.

«Pul» haqqında saziş, adətən, nisbətən zəif aviaşirkətin mənafeyi üçün bağlanılır. Belə ki, o, hava xəttinin istismarından müəyyən gəlir götürülməsini təmin edir. Lakin «pul»da iştirak etmək beynəlxalq aviaxidmət bazarında rəqabət mübarizəsi vasitəsidir. Bu vasitə bazardan xırda və orta aviadaşıyıcıları sıxışdırıb çıxarır. Məhz bu səbəbdən bəzi ölkələrdə, məsələn, ABŞ-da «pul»da iştirak etmək qanunsuz əməl sayılır. ABŞ-da «pul»ların tətbiqinə, ümumiyyətlə, mənfi münasibət bəslənilir. Bu ölkədə «pul»da iştirak etmək antikartel qanunvericiliyinin təsir dairəsinə düşür.

Kommersiya sazişlərinin göstərilən növləri arasında qarşılıqlı xidmət göstərilməsi (nümayəndəlik yaradılması) və «pul» haqqında sazişlər daha geniş yayılmışdır.[1] Ona görə ki, həmin sazişlərin predmeti daha əhəmiyyətli olub, beynəlxalq hava daşımalarının həyata keçirilməsi və təşkilinin bir sıra prinsipial məsələlərini həll etməyə imkan verir. Belə ki, birinci növ kommersiya sazişləri xarici dövlətlərin hava limanlarında aviaşirkətə texniki, kommersiya və digər xidmət şərtlərini müəyyən edir.

[1] Bax: Грязнов В.С. Регулирование коммерческой деятельности авиатранспортных предприятий в современном международном воздушном праве. М., 1973, с.11-16.

İkinci növ kommersiya sazişləri isə istismar olunan hava xətlərinin siyahısını, reyslərin sayını və əldə olunan gəlirlərin bölüşdürülməsi qaydasını təyin edir.

5.3. Beynəlxalq hava daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi

Beynəlxalq hava daşımalarının tənzimlənmə sistemi

Dövlətin öz ərazisi üzərində (hava məkanında) həyata keçirilən uçuşlar həmin dövlətin daxili (milli) hüququ ilə tənzimlənir. Başqa dövlətin ərazisi üzərində, habelə beynəlxalq (və ya açıq) hava məkanındakı uçuşlar isə maraqlı dövlətlər arasında bağlanmış ikitərəfli və çoxtərəfli sazişlər əsasında nizamlanır. Söhbət beynəlxalq hava uçuşlarının tənzimlənməsindən gedir. **Beynəlxalq uçuşlar** odur ki, bu zaman hava gəmisi iki və daha artıq dövlətin sərhədlərini uçub keçir. Beynəlxalq uçuşlar isə, öz növbəsində, beynəlxalq hava daşımaları ilə sıx surətdə bağlıdır.

Beynəlxalq hava daşımaları dedikdə elə daşımalar başa düşülür ki, həmin daşımalar zamanı, heç olmazsa, yerə enmə məntəqələrindən biri başqa dövlətin ərazisində olsun.

Beynəlxalq hava daşımaları bir sıra beynəlxalq normativ aktlarla tənzimlənir. Onların ümumi şəkildə toplusu hava daşımalarının tənzimlənməsinin **beynəlxalq sistemini** əmələ gətirir. Həmin beynəlxalq sistemin əsasını yaradan beynəlxalq normativ hüquqi aktların məcmusu isə **«Varşava sistemi»** adlanır.[1] Varşava sisteminə aşağıdakılar daxildir:

-«Beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün» Konvensiya (**Varşava Konvensiyası**, 1929-cu il);[2]

-«Beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün» Konvensiyaya düzəlişlər haqqında» Protokol (**Haaqa Protokolu**);[3]

-«Müqavilə üzrə daşıyıcı olmayan şəxslərin həyata keçirdikləri beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün Varşava Konvensiyası»na Əlavə Konvensiya (**Qvadalaxara Konvensiyası**);[4]

-«Beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün Varşava Konvensiyasının dəyişdirilməsi haqqında» 1 nömrəli Əlavə Protokol (**1 nömrəli Əlavə Protokol**);[5]

---

[1] Bax: Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник / Под ред. К.В.Холопова. М., 2000, с.479; Allahverdiyev S.S. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki kommentariyası). I hissə. Bakı, 2005; Əliyev E.Ə. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ. Bakı, 2005.

[2] Azərbaycan Respublikası Varşava Konvensiyasına 9.11.1999-cu il tarixli 747-IQ nömrəli Qanunla qoşulmuşdur.

[3] Azərbaycan Respublikası Haaqa Protokoluna 9.11.1999-cu il tarixli 748-IQ nömrəli Qanunla qoşulmuşdur.

[4] Azərbaycan Respublikası Qvadalaxara Konvensiyasına 9.11.1999-cu il tarixli 749-IQ nömrəli Qanunla qoşulmuşdur.

[5] Azərbaycan Respublikası 1 nömrəli Əlavə Protokola 9.11.1999-cu il tarixli 750-IQ nömrəli Qanunla qoşulmuşdur.

-«Beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün Varşava Konvensiyasının» dəyişdirilməsi haqqında» 2 nömrəli Əlavə Protokol **(2 nömrəli Əlavə Protokol);**[6]

-«Beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün Varşava Konvensiyasının» dəyişdirilməsi haqqında» 3 nömrəli Əlavə Protokol (**3 nömrəli əlavə Protokol**);[1]

-«Beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün
Varşava Konvensiyasının» dəyişdirilməsi haqqında» 4 nömrəli Monreal Protokolu (**Monreal Protokolu**).[2]

Bunlardan əlavə, Varşava sisteminə **Qvatemala Protokolu** (1971-ci il) da daxildir. Nə bu Protokol, nə də yuxarıda göstərdiyimiz dörd Əlavə Protokol qüvvəyə minməmişdir. Deməli, Varşava sistemi həm qüvvədə olan, həm də formal cəhətdən qüvvədə olmayan aktlardan ibarətdir.[3]

Varşava Konvensiyası beynəlxalq hava daşımaları sahəsində əsas beynəlxalq saziş sayılır. O, avianəqliyyatın universal tənzimlənməsi sahəsində ilk əhəmiyyətli beynəlxalq aksiyadır. Varşava Konvensiyasının qəbul edilməsi ilə beynəlxalq xüsusi hava hüququnun əsası qoyulmuşdur. Bu Konvensiyanın üstünlüyü ondan ibarətdir ki, o, həm yük daşımalarının, həm də sərnişin daşımalarının hüquqi şərtlərini və rejimini müəyyən edir. 12 oktyabr 1929-cu il tarixdə Varşava şəhərində imzalanmış bu Konvensiya hal-hazırda qüvvədədir.

---

[6] Azərbaycan Respublikası 2 nömrəli Əlavə Protokola 9.11.1999-cu il tarixli 751-IQ nömrəli Qanunla qoşulmuşdur.

[1] Azərbaycan Respublikası 3 nömrəli Əlavə Protokola 9.11.1999-cu il tarixli 752-IQ nömrəli Qanunla qoşulmuşdur

[2] Azərbaycan Respublikası Monreal Protokoluna 9.11.1999-cu il tarixli 753-IQ nömrəli Qanunla qoşulmuşdur

[3] Вах: Вельяминов Г.М. Международное экономическое право и процесс. М., 2004, с.225.

Keçmiş SSRİ Varşava Konvensiyasının layihəsinin hazırlanmasında iştirak edərək onu 1934-cü ildə ratifikasiya etmişdi.

Hal-hazırda Varşava Konvensiyasında dünyanın 120 dövləti iştirak edir. 28 sentyabr 1955-ci il tarixdə Haaqa şəhərində imzalanan Haaqa Protokolu bu Konvensiyanın yalnız bəzi hüquqi boşluqlarını tamamlayır, onun bəzi müddəalarını dəyişir və hər hansı yeni bir norma yaratmır. Buna görə də Haaqa Protokolu Varşava Konvensiyasının bir hissəsi hesab edilir.

Varşava Konvensiyasının iştirakçısı olan dövlətlərin əksəriyyəti Haaqa Protokoluna qoşulmuşlar. Haaqa Protokolunda 100-dən çox dövlət iştirak edir. Böyük aviasiya dövlətlərindən yalnız ABŞ Haaqa Protokoluna qoşulmamışdır. Beləliklə, dünyada baş verən qloballaşma dövründə Yer kürəsinin bütün regionlarında beynəlxalq hava daşımalarının şərtləri, praktiki olaraq, Varşava Konvensiyası və Haaqa Protokolunun qaydaları ilə müəyyən edilir.

Təqdirəlayiq haldır ki, Azərbaycan Respublikası 1999-cu ildən həm Varşava Konvensiyasının, həm Haaqa Protokolunun, həm də 4 Əlavə Protokolun iştirakçısıdır.[1]

Varşava Konvensiyası və onun tətbiq sferası

Varşava Konvensiyasının məqsədi beynəlxalq hava daşımalarının hüquqi rejimini (şərtlərini) müəyyən etməkdən ibarətdir. Məhz beynəlxalq hava daşımaları Varşava Konvensiyasının nizamasalma predmetinə daxildir. Bəs beynəlxalq hava daşıması dedikdə nə başa düşülür?

Varşava Konvensiyasının 1-ci maddəsində **beynəlxalq daşımaya** anlayış verilir. Hava gəmiləri ilə hər cür daşıma aşağıdakı şərtlər daxilində beynəlxalq hava daşıması sayılır:

-yenidən yükləmə və ya daşımada fasilənin olub-olmamasından asılı olmayaraq, yoladüşmə və təyinat yeri Konvensiya iştirakçısı olan iki dövlətin ərazisində olan daşıma;

-yenidən yükləmə və ya daşımada fasilənin olub-olmamasından asılı olmayaraq, yoladüşmə və təyinat yeri

[1] Bax: Əliyev E.Ə. Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının konvension təsbiti. Bakı, 2002, s.147-148.

Konvensiya iştirakçısı olan eyni dövlətin ərazisində, lakin başqa dövlətin (bu dövlətin Konvensiya iştirakçısı olması tələb edilmir) ərazisində dayanmağı nəzərdə tutan daşıma.

Göründüyü kimi, Varşava Konvensiyası yalnız iştirakçı-dövlətlər arasında həyata keçirilən hava daşımalarını tənzimləyir. Konvensiyanın müəyyən etdiyi qaydalar Konvensiya iştirakçısı olan dövlətlə Konvensiya iştirakçısı olmayan dövlət arasında həyata keçirilən daşımalara tətbiq edilmir. Konvensiya poçt daşımalarını da tənzimləmir.[2]

Daşıyıcının milli mənsubiyyətinin, yəni hansı ölkəyə mənsub olmasının əhəmiyyəti yoxdur. Əgər yuxarıda göstərilən iki haldan biri mövcud olarsa, Varşava Konvensiyasında iştirak etməyən ölkənin daşıyıcısının yerinə yetirdiyi istənilən hava daşıması Varşava Konvensiyasının nizamasalma predmetinə daxil olur.

Varşava Konvensiyasının göstərişləri imperativ xarakterə malikdir. Belə ki, daşıma müqaviləsinin iştirakçıları (tərəfləri) öz istək və mülahizəsinə görə Konvensiya normalarından fərqli qayda müəyyən edə bilməzlər. Lakin tərəflər aşağıda göstərilən dörd halda Konvensiya normalarından fərqli hal nəzərdə tuta bilərlər:

-daşıyıcının məsuliyyət həddini artırmaq barədə daşıyıcı və sərnişin razılığa gələ bilər;

-daşınan yükün xarakteri (xassəsi) nəticəsində yük itdiyi və zədələndiyi halda daşıyıcının məsuliyyət həddi dəyişdirilə bilər;

-Konvensiyanın yükə sərəncam vermək hüququnu və onun təyinat yerində verilmə qaydasını müəyyən edən normasından kənara çıxmaq barədə daşıma sənədində qeyd edilə bilər;

-yük daşınması zamanı arbitraj haqqında sazişə yol verilir.

---

[2] Вах: ст. 2 Варшавской Конвенции.

Daşıma müqaviləsi Varşava Konvensiyasının tənzimlədiyi əsas məsələlərdən biri kimi

Qeyd etdiyimiz kimi, Varşava Konvensiyası beynəlxalq hava daşımalarının şərtlərini (həm yük, həm də sərnişin daşıma şərtlərini) müəyyənləşdirən əsas beynəlxalq sazişdir. Lakin o, hava daşımalarının bütün şərtlərini tənzimləmir və müəyyən etmir. Varşava Konvensiyası yalnız hava daşıması sahəsində yaranan əsas məsələləri nizamlayır və həll edir. Həmin məsələlərə isə aşağıdakılar aiddir:

-daşıma müqaviləsi;

-daşıyıcının məsuliyyəti;

-daşıyıcıya pretenziya və iddia verilməsi.

Daşıma müqaviləsi Varşava Konvensiyasının nizamasalma predmetinə daxil olan əsas məsələlərdən biridir. Varşava Konvensiyası ilə həm yük daşınması müqaviləsi, həm sərnişin daşınması müqaviləsi, həm də baqaj daşınması müqaviləsi tənzimlənir.

Varşava Konvensiyasına görə, tərəflər (daşıyıcı və müştəri) arasındakı münasibətlər müqavilə xarakterli əlaqələrdir. Beynəlxalq hava yük daşınması müqaviləsi **hava daşıma sənədi,** beynəlxalq hava sərnişin daşınması müqaviləsi **minik bileti**, beynəlxalq hava baqaj daşınması müqaviləsi **baqaj qəbzi** əsasında həyata keçirilir. Onlar daşıma müqaviləsinin göstərilən növlərini rəsmiləşdirən, onların bağlanma faktını və mövcudluğunu təsdiq edən **nəqliyyat (daşıma) sənədləridir** – ən əsası isə onlar **müqavilə sənədləri** hesab olunur. Belə ki, həmin sənədlər daşıyıcı ilə müştəri (yük sahibi, sərnişin) arasında sadə yazılı formada beynəlxalq daşıma müqaviləsi bağlanmasını ifadə edir.

Varşava Konvensiyasında «qaimə» anlayışı işlədilmir. «Hava qaiməsi» (air - way bill) termini kommersiya dövriyyəsinə sonralar daxil olmuşdur. Belə ki, bu termindən BHNA tərəfindən daşıma sənədinin forması hazırlandığı zaman istifadə olunmağa başlanılmışdır.

Konvensiya daşıma sənədlərinin rekvizitlərini müəyyənləşdirir. Lakin Haaqa Protokolu rekvizitlərin dairəsini xeyli dərəcədə məhdudlaşdırır.

Hər bir aviayük qaiməsi üç əsl nüsxədə tərtib edilir və yüklə birlikdə təqdim olunur. Qaiməni yük sahibi (yükgöndərən) tərtib edir. O, qaimədə məlumatları tam və düzgün göstərməlidir. Yükgöndərən buna görə məsuliyyət daşıyır. Əgər zərər yükgöndərən tərəfindən qaimədə məlumatların tam və düzgün göstərilməməsi nəticəsində vurularsa, onda onun əvəzini yükgöndərən ödəməlidir.[1]

Aviaqaimə sübutedici əhəmiyyətə malikdir. Belə ki, o, yük daşınması müqaviləsinin bağlanmasını, yükün qəbul olunmasını, çəkisini və ölçüsünü, qablaşdırmanı və yerlərin sayını təsdiq edir.[2]

Konvensiya yük barəsində mala sərəncamverici sənəd tərtib olunmasını qadağan etmir və buna mane olmur.[3] Bu qayda Varşava Konvensiyasına Haaqa Protokolu ilə daxil edilmişdir. Lakin həmin qaydanın praktikada indiyə kimi tətbiq olunmasına və ondan istifadə edilməsinə rast gəlinmir.

Üç nüsxədə tərtib olunmuş avia qaimənin birinci nüsxəsi daşıyıcı üçündür və o, yükgöndərən tərəfindən imzalanır. İkinci nüsxə yükalan üçün nəzərdə tutularaq, yükgöndərən tərəfindən imzalanır və yükü müşayiət edir. Üçüncü nüsxə daşıyıcı tərəfindən imzalanır və yük daşınmaq üçün qəbul edildikdən sonra yükgöndərənə verilir.

Daşıyıcı tərəfindən yükün qəbul edilməsi onun imzası ilə, ya da müvafiq ştempellə təsdiqlənir ki, o da qaiməyə yük hava gəmisinə yüklənənə kimi qoyulur.

Yükgöndərən aviayük qaiməsinə **bir sıra sənədləri** də əlavə etməlidir.[1] Bu sənədlər sərhəd, gömrük və polis rəsmiləşdirməsi üçün vacibdir. Daşıyıcı həmin sənədlərin tam və etibarlı (həqiqi) olmasını yoxlamağa borclu deyildir. Yükgöndərən isə qaiməyə əlavə edilən

---

[1] Вах: ст. 10 Варшавской Конвенции.

[2] Вах: ст. 11 Варшавской Конвенции.

[3] Вах: пункт 3 ст. 15 Варшавской Конвенции.

[1] Вах: ст. 16 Варшавской Конвенции.

(qoşulan) sənədlərin olmamasına, düzgün olmamasına və ya dəqiq olmamasına görə daşıyıcı qarşısında məsuliyyət daşıyır. O, bunların nəticəsində vurulan zərərin əvəzini ödəməlidir.

Aviayük qaiməsinə aşağıdakı **məlumatlar** daxil edilməlidir: yükün göndərildiyi yer, yükün təyinat yeri, dayanacaq yerləri, yükgöndərənin adı və ünvanı, yükalanın adı və ünvanı, birinci daşıyıcının adı və ünvanı, yükün xarakteri, yerin sayı, qablaşdırmanın metodu, nişanlamanın (markalamanın) xüsusiyyətləri, daşınan malın (yükün) çəkisi, sayı, həcmi və ölçüsü, Varşava Konvensiyası ilə müəyyən edilən məsuliyyətə aid qaydalar əsasında daşımanın həyata keçirilməsi barədə göstəriş (belə göstəriş olmazsa, daşıyıcının məsuliyyətini məhdudlaşdıran Konvensiya normasına istinad etmək olmaz və buna görə də həmin göstəriş **sanksiya rolunu** oynayır ki, həmin sanksiya qaimənin lazımi qaydada tərtib olunmasına təkan verir).

Daşıma sənədləri BHNA-nın hazırladığı birtipli proformalara uyğun olan formada tərtib edilir. Dünyanın əksər aviaşirkətləri beynəlxalq hava daşımalarında məhz bu formadan istifadə edirlər. Bu isə daşıma sənədlərinin vahid formada olmasına və aviadaşıyıcılar arasında qarşılıqlı hesab edilməsinə imkan yaradır.

Varşava Konvensiyasına görə, daşıma sənədlərinin olmaması, düzgün olmaması və ya itməsi daşıma müqaviləsinin etibarlı olmasına təsir göstərmir. Belə halda da daşıma müqaviləsi Varşava Konvensiyasının nizamasalma predmetinə daxil olacaqdır.

Varşava Konvensiyası üzrə tərəflərin hüquq və vəzifələri

Daşıma prosesi iştirakçılarının (daşıyıcı, yükgöndərən və yükalan), beynəlxalq hava daşıma müqaviləsi subyektlərinin hüquq və vəzifələri Varşava Konvensiyası ilə müəyyənləşdirilən əsas məsələlərdən biridir. Varşava Konvensiyasının normaları əsas daşıma şərtləri barədə göstərişi ifadə edir ki, həmin şərtlərdə də daşıma prosesi iştirakçılarının hüquq və vəzifələri təsbit olunur.

Varşava Konvensiyası yükgöndərənin **yükə dair sərəncam vermək hüququnu** müəyyən edir. Onun bu hüququ aşağıdakılarda ifadə edilir:

-yükün geri alınması;

-yükün yolda yubadılması;

-yükün yoladüşmə yerinə (yükün haradan göndərildiyi yerə) qaytarılması;

-yükalanın dəyişdirilməsi, yəni yükün başqa (yeni) yükalana verilməsi.

Lakin yükgöndərən yükə dair sərəncam vermək hüququndan bu şərtlə istifadə edə bilər ki, o, həmin hüququn həyata keçirilməsi ilə bağlı olan bütün zəruri xərcləri daşıyıcıya ödəmiş olsun.[1]

Yükgöndərən yükə dair sərəncam vermək hüququndan o halda istifadə edə bilər ki, yük daşıyıcıda və yolda olsun, yükalan aviaqaiməni və yükü daşıyıcıdan qəbul etmək vasitəsilə hələlik daşıma müqavilə münasibətinə girməsin və yük təyinat məntəqəsinə çatdıqdan sonra yükalan yükün ona verilməsini hələlik daşıyıcıdan tələb etməsin. Əgər yük təyinat məntəqəsinə çatdıqdan sonra yükalan yükün ona verilməsini daşıyıcıdan tələb edərsə və yaxud qaimə və yük yükalana verilərsə, yükgöndərən həmin hüquqdan ona artıq xitam verildiyinə görə istifadə edə bilməz.

---

[1] Вах: ст. 12 Варшавской Конвенции.

Öz ünvanına gələn yükün verilməsini tələb etmək yükalanın əsas hüquqlarından biridir. O, bu hüququndan yük təyinat məntəqəsinə çatdırıldıqda istifadə edə bilər. Lakin yükalan həmin hüququ həyata keçirmək üçün bütün zəruri haqqları (ödənişləri) ödəməli və qaimədə nəzərdə tutulan digər daşıma şərtlərini yerinə yetirməlidir.

Yükün etirazsız alınması onu ifadə edir ki, əgər başqa hal sübut edilməyibsə, yük yükalana salamat (olduğu kimi), lazımi qaydada və daşıma sənədinə uyğun olaraq verilmişdir.

Əgər yük təyinat yerinə 7 gün ərzində çatdırılmazsa, onda o, itmiş sayılır. 7 günlük müddət yükün təyinat yerinə çatdırılması üçün müəyyən edilmiş gündən hesablanır (başlanır). Belə halda yükalan daşıyıcıya daşıma müqaviləsindən irəli gələn tələb irəli sürə bilər.

Varşava Konvensiyası yükün çatdırılması barədə yükalana məlumat (bildiriş) verilməsini daşıyıcının üzərinə düşən əsas vəzifələrdən biri kimi müəyyən edir. Yük təyinat aeroportuna çatan kimi daşıyıcı bu barədə ləngimədən yükalana məlumat verməlidir.

Varşava Konvensiyası üzrə daşıyıcının məsuliyyəti

Beynəlxalq hava nəqliyyatı ilə həyata keçirilən aviadaşımalar zamanı daşıyıcının məsuliyyətə cəlb edilməsi üçün müəyyən əsas (məsuliyyətin əsası) olmalıdır. Həmin əsas isə **zərər vurulmasından** ibarətdir. Zərər vurulması aşağıdakılarla ifadə olunur:

-yükə zərər vurulması;

-baqaja zərər vurulması;

-yükün və baqajın təyinat yerinə çatdırılma müddətinin ötürülməsi nəticəsində zərər vurulması;

-sərnişinin sağlamlığına (səhhətinə) zərər vurulması.

Məhz bunları daşıyıcının məsuliyyət daşımasını şərtləndirən hallar hesab etmək olar. Həmin hallardan biri mövcud olduqda daşıyıcının əmlak (mülki-hüquqi) məsuliyyəti yaranır. Onları ümumən üç hal kimi qruplaşdırmaq olar: sərnişinin həyat və

sağlamlığına zərər vurulması, yük və baqajın salamat (olduğu kimi) qalmaması və çatdırma müddətinin pozulması (ötürülməsi).

Daşıyıcını məsuliyyətə cəlb edib ona müvafiq məsuliyyət tədbirləri tətbiq etmək üçün həm də məsuliyyət şərtlərinin olması tələb edilir. Məsuliyyət şərtlərinə
aşağıdakılar aiddir:

-daşıyıcının hüquqazidd hərəkəti (hərəkətsizliyi), yəni hüquq pozuntusu;

-hüquq pozuntusu ilə vurulmuş zərər arasında səbəbiyyət əlaqəsi;

-təqsir.

Digər beynəlxalq konvensiyalar kimi, Varşava Konvensiyası da **təqsirlilik prinsipindən** çıxış edir. Buna görə daşıyıcının məsuliyyəti təqsirə əsaslanır, yəni daşıyıcı yalnız təqsiri olduqda məsuliyyət daşıyır.

Varşava Konvensiyasının formulə etdiyi təqsirlilik prinsipi onun mətnində aydın şəkildə ifadə olunur.[1] Bu halı həm xarici müəlliflər,[2] həm sovet dövrünün alimləri,[3] həm də müasir müəlliflər[4] göstərirlər.

Digər beynəlxalq nəqliyyat konvensiyaları kimi, Varşava Konvensiyası da **təqsirlilik prezumpsiyasını** müəyyənləşdirir. Belə ki, bu prinsipə görə, əksi sübut edilənə kimi, daşıyıcı zərər vurulmasında təqsirli sayılır. Əgər sübut olunsa ki, zərər onun təqsiri üzündən vurulmamışdır, onda daşıyıcının məsuliyyəti yaranmır. Sübut etmək vəzifəsi daşıyıcının üzərinə düşür. Əgər daşıyıcı sübut

---

[1] Bax: ст. 20 Варшавской Конвенции.

[2] Məsələn bax: Guldimann W.S.Internationales Luft transportrecht. Kommentar. Zurich., 1965, s. 112; Rodiere R. Droit des transports. Paris, 1977, pp. 694, 763; Shawcross and Beaumont. Air law, 4 Edition, London, 1977, p.339.

[3] Məsələn bax: Лунц Л.А. Курс международного частного права. Том 2. М., 1973, с.72; Садиков О.Н. Прававое регулирование международных перевозок. М., 1981, с. 174.

[4] Məsələn, bax: Богуславский М.М. Международное частное право. Учебник. М., 2002, с.263; Международное частное право. Учебник / Под ред . Г.К.Дмитриевой. М., 2004, с.459.

etsə ki, o, zərər vurulmasından yaxa qurtarmaq üçün bütün lazımi tədbirləri görmüşdür və ya belə tədbirlərin görülməsi mümkün olmamışdır, onda o, məsuliyyətdən azad edilir.[5]

Bunlardan əlavə, əgər zərər zərərçəkənin təqsiri üzündən vurularsa, onda da daşıyıcı məsuliyyətdən azad olunur, zərərin əvəzini ödəmir. Amma daşıyıcı həmin halı sübut etməlidir.[6]

Varşava Konvensiyası da beynəlxalq nəqliyyat hüququ üçün ənənəvi olan **məhdud məsuliyyət prinsipindən** çıxış edərək, daşıyıcının məsuliyyətini müəyyən məbləğlə məhdudlaşdırır:[7]

-sərnişinə münasibətdə – hər bir sərnişin üçün 125 min frank;

-yük və baqaja münasibətdə – hər kiloqramm yük və baqaj üçün 250 frank;

-sərnişinin əl yükünə münasibətdə – 5 min frank.

Sərnişinin sağlamlığına vurulan zərərə görə məsuliyyət həddi (limiti) Haaqa Protokolu ilə iki dəfə artırılaraq, 250 min franka çatdırılmışdır (sərnişin öldüyü hallarda 27.350 avro – 2003-cü il üçün).

Varşava Konvensiyası aviaşirkətlərə daşıyıcının məsuliyyət həddini artırmağa icazə verir. Məsələn, ABŞ-da bir sıra aviaşirkətlər daşıyıcının hər bir sərnişin

qarşısında məsuliyyət həddini 75-100 min ABŞ dolları məbləğində müəyyən etmişlər.

[5] Analoji hal keçmiş HM-in 131-132-ci maddələrində də nəzərdə tutulmuşdu.
[6] Bax: ст. 21 Варшавской Конвенции. Bu norma keçmiş HM-in 133-cü maddəsində də nəzərdə tutulmuşdu.
[7] Bax: ст. 22 Варшавской Конвенции.

Bəzən daşıyıcının məsuliyyəti məhdudlaşdırılmır və **qeyri-məhdud məsuliyyət prinsipi** tətbiq olunur. Varşava Konvensiyası həmin prinsipi müəyyənləşdirir.[1] Belə ki, əgər zərər daşıyıcının qəsdən (bilə-bilə) etdiyi hərəkət (hərəkətsizlik) nəticəsində vurularsa, onda daşıyıcının məsuliyyəti məhdudlaş-dırılmır, yəni məhdud məsuliyyət prinsipi tətbiq olunmur. Daşıyıcı belə hallarda vurulmuş zərərə görə **tam məsuliyyət** daşıyır. Lakin daşıyıcının etdiyi hərəkətin (hərəkətsizliyin) qəsd xarakterli olması sübut olunmalıdır. Əlbəttə, sübut etmək vəzifəsi daşıyıcının deyil, tələb irəli sürən şəxsin üzərinə düşür. Lakin bu son dərəcə çətin məsələdir, çünki, adətən, tələb irəli sürən şəxsin əlində müvafiq sübutlar olmur. Buna görə daşıyıcının tam məsuliyyət daşıması halına praktikada nadir hallarda rast gəlinir.

Yükün və baqajın qiyməti elan edilmiş olduqda, əgər onlar salamat qalmazsa, daşıyıcı onların elan olunmuş qiyməti həddində məsuliyyət daşıyır.

Varşava Konvensiyası sərnişinin əl yükü barədə məsuliyyət şərtlərini nəzərdə tutmur. O, yalnız əl yükünə vurulan zərərə görə daşıyıcının məsuliyyət həddini müəyyən edir. Buna görə də əl yükünün itməsinə və ya zədələnməsinə görə daşıyıcının məsuliyyəti ayrı-ayrı ölkələrin daxili (milli) hava hüquqi ilə müəyyən edilir.

Varşava Konvensiyasına görə, daşıyıcı həm də **çatdırılma müddətinin ötürülməsinə** görə məsuliyyət daşıyır. Daşıyıcını bu məsələ ilə bağlı məsuliyyətə cəlb etmək üçün çatdırılma müddətinin müəyyənləşdirilməsinin böyük əhəmiyyəti vardır. Varşava Konvensiyası çatdırılma müddətinin hesablanması və müəyyənləşdirilməsi barədə hər hansı norma nəzərdə tutmur. Bəzən çatdırılma müddəti tərəflərin razılığı (sazişi) ilə müəyyən edilir və bu, daşıma sənədində qeyd olunur. Aydın məsələdir ki, daşıyıcı çatdırılma müddətini ötürdüyü hallarda cərimə və ya zərərin əvəzini ödəmə formasında məsuliyyət daşıyacaqdır.

Çox zaman aviaşirkətlərin tərtib etdiyi Daşıma qaydaları çatdırılma müddətinin ötürülməsinə görə daşıyıcını məsuliyyətdən

[1] Вах: ст. 25 Варшавской Конвенции.

azad edən qayda nəzərdə tutur. Söz yox ki, belə hallarda daşıyıcının məsuliyyət məsələsi yaranmır.

Daşıyıcı məsuliyyət daşıyan hallarda çatdırılma müddətinin ötürülməsinə görə də onun məsuliyyəti məhdudlaşdırılır.

Bəzən daşıma ardıcıl olaraq, bir neçə daşıyıcı tərəfindən həyata keçirilir. Belə hallarda daşımanın həyata keçirilməsinə görə onların hamısı **solidar (birgə) məsuliyyət** daşıyır.

Varşava Konvensiyası üzrə daşıyıcıya pretenziya və iddia verilməsi

Varşava Konvensiyası mübahisəni məhkəmədənkənar yolla həll etmək üçün **pretenziya proseduru (icraatı)** müəyyənləşdirir. Pretenziya proseduru **məcburi xarakter** daşıyır. Belə ki, yük sahibi zərər vurulduqda, məsələni həll etmək üçün daşıyıcıya hökmən və mütləq məhkəməyəqədər pretenziya verməlidir. Pretenziya verilməməsi mübahisənin məhkəmə tərəfindən baxılıb həll edilməsinə mane olur.

Pretenziya yazılı formada olmalıdır. O, bir qayda olaraq, ayrıca sənəd formasında verilir. Bununla belə, pretenziya daşıma sənədində (qaimədə) qeyd etmə yolu ilə də verilə bilər.[1] Bu üsuldan o halda istifadə olunur ki, yükalan daşıyıcıdan yükü (baqajı) qəbul etdiyi anda da pretenziya verə bilsin.

Varşava Konvensiyası pretenziya müddətləri barədə də müvafiq göstərişlər ifadə edir. Əgər yük sahibi tərəfindən pretenziya müddəti ərzində daşıyıcıya pretenziya verilməzsə, onda o, iddia vermək hüququndan məhrum olur (daşıyıcı tərəfindən aldatma halına yol verilməsi istisna olmaqla)[2]. Yükalan (yük sahibi) zərər vurulması faktını müəyyən edən hallarda daşıyıcıya aşağıdakı müddətlərdə pretenziya verməlidir:

-baqaja zərər vurulması müəyyən edildikdə – 3 gün;

-yükə zərər vurulması müəyyən edildikdə – 7 gün;

[1] Bax: п. 3 ст. 26 Варшавской Конвенции.

[2] Bax: п. 4 ст. 26 Варшавской Конвенции.

-çatdırılma müddəti pozulduğu (ötürüldüyü) hallarda – 14 gün.

Beləliklə, Varşava Konvensiyası 3 günlük, 7 günlük və 14 günlük pretenziya müddətləri müəyyən edir. 3 günlük müddət baqajın alındığı gündən, 7 günlük müddət yükün alındığı gündən, 14 günlük müddət isə yükün və ya baqajın yükalana verilməli olduğu gündən hesablanır (başlanır). Göstərilən pretenziya müddətləri Haaqa Protokolu ilə müvafiq olaraq, 7 günə, 14 günə və 21 günə kimi uzadılmışdır.

Varşava Konvensiyası yük və baqaj tam itdiyi hallarda pretenziya müddətləri müəyyən edirmi? Qeyd etmək lazımdır ki, Varşava Konvensiyası, xüsusi olaraq, yükün və baqajın tam itməsi məsələsini tənzimləmir. Xarici ölkələrin ədəbiyyat səhifələrində buna əsaslanaraq, belə nəticə çıxarılır ki, yük və baqaj tam itdiyi hallarda pretenziya verilməsi lazım gəlmir.[1] Sovet hüquq elmində (doktrinasında) bu mövqe bəzi müəlliflər tərəfindən, məsələn, O.N.Sadikov tərəfindən dəstəklənmişdir.[2] Məsələyə bu cür yanaşma hətta bir sıra məhkəmə qərarlarında da öz əksini tapmışdır. Deməli, yükün və baqajın tam itməsi hallarında pretenziya verilməsi tələb olunmursa, onda Varşava Konvensiyasının həmin hallara görə pretenziya müddətləri müəyyənləşdirməsindən söhbət gedə bilməz.

Varşava Konvensiyası bir neçə ardıcıl daşıyıcı tərəfindən həyata keçirilən daşımalar üzrə tələb irəli sürülməsi barədə xüsusi qayda nəzərdə tutur.[3] Bu qaydaya görə, baqaj və yük barəsində tələb yükgöndərən tərəfindən birinci daşıyıcıya, yükalan tərəfindən isə axırıncı (sonuncu) daşıyıcıya irəli sürülür. Bundan əlavə, daşımanın o hissəsini həyata keçirən daşıyıcıya da tələb irəli sürülə bilər ki,

---

[1] Bax: Abraham H.J. Das Recht der Luftfahrt. Kommentar und Quellensammling. 1960, s.372; Guldimann W. S. Internationales Luft transportrecht. Kommentar. Zurich, 1965, s. 155.

[2] Bax: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.176.

[3] Bax: п. 2 и п. 3 ст. 30 Варшавской Конвенции.

həmin hissədə yük salamat qalmasın (yəni zədələnsin, korlansın, əskik çıxsın və s.) və ya çatdırılma müddəti pozulsun.

Varşava Konvensiyası sərnişin daşımaları üzrə tələb irəli sürülməsi barədə də müvafiq norma nəzərdə tutur. Bu növ daşımalar üçün məcburi pretenziya proseduru (icraatı) müəyyən edilmir. Buna görə də sərnişinin sağlamlığına (səhhətinə) zərər vurulduqda, o, dərhal məhkəməyə müraciət edə bilər. Amma Varşava Konvensiyası mübahisəni məhkəmədənkənar yolla tənzimləmək və həll etmək üçün müvafiq göstəriş ifadə edir.[1] Bu göstərişin mahiyyəti ondan ibarətdir ki, sərnişin ona vurulmuş zərərin əvəzinin ödənilməsini daşıyıcının nəzərinə çatdırır. Daşıyıcı yazılı formada ödəniləcək məbləği iddiaçıya (sərnişinə) təklif edir. Əgər ödənilməli olan məbləğ təklif olunan məbləğdən çox olmazsa, daşıyıcının məsuliyyət həddindən çox olan məhkəmə xərclərinin əvəzi iddiaçıya (sərnişinə) ödənilmir.

Bir neçə ardıcıl daşıyıcı tərəfindən həyata keçirlən sərnişin daşınması üzrə tələb irəli sürülməsi barədə Varşava Konvensiyası xüsusi qayda müəyyən edir. Bu qaydaya görə, sərnişin yalnız daşımanın elə bir hissəsini həyata keçirən daşıyıcıya tələb irəli sürə bilər ki, bu hissədə bədbəxt hadisə baş vermiş olsun və ya çatdırılma müddəti pozulsun, bu şərtlə ki, birinci daşıyıcı daşımanın tam həyata keçirilməsinə görə məsuliyyəti öz üzərinə götürməsin.

Varşava Konvensiyası hava yolu ilə beynəlxalq yük daşınması müqaviləsindən yaranan mübahisələr üzrə **iki illik iddia müddəti** müəyyən edir.[2] Analoji müddət hava yolu ilə beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsindən irəli gələn mübahisələrə görə də tətbiq edilir. Həmin müddət ərzində yük sahibləri və sərnişinlər iddia ilə məhkəməyə müraciət edərək öz hüquqlarını məcburi surətdə həyata keçirə bilərlər.

---

[1] Вах: п.4 ст. 22 Варшавской Конвенции (bu göstəriş Haaqa Protokolu ilə əlavə edilmişdir).

[2] Bu norma Azərbaycan Respublikasının hava qanunvericiliyində də nəzərdə tutulmuşdu. Keçmiş HM-in 140-cı maddəsinə görə, daşıyıcıya beynəlxalq hava daşınmasından irəli gələn iddialar üzrə iki illik iddia müddəti müəyyən edilirdi.

İki illik iddia müddəti iddia verilməsinə əsas olan halın yarandığı tarixdən (yükün verildiyi tarixdən, yükün itirilmiş sayıldığı tarixdən, hava gəmisinin təyinat yerinə çatdığı andan, hava gəmisinin təyinat yerinə çatmalı olduğu tarixdən, daşımanın dayandırıldığı gündən) hesablanır. Varşava Konvensiyası iddia müddətinin uzadılması barədə hər hansı göstəriş nəzərdə tutmur. Bu hal isə göstərilən müddətin hüquqi təbiətinin müxtəlif cür izah edilməsinə səbəb olmuşdur. Bir qrup müəllifin fikrincə, həmin müddət preklyuziv müddətdir.[3]
Bu fikir daha geniş yayılaraq, üstünlük təşkil edir.

Digər müəlliflərin fikrincə, göstərilən müddət iddia müddəti hesab edilir.

Hesab edirik ki, Varşava Konvensiyası iki illik müddəti yük sahibləri və sərnişinlərin hüquqlarını məcburi (məhkəmə) qaydada müdafiə etmək üçün nəzərdə tutmuşdur. Varşava Konvensiyası həmin müddəti məhz pozulmuş hüquqları məhkəmə müdafiəsi ilə təmin etmək məqsədilə müəyyənləşdirir. Deməli, göstərilən müddət müdafiə müddəti növünə aiddir. Sivilistika elmində və mülki qanunvericilikdə müdafiə müddəti iddia müddəti adlanır.[1] Buna görə də Varşava Konvensiyası ilə müəyyənləşdirilən müddət iddia müddətidir. Preklyuziv müddət isə müdafiə müddətinin deyil, mülki hüquqların həyata keçirilməsi müddətinin növüdür.[2]

Məhkəmə aidiyyatı, yəni mübahisəyə hansı məhkəmədə baxılması Varşava Konvensiyasının müəyyənləşdirdiyi məsələlərdən biridir. Konvensiyanın 28-ci maddəsi məhz həmin məsələnin tənzimlənməsinə həsr edilmişdir. Məhkəmə aidiyyatı barədə bir neçə alternativ variant müəyyən edilir. İddiaçı öz istəyi ilə bu

---

[3] Bax: Abraham H.J. Das Recht der Luftfahrt. Kommentar und Quellensammling. 1960, s.376; Guldiman W. Internationales Luft transportrecht. Kommentar. Zurich, 1965, s. 166. Shawcross and Beaumont. Air law, 4 Edition, London, 1977, p.416.

[1] Bax: Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının mülki hüququ. Dərslik. I cild. I kitab. Bakı, 2003, s. 988.

[2] Bax: yenə orada, s.929.

variantlardan birini seçə bilər. Onun seçdiyi məhkəmə də mübahisəyə baxır.

İddia iddiaçının seçimi ilə aşağıdakı məhkəmələrdən birinə verilir:

-daşıyıcının yaşadığı (olduğu) yerin məhkəməsinə;

-daşıyıcının baş idarəsinin olduğu yerin məhkəməsinə;

-daşıma müqaviləsinin bağlandığı yerin məhkəməsinə;

-yükün təyinat yerinin məhkəməsinə.

Bununla belə, tərəflər **arbitraj proseduru** barədə də razılığa gələ bilərlər. Bu razılığa (arbitraj sazişinə) əsasən, iddiaya məhkəmənin keçirilməli olduğu yerlərdən birində arbitraj qaydasında baxılır.

Varşava Konvensiyası üzrə kollizion normalar

Varşava Konvensiyası, bir qayda olaraq, unifikasiya edilmiş normalar müəyyənləşdirir. O, beynəlxalq hava daşımaları (həm yükdaşıma, həm də sərnişindaşıma) üçün ümumi kollizion norma (tətbiq edilməli olan hüququ göstərən norma) nəzərdə tutmur. Burada yalnız bir sıra xüsusi xarakterli kollizion bağlamalar müəyyən olunur. Həmin bağlamalar ayrı-ayrı məsələlərə aiddir. Onların sayı çox deyildir.

Məhkəmənin olduğu ölkənin qanunu əsas kollizion bağlamalardan biridir. Bu bağlamaya Varşava Konvensiyasının 21-ci maddəsində ifadə olunan kollizion normada rast gəlinir. Bildiyimiz kimi, zərər zərərçəkən şəxsin özünün təqsiri nəticəsində vurularsa, onda mübahisəyə baxan məhkəmə daşıyıcını məsuliyyətdən azad edə və ya onun məsuliyyətini məhdudlaşdıra bilər. Belə halda, göründüyü kimi, mübahisəyə baxan məhkəmənin olduğu dövlətin (ölkənin) qanunu tətbiq edilir. Bu kollizion bağlama aşağıdakı məsələlərin həll edilməsində də tətbiq olunur:

-sərnişinə vaxtaşırı ödənişlər verilməsi (Konvensiyanın 22-ci maddəsinin 1-ci bəndi);

-iddiaçıya iş üzrə məhkəmə xərclərinin əvəzinin ödənilməsi (Konvensiyanın 22-ci maddəsinin 4-cü bəndi);

-daşıyıcıya iddia irəli sürmək üçün iddia müddətinin hesablanması (Konvensiyanın 29-cu maddəsi).

Lakin bir çox ölkələrin praktika, nəzəriyyə və qanunvericiliyində beynəlxalq hava daşımaları zamanı **daşıyıcının olduğu yerin (ölkənin) qanunu («daşıyıcının qanunu») kimi bağlamadan** istifadə olunması tendensiyası hiss olunur. Bir sıra Avropa ölkələrində (İtaliya, Belçika, İsveçrə, Almaniya və s.) məhz bu növ bağlamanın tətbiq edilməsinə üstünlük verilir. Sovet dövrünün hava hüququ da «daşıyıcının qanunu» kimi prinsipdən çıxış edirdi. Bu barədə SSRİ Hava Məcəlləsinin 120-ci maddəsində müvafiq göstəriş ifadə olunmuşdu.

Azərbaycan Respublikasınn hava hüququ da «daşıyıcının qanunu» kimi kollizion bağlamanın tətbiq edilməsi haqqında norma müəyyənləşdirmişdi[1]. Bu normaya görə, hava yolu ilə sərnişin, baqaj və yük daşınması haqqında ümumi qaydalar (yəni Azərbaycan Respublikasının hava hüququ) Azərbaycan Respublika-sının mülki hava gəmilərinin (daşıyıcılarının) həyata keçirdiyi beynəlxalq hava yolu ilə daşımaya da şamil edilir, bu şərtlə ki, Azərbaycan Respublikasının iştirakçısı olduğu beynəlxalq müqavilələrdən digər qaydalar irəli gəlməsin. Burada «daşıyıcının (hava gəmisinin) qanunu»nun tətbiqi barədə norma müəyyən edilmişdi.

Bunlardan əlavə, beynəlxalq hava daşımalarında digər kollizion bağlamalardan da istifadə oluna bilər. Onlara aşağıdakılar aiddir:

-hava gəmisinin «milliyyəti» qanunu;

-daşıma müqaviləsinin bağlandığı yerin qanunu;

-təyinat yerinin qanunu.

[1] Bax: Keçmiş HM-in 125-ci maddəsi.

1929-cu il Varşava Konvensiyasını tamamlayan Əlavə Protokollar

1955-ci il Haaqa Protokolu. Bu sənəd Varşava Konvensiyasını tamamlayan Əlavə Protokollardan biridir. Haaqa Protokolu Varşava Konvensiyası ilə birlikdə beynəlxalq hava daşımalarının hüquqi rejimini müəyyənləşdirir.

Haaqa Protokolu hər hansı beynəlxalq –hüquqi norma müəyyən etmir. O, yalnız Varşava Konvensiyasının bəzi qaydalarını dəyişir və ondakı bir sıra hüquqi boşluqları tamamlayır. Bunlara aşağıdakılar aiddir:

-Haaqa Protokolu daşıma sənədlərinin Varşava Konvensiyası ilə müəyyən edilən rekvizitlərinin dairəsini xeyli dərəcədə məhdudlaşdırır;

-Haaqa Protokolu daşıyıcının Varşava Konvensiyası ilə müəyyən edilən məsuliyyət limitini (hər bir sərnişin üçün) iki dəfə artırır, yəni 250 min frank məbləğində müəyyən edir;

-Haaqa Protokolu Varşava Konvensiyasında nəzərdə tutulan pretenziya müddətlərini artırır və 7 gün (baqaj salamat qalmadığı hallarda), 14 gün (yük salamat qalmadığı hallarda) və 21 gün (çatdırılma müddəti pozulduğu hallarda) müəyyən edir;

-Haaqa Protokolu beynəlxalq hava yolu ilə sərnişin daşınmasından irəli gələn mübahisəni məhkəmədənkənar yolla (barışıq yolu ilə) həll edilməsi barədə Varşava Konvensiyasının 22-ci maddəsinin 4-cü bəndinə müvafiq qayda daxil etmişdir;

-Haaqa Protokolu ilə Varşava Konvensiyasının 15-ci maddəsinin 3-cü bəndinə belə qayda daxil edilmişdir ki, beynəlxalq hava yolu ilə daşıma zamanı mala sərəncamverici sənəddən istifadə oluna bilər və s.

1966-cı il Monreal Sazişi. Monreal Sazişi dedikdə Varşava Konvensiyasının dəyişdirilməsi barədə Əlavə Protokol başa düşülür.[1] Azərbaycan Respublikası bu Protokolun iştirakçısıdır.[2]

---

[1] Monreal Sazişinin mətni verilmişdir: Luftrecht, 1968, № 1, s.82-84.

[2] Bax: «Beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün Varşava Konvensiyasının» dəyişdirilməsi haqqında» 1 nömrəli Əlavə Protokola

Monreal Sazişinin əsl adı belədir: **«Beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün Varşava Konvensiyasının» dəyişdirilməsi haqqında» 1 nömrəli Əlavə Protokol.**

Monreal Sazişi 4 may 1966-cı il tarixindən aviaşirkətlərin Monreal şəhərində keçirilən yığıncağında imzalanmışdır. Saziş BHNA daşıyıcıları ilə ABŞ Mülki Aviasiya İdarəsi arasında bağlanmışdır.

Monreal Sazişişinin bağlanmasını şərtləndirən hal daşıyıcının məsuliyyət məsələsi olmuşdur. Belə ki, daşıyıcının məsuliyyəti barədə Varşava Konvensiyasının normaları müştərilərin (sərnişinlərin) mənafelərini lazımınca təmin etmirdi. Daşıyıcının sərnişinlər qarşısında məsuliyyət limitini (həddini) artırmaq tələb olunurdu. Bu məqsədlə də Monreal Sazişi imzalandı. Buna görə də Monreal Sazişi sərnişinlərin mənafelərini qorumaq formasıdır. Digər tərəfdən, o, kommersiya rəqabəti aparmaq vasitəsidir.

Monreal Sazişinin əsas tezisi daşıma zamanı sərnişinlərin ölümünə və ya səhhətinin pozulmasına görə daşıyıcının üzərinə düşən məsuliyyəti yüksəltməkdən ibarətdir. Bu tezisin mahiyyəti ondan ibarətdir ki, Monreal Sazişinin iştirakçıları olan aviaşirkətlər Varşava Konvensiyasının 22-ci maddəsinin 1-ci bəndinə uyğun olaraq, özlərinin Daşıma qaydalarında daşıyıcının hər bir sərnişin qarşısında məsuliyyət limitinin 75 min ABŞ dolları (əgər məhkəmə xərcləri ayrıca olaraq, ödənilməzsə və buraya daxil olarsa) və ya 58 min ABŞ dolları məbləğində (əgər məhkəmə xərcləri ayrıca olaraq, ödənilərsə) müəyyənləşdirilməsini nəzərdə tuta bilər.

---

qoşulmaq barədə Azərbaycan Respublikasının 9.11.1999-cu il tarixli 750-IQ nömrəli Qanunu.

Bir sıra dövlətlərin (İtaliya, Yaponiya, Avropa İttifaqı ölkələri, ABŞ və s.) milli (daxili) qanunvericiliyi ilə daha yüksək məsuliyyət həddi nəzərdə tutulur.

1971-ci il Qvatemala Protokolu. Varşava Konvensiyasına dəyişikliklər edən sənədlərdən biri Qvatemala Protokolu adlanır. Protokol BMAT tərəfindən 8 mart 1971-ci il tarixdə Qvatemala şəhərində çağırılan beynəlxalq konfransda imzalanmışdır. Konfransın 55 iştirakçısından yalnız 21-i Protokolu imzaladı. Protokol indiyə kimi cəmi 5-6 dövlət tərəfindən ratifikasiya edilmişdir. Azərbaycan Respublikası 1999-cu ildə sözü gedən Protokolu ratifikasiya edərək ona qoşulmuşdur.[1]

Qvatemala Protokolu aviaşirkətlərin sərnişinlər qarşısında daşıdıqları məsuliyyəti yüksəltməyə yönəlmişdir. Bunun üçün o, Varşava Konvensiyasına bir sıra dəyişikliklər edilməsini nəzərdə tutur.[2] Qvatemala Protokolu hələlik qüvvəyə minməmişdir.

Qvatemala Protokolu ilə iki əsas məsələ həll olunur. Birinci məsələ **daşıyıcının məsuliyyətini artırmaqdan** ibarətdir. Belə ki, Protokol sərnişinə zərər vurulmasına görə daşıyıcının məsuliyyət limitini (həddini) 100 min ABŞ dollarına kimi (1,5 milyon franka qədər) artırır. Sonradan hər 5 ildən bir həmin limitin təxminən 10% artırılması nəzərdə tutulur. Bunlardan əlavə, iştirakçı - dövlətlərə hüquq verilir ki, onlar sərnişinlərin sağlamlığına zərər vurulmasına görə əlavə əvəzödəmə (kompensasiya) barədə öz daxili (milli) qanunvericiliyində müvafiq norma müəyyənləşdirsinlər.

Qvatemala Protokolunun həll etdiyi digər məsələ **daşıyıcının obyektiv məsuliyyətinə** aiddir. Obyektiv məsuliyyət dedikdə təqsirdən asılı olmayan məsuliyyət (təqsirsiz məsuliyyət) başa

---

[1] Bax: «Beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün Varşava Konvensiyasının» dəyişdirilməsi haqqında» 2 nömrəli Əlavə Protokola qoşulmaq barədə Azərbaycan Respublikasının 9.11.1999-cu il tarixli 751-IQ nömrəli Qanunu.

[2] Qvatemala Protokolunun mətni verilmişdir: International Legal Materials, 1971, № 1, pp. 613-616.

düşülür. Qvatemala Protokolu Varşava Konvensiyasına məhz obyektiv məsuliyyət rejimini daxil edir. Bu rejimə əsasən, daşıyıcı sərnişinlərin sağlamlığına vurduğu zərərə görə təqsirdən asılı olmayaraq məsuliyyət daşıyır. Həmin rejimdən yalnız bircə halda istisnaya yol verilir. Belə ki, əgər zərər vurulmasına sərnişinin özünün sağlamlığı və ya onun təqsiri səbəb olarsa, onda obyektiv məsuliyyət rejimi tətbiq edilmir və daşıyıcı məsuliyyətdən azad edilir.

Obyektiv məsuliyyət rejimindən baqaj salamat qalmadığı hallarda da istifadə olunur. Belə ki, daşıyıcı baqajın salamat (olduğu kimi) qalmamasına görə təqsirdən asılı olmayaraq məsuliyyət daşıyır. Əgər zərər baqajın daxili xassəsi nəticəsində və ya sərnişinin (zərərçəkənin) təqsiri üzündən vurularsa, onda obyektiv məsuliyyət rejimi tətbiq olunmur və buna görə də daşıyıcı məsuliyyətdən azad edilir.

Qvatemala Protokolunun nəzərdə tutduğu dəyişikliklərdən biri ondan ibarətdir ki, o, qeydiyyata alınmış baqajın əl yükündən fərqləndirilməsini aradan qaldırır, habelə baqajın salamat qalmamasına və baqajın çatdırılma müddətinin pozulmasına görə daşıyıcı üçün vahid məsuliyyət limiti müəyyən edir. Məsuliyyət limiti hər bir sərnişin üçün 15 min frank məbləğində müəyyənləşdirilir.

Sərnişinlərin və baqajın çatdırılma müddətləri pozulduğu hallarda obyektiv məsuliyyət (təqsirsiz məsuliyyət) rejimindən istifadə olunmur. Belə hallarda təqsirə görə məsuliyyət prinsipinin tətbiq olunması saxlanılır. Lakin sərnişinlərin çatdırılma müddəti pozulduğu hallar üzrə xüsusi məsuliyyət limiti müəyyən edilir. Belə ki, daşıyıcı hər bir sərnişinə görə 62,5 min frank məbləğində (sərnişinin sağlamlığına zərər vurulmasına görə isə 1,5 milyon franka qədər) məsuliyyət daşıyır.

Qvatemala Protokolu həm də daşıma üzrə sənədləşdirmə prosedurunu asanlaşdırmışdır.

4 nömrəli Monreal Protokolu. Varşava Konvensiyasına bəzi dəyişikliklər edən beynəlxalq sənədlərdən biri 4 nömrəli Monreal Protokoludur. Bu Protokol 25 sentyabr 1975-ci il tarixində imzalanmışdır. Protokol Varşava Konvensiyasına yalnız yük daşımaları barədə dəyişiklik edir ki, bu dəyişikliyin əsasını BMAT çərçivəsində hazırlanan təklif təşkil edir. Azərbaycan Respublikası 1999-cu ildən 4 nömrəli Monreal Protokolunun iştirakçısıdır.[1]

[1] Bax: «Beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün Varşava Konvensiyası»nın dəyişdirilməsi haqqında» 4 nömrəli Monreal Protokoluna qoşulmaq barədə Azərbaycan Respublikasının 9.11.1999-cu il tarixli 753-I Q nömrəli Qanunu.

Protokol Varşava Konvensiyasına hansı dəyişiklikləri edir? Bu suala cavab olaraq göstərə bilərik ki, Protokol, əsasən, iki məsələni dəyişdirir və bunları yenilik hesab etmək olar.

Protokolun Varşava Konvensiyasına gətirdiyi birinci əsas yenilik **daşıyıcının məsuliyyətinə** aiddir. Məlum olduğu kimi, daşıyıcının məsuliyyət məsələsi beynəlxalq hava hüququ baxımından əsas məsələdir.

Protokol yükün salamat qalmaması halı üzrə təqsirə görə məsuliyyət prinsipindən imtina edərək, **obyektiv məsuliyyət (təqsirdən asılı olmayan məsuliyyət) rejimini** müəyyənləşdirir. Bununla belə, yük müəyyən hallar nəticəsində salamat qalmadıqda (məhv olduqda, itdikdə və ya zədələndikdə) daşıyıcı məsuliyyət daşımır və vurulmuş zərərin əvəzini ödəmir. Həmin hallara aşağıdakılar aiddir:

-yükün qüsurlu və zədəli olması;

-yükün keyfiyyəti;

-düzgün olmayan qablaşdırma;

-hərbi münaqişə;

-müharibə;

-dövlət hakimiyyət orqanının aktı (yükün daşınıb gətirilməsi, daşınıb aparılması və ya tranzitlə bağlı olaraq, qəbul edilən aktlar).

Lakin yükün salamat qalmamasının həmin hallarla bağlı olması, yəni yükün həmin hallar nəticəsində salamat qalmaması sübuta yetirilməlidir. Bu vəzifə daşıyıcının üzərinə düşür.

Yükün təyinat yerinə çatdırılma müddətinin pozulması halına görə daşıyıcının məsuliyyəti üçün obyektiv məsuliyyət rejimi müəyyənləşdirilmir. Belə pozuntu halı üçün təqsirə görə məsuliyyət prinsipi saxlanılır.

Monreal Protokolu yükə görə daşıyıcının məsuliyyət limitini dəyişmir. Lakin bütün hallar üçün məsuliyyət limiti maksimum hədd kimi müəyyən edilir.

Monreal Protokolu daşıyıcının məsuliyyət limitinin valyuta ilə müəyyən və ifadə edilməsi barədə Varşava Konvensiyasına norma daxil edir. Bu normaya görə, daşıyıcının məsuliyyət limitini

müəyyən etmək üçün Beynəlxalq Valyuta Fondunun (BVF) hesablaşma vahidindən (XBH – special drawing rights – SDR) istifadə olunur.[1]

Bu dəyişiklik yalnız yük daşımalarına aiddir. Sərnişin daşımaları üzrə daşıyıcının məsuliyyət limitinin valyuta ilə müəyyən edilməsi məsələsinə isə Monreal Protokolu toxunmur. Bu məqsədlə dörd xüsusi protokol qəbul edilmişdir. Həmin protokollar belə adlanır:

-1 №-li Monreal Protokolu;
-2 №-li Monreal Protokolu;
-3 №-li Monreal Protokolu;
-4 №-li Monreal Protokolu.

Qeyd etmək lazımdır ki, göstərilən protokollar qüvvəyə minməmişdir.

Monreal Protokolunun Varşava Konvensiyasına etdiyi ikinci əsas yenilik **yük daşımalarının rəsmiləşdirilməsinə** aiddir. Belə ki, Varşava Konvensiyasına görə, hava yolu ilə beynəlxalq yük daşınması aviayük qaiməsi ilə rəsmiləşdirilir. Monreal Protokolu isə icazə verir ki, yük daşımalarının rəsmiləşdirilməsi zamanı elektron-hesablama qurğularından istifadə olunsun. Belə hallarda qaimə tərtib etmək əvəzinə elektron qeydindən istifadə olunur. Elektron qeydi özündə qarşıdakı (gələcək) daşıma barədə məlumat saxlayır. Yükgöndərənə isə onun tələbi ilə yükün qəbul edilməsi barədə qəbz verilir.

1999-cu il Monreal Konvensiyası

Məlum olduğu kimi, Varşava sistemi həm qüvvədə olan, həm də qüvvəyə minməyən aktlardan – sənədlərdən ibarətdir. Buraya beynəlxalq hava daşımaları sahəsində bir neçə saziş və onları tamamlayan əlavə protokollar daxildir. 1975-ci il Monreal Konfransında qəbul edilən qətnamədə göstərilirdi ki, bu sənədlər mürəkkəb sistem təşkil edir. Konfrans

[1] SDR (XBH) barədə bax: Вельяминов Г.М. Международное экономическое право и процесс. М., 2004, с.256-257; Əliyev E.Ə. Qloballaşma dövründə beynəlxalq nəqliyyat daşımaları: hüquqi aspektlər. Bakı, 2006, s. 203.

BHNA-nın Hüquq Komitəsinə tapşırdı ki, Varşava sistemi sənədlərinin ümumi mətninin layihəsini hazırlasın. Hazırlanmış layihə Qvatemala Protokolunun və 1975-ci il 4 nömrəli Monreal Protokolunun məzmununu təkrarlayırdı ki, bir sıra dövlətlər onların müddəalarını dəstəkləmirdilər.

Dövlətlər tərəfindən məsələnin həllinə müxtəlif münasibət bəslənilməsi nəticəsində Varşava sistemi sənədlərinin ümumi mətni qəbul edilmədi və imzalan-madı. Lakin Varşava Konvensiyasının və onu tamamlayan Əlavə Protokolların ümumi mətnini vahid konvensiya halında hazırlamaq tələb olunurdu. Bu məqsədlə 1999-cu ilin may ayında **Monreal Konvensiyası** qəbul edildi. Monreal Konvensiyası Varşava sistemini əvəz etmək məqsədi ilə qəbul olunmuşdur. Ona Varşava sisteminin həm qüvvədə olan, həm də qüvvəyə minməyən hüquqi aktları daxildir.

Monreal Konvensiyası belə adlanır: **«Beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün» Konvensiya**. 30 dövlət tərəfindən ratifikasiya edildikdən sonra Konvensiya qüvvəyə minəcəkdir.

Konvensiyada beynəlxalq hava daşımalarına anlayış verilir, tərəflərin hüquq və vəzifələri müəyyənləşdirilir, məsuliyyət məsələsi tənzimlənir, mübahisə və ixtilafların həlli qaydası göstərilir və vacib əhəmiyyətə malik olan digər məsələlər nizamlanır.

Konvensiyanın 1-ci maddəsinə görə, yenidən yükləmə və ya daşımada fasilənin olub-olmamasından asılı olmayaraq, yoladüşmə yeri və təyinat yeri aşağıda göstərilən ərazidə olduqda hava gəmiləri ilə həyata keçirilən hər cür daşıma **beynəlxalq hava daşımaları** sayılır:

-iki iştirakçı - dövlətin ərazisində olduqda;

-eyni iştirakçı - dövlətin ərazisində, lakin başqa dövlətin ərazisində dayanmaq nəzərdə tutulduqda.

Konvensiya hava gəmisi ilə haqq əsasında həyata keçirilən hər hansı beynəlxalq sərnişin, yük və ya baqaj daşımalarına tətbiq edilir. O, həm də avianəqliyyat müəssisəsinin hava gəmisi tərəfindən yerinə yetirilən pulsuz uçuşlara tətbiq olunur.

Konvensiyaya görə, yükdaşıma **aviayük qaiməsi** ilə rəsmiləşdirilir.

Qaimənin əvəzinə istənilən başqa vasitədən də (məsələn, yük qəbzindən və s.) istifadə oluna bilər, bu şərtlə ki, həmin vasitədə qarşıdakı yükdaşıma barədə qeyd olsun.

Daşıyıcının məsuliyyəti Konvensiya ilə tənzimlənən əsas məsələlərdən biridir. Daşıyıcı, əsasən, iki hala görə məsuliyyət daşıyır. Birinci hal **yükün salamat qalmamasından (itməsindən, məhv olmasından və ya zədələnməsindən)** ibarətdir. Konvensiyanın 18-ci maddəsinə görə, daşıyıcı həmin hala görə məsuliyyət daşıyır, bu şərtlə ki, zərər vurulmasına səbəb olan hadisə hava daşıması zamanı baş versin.

İkinci hal **təyinat yerinə çatdırılma müddətinin ötürülməsindən** ibarətdir. Əgər hava yolu ilə sərnişin, yük və ya baqaj daşınması zamanı həmin müddət pozularsa, daşıyıcı məsuliyyət daşıyır.

Konvensiya məhdud məsuliyyət prinsipindən çıxış edərək daşıyıcının məsuliyyətini belə müəyyən edir:

-sərnişinin çatdırılma müddəti pozulduqda – hər bir sərnişin üçün 4150 SDR (XBH) vahidi məbləğində;

-baqaj salamat qalmadıqda və ya baqajın çatdırılma müddəti pozulduqda – hər bir sərnişin üçün 1000 SDR (XBH) vahidi məbləğində;

-yük salamat qalmadıqda və ya yükün təyinat yerinə çatdırılma müddəti pozulduqda – hər bir kiloqram yük üçün 17 SDR (XBH) vahidi məbləğində.

Konvensiya daşıyıcı üçün obyektiv məsuliyyət müəyyənləşdirir, daşıyıcının təqsiri olduqda isə qeyri-məhdud məsuliyyət prinsipindən çıxış edir.

5.4. Hava daşımalarının beynəlxalq-hüquqi reqlamentləşdirilməsinin xüsusiyyətləri

Mülki aviasiyanın fəaliyyəti və hava daşımalarının inkişafı dünya birliyi miqyasında, xüsusən də yeni müstəqil dövlətlər üçün prioriet əhəmiyyət qazanmaqdadır, çünki bu daşımalar həm onların milli maraqları, həm də beynəlxalq nəqliyyat əlaqələri sahəsində həlledici rol oynayır, həmçinin xarici iqtisadi əlaqələrin, turizmin, bütövlükdə dövlətlərin iqtisadi əməkdaşlıq və tərəfdaşlığının inkişafının əhəmiyyətli amili kimi çıxış edir.

Mövcud doktrinaya görə[1], dövlətlərin hava əlaqələri sahəsində fəaliyyətinin beynəlxalq-hüquqi reqlamentləşdirilməsi müasir beynəlxalq nəqliyyat hüququnun bir sahəsini təşkil edən və hava məkanından istifadə ilə əlaqədar müxtəlif subyektlər arasında münafibətləri tənzimləyən **beynəlxalq hava hüququnun norma və prinsipləri** vasitəsilə həyata keçirilir.

Diqqətəlayiqdir ki, beynəlxalq hava hüququnun bütün inkişaf tarixi boyu onun norma və müddəalarının hava məkanından istifadənin bütün növlərinə, yaxud yalnız hava gəmiləri, yəni aviasiya vasitəsilə həyata keçirilən fəaliyyətə tətbiq edilməsi barədə diskussiyalar səngimək bilmir. Bu hüquq sahəsinin kodifikasiyası və inkişafının obyektiv prosesi hava məkanından istifadənin, əsasən, aviasiya aspektlərilə məhdudlaşır. Beynəlxalq hava hüququnun kodifikasiyası və inkişaf etdirilməsi prosesində dövlətlərin aviasiya fəaliyyəti məsələlərində beynəlxalq hava hüququnun həlledici əhəmiyyətə malik olan əsas norma və prinsiplərinə həmişə birinci dərəcəli diqqət yetirən **BMAT-ın,** şübhəsiz, möhtəşəm rolu vardır.

---

[1] Bax: məsələn, Верещагин А.Н. Международное воздушное право. М.: Международные отношения, 1966; Актуальные вопросы международного воздушного права. М.: Международные отношения, 1973; Малеев Ю.Н. Международное воздушное право. М.: Наука, 1986; Сапрыкин Ф.И. Международно-правовые проблемы использования воздушного пространства государств-участников СНГ // Московский журнал международного права, 1993, № 4, с. 14-22 və b.

Bu norma və prinsiplərin gənc müstəqil dövlətlər üçün əhəmiyyəti çox böyükdür, xüsusən də onların aviasiya fəaliyyətində əməkdaşlıq və tərəfdaşlığı baxımından: nəqliyyat bazarlarının yaradılması və bazar iqtisadiyyatının inkişaf etdirilməsi zamanı. Bu vəzifələr son onilliyin beynəlxalq nəqliyyat konfranslarında işlənib hazırlanan müvafiq beynəlxalq-hüquqi aktlarda əks etdirilib.

Bu aktlar sırasına Nəqliyyat üzrə ümumavropa konfranslarının Bəyannamələri (Krit, 1994-cü il; Helsinki, 1997-ci il), Nəqliyyat və ətraf mühitə dair BMT AİK-in qətnamələri (Vyana, 1997-ci il), İnfrastruktur məsələlərinə dair nazirlər səviyyəsində Konfransın qərarları (Nyu-Dehli, 1996-cı il), Asiya-Sakit okean regionunda 1997-2006-cı ildə infrastruktu-run inkişaf etdirilməsinə dair Dehli Fəaliyyət Planı, Nəqliyyat üzrə beynəlxalq avrasiya konfransının Bəyannaməsi (Sankt-Peterburq, 1998-ci il) [1] və b. aiddir.

Qeyd etmək lazımdır ki, sonuncu sənədin 4-cü bəndində («c») deyilir ki, nəqliyyatın ayrı-ayrı növləri üzrə infrastrukturun və nəqliyyat vasitələrinin etibarlı, effektili və ekoloji cəhətdən təhlükəsiz beynəlxalq hava və digər nəqliyyat növləri sistemləri kontekstində inkişafını beynəlxalq sazişlərə, konvensiyalara və AB-nin qanunvericilik aktlarına[2] müvafiq şəkildə həyata keçirmək lazımdır.

Mülki aviasiya sahəsində beynəlxalq səviyyədə aşağıdakı tədbirlər nəzərdə tutulub:

a) hava limanlarının daha azad bazar şəraitinin tətbiqi nəzərə alınmaqla
inkişafına və müasirləşdirilməsinə yardımçı olmaq;

b) müxtəlif dövlətlərin aviasiya şirkətləri arasında əməkdaşlığın inkişaf etdirilməsi;

c) bərabərlik və qarşılıqlı maraq prinsiplərinin beynəlxalq daşımaların təmin edilməsi vasitəsilə dəstəklənməsi;

---

[1] Bax: Декларация Второй Международной евроазиатской конференции по транспорту (Санкт-Петербург, 12-13 сентября 2000 г). http://unece.org/trans/main/eatl/docs/ 2ndEATC_decl_r.pdf.

[2] Yenə orada.

d) hava hərəkətini idarəetmə sisteminin Avropa və Asiya ölkələrinin istifadə etdikləri vahid texniki standartlar əsasında təkmilləşdrilməsinin davam etdirilməsi;

e) təhlükəsizlik və ətraf mühitin mühafizəsi sahəsində müvafiq tədbirlərin həyata keçirilməsi[1].

Lakin beynəlxalq münasibətlərin inkişafının ən yeni dövrünə qədər dövlətlərin hava fəaliyyəti tam bir sıra beynəlxalq-hüquqi aktların müddəaları ilə tənzimlənirdi ki, bunlar zamanın sınağına davam gətirmədiklərindən və ciddi dəyişiklik və dəqiqləşdirmələrə ehtiyacları olduğundan daim tamamlanır və təkmilləşdirilirdi. Söhbət, xüsusilə, **Hava naviqasiyası haqqında Paris Konvensiyasının** (1919-cu il) [2] – beynəlxalq hava hüququ üzrə ilk qüvvəyə minən və dövlətlərin onların əraziləri üzərində hava məkanları hüdudlarında tam və müstəsna suverenliyi prinsipini təsbit edən hüquqi sənədin normalarından gedir. Bu prinsipdən irəli gələn normaya görə, dövlətin hava məkanı xarici uçan aparatların uçuşu üçün müstəsna olaraq icazə qaydasında (hava əlaqələri haqqında müqavilə formasında və ya uçuş üçün birdəfəlik icazə və i. a.) istifadə oluna bilər.

---

[1] Bax: Документ ООН - Экономический и Социальный Совет. ЕЭК. TRANS / WP. 5/ 1998/ 6, 13 July 1998, p. 7.

[2] Bu barədə bax: Международное право / Общая ред. В.Н. Дурденевского и С.Б. Крылова. М.: Юридическое издательство, 1947, с. 270-271; ilkin sənədlər: Иберо-Американская (Мадридская) конвенция об аэронавигации (1926 г.), Панамериканская (Гаванская) конвенция о коммерческой авиации (1928 г.), Буэнос-Айресская конвенция (1935 г.), Бухарестская конвенция (1936 г.), Земанское соглашение (1937 г.).

Hazırda hər yerdə qəbul olunan qayda belədir ki, xarici hava gəmisi hava limanına gəldikdən sonra, dövlətin səlahiyyətli orqanlarının ona baxış keçirmək və sənədləri (qeydiyyat şəhadətnaməsi, uçuşa yararlılıq haqqında vəsiqə, heyət üzvlərinin ixtisas dərəcəsi haqqında şəhadətnamə, sərnişinlərin siyahısı və s.) yoxlamaq hüququ var.

Belə ki, Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyinə görə, ölkəyə gələn və onu tərk edən xarici hava gəmilərinə, onların heyətinə və sərnişinlərə müəyyən qaydalar (pasport, gömrük, sanitar, ölkəyə əmlak gətirilməsi və çıxarılması və i. a.) şamil edilir. Məsələn, NHQ-nin 2-ci maddəsinin 3-cü bəndi müəyyənləşdirir ki, «daşıma və yükdaşıma şərtləri, nəqliyyat vasitələrindən istifadə qaydaları, nəqliyyatın hərəkətinin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi, əmək mühafizəsi, yanğına qarşı təhlükəsizlik, texniki-texnoloji, ekoloji və sanitar normaların tələblərinə əməl olunması nəqliyyat münasibətlərinin bütün iştirakçıları üçün məcburi olan, müvafiq nəqliyyat növlərinin fəaliyyətini tənzimləyən nomativ hüquqi aktlar, həmçinin tərəflərin razılığı (bağladıqları müqavilələr) ilə müəyyən edilir»[1]. Bununla yanaşı qeyd edilir ki, Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı beynəlxalq müqavilələrdə bu Qanunda olanlardan fərqli qaydalar müəyyən edilmişdirsə, həmin müqavilələrin qaydaları tətbiq edilir (m.2, m.4)[2].

Beynəlxalq hava hüququnun ən mühüm sənədlərindən olan **Beynəlxalq mülki aviasiya haqqında 1944-cü il Çikaqo Konvensiyasında**[3] da hava gəmisinə hava ilə qarşılıqlı təsir hesabına atmosferdə qalan uçan aparat kimi tərif verilir. Məlum oldu-ğu kimi, 1967-ci ildə BMAT bu tərifi dəqiqləşdirərək əlavə etdi ki, havanın müqavi-məti havanın yer səthindən əks olunmasından başqa bir şey deyil. Bununla da, hava gəmisi anlayışından hava yastığı üzərində olan aparatlar anlayışı kənarlaşdırıldı.

---

[1] AR QT. Bakı, Azərbaycan, 1999, № 7, m.399, s.1423.

[2] AR QT. Bakı, Azərbaycan, 1999, № 7, m.399, s.1424.

[3] 1947-ci ildə qüvvəyə minib; hazırda Azərbaycan da daxil olmaqla, 200 iştirakçısı var. http://www.icao.int/icaonet/ arch/doc/7300/7300_8ed.pdf.

1944-cü il Çikaqo Konvensiyasının 2, 9 və 13-cü maddələrində dövlətlərin hava uçuşlarını tənzimləmək hüququ təsbit edilib və konkretləşdirilib, habelə hava əlaqələrinin müntəzəm, qeyri-müntəzəm və kabotaj kimi növləri fərqləndirilib[4]. Sözü gedən Konvensiyasının icrası BMAT-a həvalə edilən əsas vəzifə və məqsədləri arasında beynəlxalq mülki aviasiyanın inkişafının nizama salınmasını qeyd etmək lazımdır.[5]

Beynəlxalq hava hüququnda hava daşımalarına aid «**Varşava sistemi**» adlanan sənədlər geniş normativ-hüquqi massiv təşkil edir. Bu sistemin təməlində Beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün Konvensiya (1929-cu il)[6] durur. Beynəlxalq hava daşımalarına aid qaydaların unifikasiyası məsələsində 04.11.2003-cü ildə qüvvəyə minən və iştirakçı - dövlətlər üçün 1929-cu il Varşava Konvensiyasını əvəz edən Beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün 1999-cu il **Monreal Konvensiyası**[1] prioritet əhəmiyyətə malik oldu.[2]

Konvensiya daşıyıcının qeyri-məhdud məsuliyyət risqi daşıması prinsipini təsbit etdi. Bu Konvnesiyanın müddəalarının müqayisəli təhlili göstərir ki, daşıyıcının əvvəllər «Varşava sistemi» ilə müəyyən edilən müdafiəsi, «istehlak-çının» müdafiəsinə çevrilib. Bu zaman qeyd edilir ki, Monreal Konvensiyasına daxid edilən «istehlakçı» (consumer) termini «sərnişin» anlayışından genişdir. Bundan başqa, fikrimizcə, təhlil olunan Konvensiyanın əsasını sərnişinin ölümü, yaxud bədən xəsarəti hallarında məsuliyyətin hədləri barədə 21-ci maddənin müddəaları təşkil edir. Belə hallarda aviadaşıyıcının məsuliyyət həddi 17-ci maddənin 1-ci bəndinə

---

[4] http://www.icao.int/icaonet/arch/doc/7300/7300_8ed.pdf

[5] BMAT-ın fəaliyyəti və rolu barədə ətraflı bax: §2.2.1

[6] Действующее международное право в трёх томах. Т. 3. М.: МНИМП, 1997, с. 601-607; см.: там же, Гаагский протокол 1955 г., с. 608-615.

[1] Mətn üçün bax: Московский журнал международного права. № 1, 2001, с. 314-399.

[2] 1999-cu il Monreal Konvensiyası bütün Avropa Birliyində və Norveçdə qüvvəyə minir. http://www.icao.int/icao/en/ nr/2004/pio200405_r.pdf.

müvafiq olaraq, maksimal 100 min XBH (xüsusi borclanma hüquqları –SDR) səviyyəsinə qədər çatdırılıb. Aviadaşıyıcının belə məsuliyyəti onun tərəfindən istisna edilə, yaxud məhdudlaşdırıla bilməz. Bu Konvensiyanın araşdırılması onu da göstərir ki, aviadaşıyıcı zərərin onun diqqətsizliyinin və ya üçüncü tərəfin bilərəkdən edilən hərəkətlərinin nəticəsi olmadığını sübut etdiyi hallarda, bu həddi aşan zərərə görə qeyri-məhdud məsuliyyət daşımır.

Belə bir fakt da aydın olur ki, 100 min XBH-dən yuxarı həddə olan zərərin ödənilməsi məsələsi aviadaşıyıcı ilə sərnişin arasında qarşılıqlı münasibətlərdə obyektiv məsuliyyət rejimi əsasında həll edilməlidir. Burada beynəlxalq hava hüququ üzrə məşhur holland mütəxəssisi İ.Q.F.Diderik-Ferşoorun rəyilə razılaş-mamaq olmur: «Daşıyıcının 100 min XBH-dən yuxarı həddə zərərə görə məsuliy-yətini istisna etmək imkanı, əksər hallarda, yalnız nəzəri xarakterə malik olacaq»[3].

Beynəlxalq hava əlaqələrinin uzun müddətli praktikası nəzərə alınmaqla, müasir beynəlxalq hava hüququ belə əlaqələr anlayışını müəyyən kommersiya qaydalarını, yaxud «hava azadlıqları» nı bərqərar etməklə açıqlayır ki, bunlara, məsələn, aşağıdakı hüquqlar aiddir:

a) müəyyən dövlətin ərazisi üzərindən, onun razılığı əsasında tranzit (yerə enmədən) uçub keçmək hüququ;

b) yerə enməklə tranzit uçuş hüququ, yalnız qeyri-kommersiya məqsədləri, yəni sərnişinlərin düşürülüb-mindirilməsi, yüklərin və poçtun boşaldılıb-yüklənməsi olmadan (əsasən, yanacaq doldurmaq, təmir və s. üçün);

c) xarici dövlətin ərazisində sərnişinləri düşürmək, yükləri və poçtu boşaltmaq, habelə belə dövlətin ərazisində istənilən üçüncü ölkədən daşımaq, yaxud istənilən üçüncü ölkəyə daşımaq üçün onları götürmək hüququ;

---

[3] Bax: Diederiks-Verchoor J.H.Ph. An introducton in Air Law. Hague: Kluwer Law International, 2001, p. 118.

d) öz ərazisindən keçməklə, üçüncü ölkələr arasında hava daşımaları həyata keçirmək hüququ;

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

Çikaqo Konfransının Yekun Aktında müntəzəm beynəlxalq hava əlaqələrində qarşılıqlı şəkildə bir sıra «hava azadlıqları» verilməsini nəzərdə tutan kommersiya hüquqları mübadiləsi barədə ikitərfli sazişlərin standart forması da var.

MDB üzvü olan digər dövlətlər kimi, Azərbaycan üçün də hava əlaqələri haqqında ikitərəfli hökumətlərarası sazişlər ölkə hökumətinin xarici hava gəmilərinin onun hava məkanında uçuşları üçün verilən icazənin əsas formasıdır. Bu qəbildən olan sənədlərdə hava gəmilərinə və sərnişinlərə xidmət göstərilməsilə bağlı vəzifələrin yerinə yetirilməsi, hava daşımalarının müəyyən məsələlərinin həlli və s. üçün əhəmiyyətə malik olan müvafiq müddəalar (aviasiya xətlərinin milli qanunvericilik nəzərə alınmaqla istimarı şərtləri, razılığa gələn tərəflərin aviasiya müəssisələrinin qarşılıqlılıq əsasında nümayəndəliklərinin açılması və s. haqqında) vardır. Bununla yanaşı, aviasiya müəssisələrinin müvafiq hüquqları onlar arasında bağlanan kommersiya sazişlərində konkretləşdirilə bilər ki, bunlarda uçuş cədvəlləri, aviasiya biletlərinin satış qaydaları, tariflər, təyyarələrə texniki xidmət, yüklərin nəqli kimi müxtəlif xidmətlər təqdim edilməsi və başqa məsələlərin müəyyənləşdirilməsi mümkündür.

Digər bir xüsusiyyət ondan ibarətdir ki, həmin sazişlər hava əlaqələri haqqında hökumətlərarası, bir qayda olaraq, ikitərəfli sazişlərin praktik gerçəkləşdirilməsilə bağlı olur və bu səbəbdən də onların işlənib hazırlanması və bağlanması, adətən, mülki aviasiya idarələrinin nəzarəti altında və beynəlxalq mülki aviasiya sahəsində müvafiq çoxtərəfli sazişlərin müddəaları nəzərə alınmaqla baş verir. Dövlətlərarası əlaqələrin təşkili zamanı aviasiya şirkətlərinin sərnişin və yük daşımalarını həyata keçirmək hüquqlarının həcmi barədə məsələ həlledici əhəmiyyətə malikdir. Həmin hüquqlar kommersiya hüquqları kimi nəzərdən keçirilməlidir və hava xətlərinin istismarının

iqtisadi səmərəliliyi bundan asılıdır. İştirakçılara belə hüquqların müəyyən məcmusunun verilməsi çoxtərəfli müqavilələrlə (konvensiyalarla) nəzərdə tutula bilər.

Beləliklə, tərəfdaşların kommersiya hüquqlarının həcminin müəyyənləşdiril-məsinin əsas forması hava əlaqələri haqqında ikitərəfli sazişlərdir ki, həmin sazişlərdə bu məsələ saziş bağlayan tərəflərin razılaşdırdıqları digər şərtlər də nəzərə alınmaqla differensasiya edilir. Belə sazişlər hava daşımalarının həyata keçirilməsi və hava əlaqələrinin təşkili üçün hüquqi əsasdır. Dövlətlər arasında sazişlərdə konkret şəhərlər arasında müqavilə əsasında hava xətlərinin müəyyənləşdirilməsi yolu ilə, yaxud daha ümumi formada müntəzəm reyslər edilməsi üçün qarşılıqlı hüquq verilməsi məsələsi də önəmlidir.

Azərbaycan da daxil olmaqla, yeni müstəqil dövlətlərin hava daşımaları sahəsində praktikası təkcə sovet hava məkanının və hava-nəqliyyat inhisarçısı olan "Aeroflot"un desentralizasiyasını deyil, həm də MDB üzvü olan ölkələrin müqavilə əsasında yeni xətlərinin – Bakı-İstanbul-Avropa, Bakı-Sürix-ABŞ marşrutları və b. hava xətlərinin meydana çıxdığını sübut edir. Bu zaman, bir qayda olaraq, sazişə əlavədə əks olunan və sonradan dəyişdirilə və tamamlana bilən razılaşdırılmış müqavilə hava xətləri barədə məsələdə sənaye cəhətdən inkişaf etmiş bəzi dövlətlərin paktikasına xas olan xüsusiyyətləri qeyd etmək olar. Məsələn, ABŞ-da müqavilə xətlərilə uçuş praktikası üçün müvafiq saziş bağlanılmasından əlavə, səlahiyyətli dövlət orqanının sanksiyasının alınması da zəruridir.

MDB çərçivəsində Aviasiya və hava məkanından istifadə haqqında Saziş (1991-ci il)[1] imzalanıb. Beynəlxalq hava hüququnda qüvədə olan regional müqavilələr arasında Avropada qeyri-müntəzəm hava əlaqələri zamanı kommersiya hüquqları barədə Çoxtərəfli Saziş (1956-cı il)[1] xüsusi fərqlənir. Bu və digər regional

---

[1] http://www.cis.minsk.by/main.aspx?uid=2434

[1] Многостороннее соглашение о коммерческих правах при нерегулярных воздушных сообщениях в Европе. 13.04.1956, Париж ICAO, 21.08.1957, 180-XIV.

sazişlər, həmçinin hava əlaqələri haqqında ikitərəfli hökumətlərarası sazişlər müasir beynəlxalq hava hüququnda subyektlər arasında müxtəlif hava-nəqliyyat münasibətlərini tənzimləyən geniş normativ materialı (massivi) təşkil edir.

Dənizə çıxışı olmayan yeni müstəqil dövlətlərin hava fəaliyyətinə gəldikdə, hələ 1994-cü ildə BMT Baş katibinin «Dənizə çıxışı olmayan yeni müstəqil və inkişaf etməkdə olan dövlətlərdə, Mərkəzi Asiyada və inkişaf etməkdə olan qonşu tranzit ölkələrdə tranzit nəqliyyat sistemləri: mövcud vəziyyət və gələcək fəaliyyət üçün təklif edilən variantlar»[2] mövzusu üzrə məruzəsində qeyd edilmişdi ki, hava nəqliyyatı belə ölkələr üçün tranzit daşımaları problemlərinin həllinə yardımçı olmaqda mühüm rol oynaya bilər. Nəqliyyat vasitələrinin bu növünün, bütövlükdə, daha bahalı olmasına baxmayaraq, sürət və vaxtında icra onun üstünlükləridir ki, çox vaxt bunlar həlledici amil qismində çıxış edir. Bu amillər alternativ nəql etmə üsulları çox vaxt tələb etdiyi, etibarsız və təhlükəli olduğu hallarda daha önəmlidir.

Məruzədə hava yük daşımalarına olan ehtiyacların daha tam təmin edilməsi məqsədilə Alma-Atadakı hava limanının yenidən qurulması planları da qeyd edilirdi. Qırğızıstanda Bişkek hava limanının regional yük mərkəzinə çevrilməsi məqsədilə genişləndirilməsi planlaşdırılırdı və bu konsepsiyanın inkişaf etdirilməsi üçün azad ticarət zonası yaradılmışdı. Bundan başqa, iqtisadi əməkdaşlığın təşkili kontekstində hava yük daşımaları üçün hava-nəqliyyat şirkətinin yaradılması imkanı da araşdırılırdı ki, bu da bölgədə hava daşımalarına yararlı olan xeyli hava nəqliyyat vasitələrindən daha səmərəli şəkildə istifadə etmək imkanı verərdi.

---

[2] Bax: Документ ООН - A/ 49/ 277 от 25 июля 1994 г., с. 15-16.

Hava nəqliyyatının fəaliyyəti bütün postsovet məkanında xarici iqtisadi əlaqələrin genişləndirilməsi və fəallaşdırılmasında əhəmiyyətli rol oynayır. Belə ki, son onillik ərzində həm rəsmi (Qazaxıstanın dövlət xarici ticarət şirkəti – «Qazaxıstanimpeks» milli bazarın ehtiyacları üçün, əsasən, Çin və Sinqapurdan əmtəələrin daşınıb gətirlməsində müntəzəm olaraq çarter reyslərindən istifadə edir), həm də qeyri-rəsmi (Mərkəzi Asiya regionunda ayrı-ayrı ölkələrin vətəndaşları daxili bazar üçün istehlak mallarının gətirilməsindən ötrü müntəzəm olaraq qonşu dövlətlərə, bəzən isə uzaq xaricə uçurlar) hava daşımalarının həcmi əhəmiyyətli dərəcədə artıb.

Müasir avianəqliyyatın inkişaf etdirilməsi sahəsində müxtəlif beynəlxalq tədbirlər də böyük elmi-praktik maraq doğurur. Məsələn, AB-nin TASİS **«Hava ipək yolu»** layihəsinin ikinci fazası çərçivəsində 2001-ci ildə Bakıda keçirilən «Böyük ipək yolu» boyu yerləşən ölkələrin avianaviqasiya sistemlərinin inkişaf etdirilməsinə dair Beynəlxal Konfrans.[1] Konfransın məqsədlərindən biri «İpək yolu» dövlətlərində avianəqliyyatın istismarının təhlükəsizliyi və mənfəətliliyinin inkişaf etdirilməsi məsələlərinin həlli yollarının işlənib hazırlanması idi. Bu zaman postsovet məkanında və Monqolustanda müasir sputnik sistemlərindən istifadənin, hava hərəkətinin idarə olunması texnologiyalarının yeni nəslinin tətbiqi və yoxlanılması haqqında məsələyə xüsusi diqqət yetirilmişdi. Axtarış və xilasetmə üzrə işlər aparılarkən ən yeni avtomatik izləmə vasitələrinin işinin təhlükəsizliyi və mənfəətliliyi məsələləri, bu texnologiyalardan, Şimal dənizinin Norveç sektorunda olduğu kimi (məlumdur ki, orada bir çox ərazilər radiolokasiya stansiyalarının əhatə dairəsindən kənardadır), Xəzər dənizinin neft hasilatı

[1] Konfransda Azərbaycan, Belorus, Gürcüstan, Qazaxıstan, Moldova, Rusiya, Tacikistan, Türkmənistan, Özbəkistan mülki aviasiya idarələrinin, həmçinin bir sıra beynəlxalq aviasiya təşkilatlarının (BMAT, «Avronəzarət», BHNA və b.) təmsilçiləri iştirak edirdilər. Bu barədə daha ətraflı bax: «Exo» qəzeti (rus bilində), Bakı, 27 mart 2001-ci il.

zonalarında da monitorinq üçün istifadə edilməsi məsələləri və b. xüsusi olaraq nəzərdən keçirilmişdi.

Müasir dövlətlərin praktikasında, xüsusilə, hava əlaqələrinin inzibati-hüquqi rejiminə münasibətdə ölkələrin əksəriyyəti tərəfindən qəbul olunmuş qarşılıqlı standart qüvvədədir: tərəflərdən birinin müxtəlif məsələləri (məsələn, hava gəmilərinin onun ərazisinə gəlməsi və oranı tərk etməsi, onun ərazisində olarkən hava gəmilərinin istismarı və naviqasiyası, sərnişinlərin və yüklərin gəlməsi və yola salınması, pasport, gömrük, valyuta və s.) tənzimləyən qanun və qaydaları digər tərəfin hava gəmilərinə tətbiq edilməlidir.

Göründüyü kimi, müasir hava nəqliyyatı beynəlxalq əlaqələrdə istifadə olunan ən sürətli nəqliyyat növü kimi dövlətlərarası sərnişin və yük daşımalarında getdikcə artmaqda olan rol oynayır. Bu baxımdan, təkcə qüvvədə olan beynəlxalq hava hüququnun norma və müddəaları deyil, yeni müstəqil dövlətlərin milli qanunvericiliyinin norma və müddəaları da getdikcə daha böyük əhəmiyyət kəsb edir. Bu, yükün və ya baqajın daşınması zamanı müştəriyə vurulan zərərin ödənilməsi məsələsinə də aiddir. NHQ-nin 18-ci maddəsinin 3-cü bəndinə görə, müvafiq normativ-hüquqi aktlarda, ayrı-ayrı nəqliyyat növləri üzrə məcəllələrdə, nizamnamələrdə və ya müqavilədə başqa qayda nəzərdə tutulmadıqda, daşıyıcı yükün və baqajın daşınması zamanı müştəriyə vurulmuş zərəri aşağıdakı miqdarlarda ödəyir:

a) yük və ya baqaj itirildikdə, yaxud əskik çıxdıqda – müvafiq olaraq itirilmiş, yaxud əskik çıxmış yükün və ya baqajın dəyəri miqdarında;

b) yük və ya baqaj zədələndikdə – onun dəyərinin azaldığı məbləğ miqdarında, zədələnmiş (xarab olmuş) yükü və ya baqajı bərpa etmək mümkün olmadıqda isə – onun tam dəyəri miqdarında;

c) qiyməti elan olunmaqla daşınmaya təhvil verilmiş yük və ya baqaj itirildikdə – həmin yükün və ya baqajın elan olunmuş qiyməti miqdarında[1].

---

[1] Bax: AR QT. Bakı, Azərbaycan, 1999, № 7, m.399, s.1429-1430.

Daşıyıcının və ya müştərinin maddi məsuliyyətə cəlb edilməsi üçün əsas ola bilən hallar müəyyən edilmiş qaydada tərtib olunan sənədlərlə (kommersiya aktı, ümumi formalı akt və i. a.) təsdiq olunur və daşıma ilə əlaqədar mübahisələrin həlli üçün məhkəməyə təqdim oluna bilər (m.18, b.5) [2].

Lakin Azərbaycan Respublikasının artıq qəbul olunmuş və dövlətimizin hava məkanından istifadəsini tənzimləyən, mülki aviasiya sahəsində fəaliyyətin ümumi prinsiplərini müəyyənləşdirən «**Aviasiya haqqında**» **Qanunu** (№ 944-IIQ, 24.06.2005-ci il)[3] bu sahədəki rejimi və qaydaları Avropa və dünya praktikasında mövcud olan müddəalar nəzərə alınmaqla inkişaf etdirmiş və konkretləşdirmişdir. AHQ-nin X fəslində (45-48-ci maddələr) hava daşımalarının tənzimlənməsinin hüquqi rejimi dəqiq və əsaslandıılmış şəkildə müəyyənləşdirilmişdir. Bu daşımalar «qanunvericiliklə müəyyən edilmiş qaydada bağlanan daşıma müqavilələrinə əsasən həyata keçirilir. Hava daşımalarına dair müqavilələrin rəsmiləşdirilməsi və sənədlərin tərtib edilməsi qaydası Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı beynəlxalq müqavilələrə və qanunvericiliyə uyğun olaraq müvafiq icra hakimiyyəti orqanı tərəfindən müəyyən edilir» (m.45, b.2)[1]. Həmin fəsildə müəyyən edilmiş ödəniş müqabilində hava gəmilərilə sərnişinlərin, yükün və baqajın daşınması, həmçinin poçt göndərişlərinin çatdırılması üçün hüquqi və texniki şərtlər müəyyənləşdirilib və müvafiq sənədlər (bilet, hava qaiməsi və qəbz) göstərilb (m.46, 47, 48)[2].

Göstərilən normalar MM-in sərnişin və yük daşımalarına dair XLVI fəslindəki qüvvədə olan normaları ilə (842-861-ci maddələr) uyğundur və onları inkişaf etdirir. Məsələn, 842-ci maddəyə (b. 1)

---

[2] Yenə orada бax: AR QT. Bakı, Azərbaycan, 1999, № 7, m.399, s.1430.

[3] Yeri gəlmişkən, AHQ-nin qəbulu və qüvvəyə minməsilə əlaqədar olaraq (m. 53), Azərbaycan Respublikasının Hava Məcəlləsi (1994-cü il) hüquqi qüvvəsini itirmişdir (Azərbaycan Respublikası Ali Sovetinin məlumatı, 1994-cü il, № 12, m. 131). Bax: AR QT. Bakı, Azərbaycan, 2005, № 8, m. 689, s. 2103-2132.

[1] Bax: AR QT. Bakı, Azərbaycan, 2005, № 8, m. 689, s. 2127.

[2] Yenə orada, s. 2127-2129.

müvafiq olaraq, «sərnişin daşınması müqaviləsinə görə daşıyıcı müəyyən nəqliyyat növü ilə sərnişini, habelə onun əl yükünü yola düşmə yerindən təyinat yerinə çatdırmağı, sərnişn isə daşımanın dəyərini ödəməyi öhdəsinə götürür»[3]. Yük daşınması haqqında müqaviləyə gəldikdə, 850-ci maddəyə (b. 1) görə, «daşıyıcı əşyaları haqq (yüklərin daşınması üçün haqq) müqabilində olduqları yerdən təyinat yerinə daşımağı (yola salmağı), yola salan və ya yükü alan isə daşımanın dəyərini ödəməyi öhdəsinə götürür»[4].

Mülki-hüquqi müqavilələrin ən geniş yayılmış növlərindən biri olan, müasir dövlətlərin böyük əksəriyyəti tərəfindən istifadə edilən bu müqavilələrin mətninə, nəqliyyat vasitələrinin növündən asılı olaraq, müvafiq elementlər, xüsusilə, tərəflərə (sərnişinə, daşıyıcıya, yükgöndərənə, yükalana), predmetə, müddətə, formaya və qiymətə, habelə sərnişinlərin, daşıyıcının, yükgöndərənin və yükalanın hüquq və vəzifələrinə aid olan müddəalar daxil edilir. Məsələn, daşıyıcıya etibar edilmiş yüklərin təyinat məntəqəsinə çatdırılmasına dair xidmətlər və digər hərəkətlər (yükün saxlanması, yükalana verilməsi, yükləmə, boşaltma və s.) yük daşınması müqaviləsinin predmetidir.

Aviasiya nəqliyyat-hüquq münasibətlərində tərəflərin münasibətlərinin müqavilə xarakterli olması hələ «Varşava sistemi»nin sərnişin (m. 3, b. 2, m. 4, b. 2) və yük (m. 5, b. 2) daşınması müqaviləsinin bağlanılmasını nəzərdə tutan müvafiq maddələrilə müəyyənləşdirilmişdi[5]. Bu müddəalara uyğun olaraq, beynəlxalq hava daşıması müqaviləsi gediş bileti (sərnişin üçün) və avia-yük qaiməsi (yük üçün) əsasında həyata keçirilir – Varşava Konvensiyasının 8-ci maddəsi[1]. Beynəlxalq hava əlaqələrində dünyanın aviasiya şirkətlərinin əksəriyyətinin tətbiq etdiyi daşıma sənədlərinə gəldikdə, onlar, bir qayda olaraq, BHNA tərəfindən

---

[3] Azərbaycan Respublikasının Mülki Məcəlləsi. Bakı, Qanun, 2005, s.419.
[4] Yenə orada, s. 423.
[5] Действующее международное право: В трёх томах. Т. 3. М.: МНИМП, 1997, с. 601-607.
[1] Yenə orada.

işlənib hazırlanan nümunəvi proformalara müvafiq tərtib edilmişdir. Bunun sayəsində vahid formalı nəqliyyat sənədləri təmin edilir ki, bu da onların xarici aviaşirkətlər tərəfindən işlənməsi və aviadaşıyıcılar arasında qarşılıqlı hesablaşmalar aparılması üçün zəruri şərait yaradır.

Xüsusiyyətlərdən biri ondan ibarətdir ki, sərnişinlərin sağlamlığına dəyən zərərə görə **aviadaşıyıcının əmlak məsuliyyəti** onun təqsirindən asılı olmayaraq yaranır[2]. Aviadaşıyıcı əgər zərərin onun tərəfindən görülmüş bütün tədbirlərə baxmayaraq dəydiyni, yaxud belə tədirlər görülməsinin mümkünsüzlüyünü sübut etdiyi halda məsuliyyətdən azad edilə bilər; zərərçəkəndən aviadaşıcının təqsirini sübut etmək tələb olunmur. Zərərçəkənin təqsirinin zərər dəyməsinə, yaxud onun baş verməsinə səbəb olması müəyyənləşdirildiyi hallarda, məhkəmə aviadaşıyıcını məsuliyyətdən azad edə, yaxud onu məhdudlaşdıra bilər. Lakin bu vəziyyətdə milli qanunvericiliyinin beynəlxalq hava daşıması müqaviləsinə tətbiq olunan qaydaları müəyyən əhəmiyyətə malik ola bilər.

Varşava Konvensiyasının müddəalarının təhlili göstərir ki, birinci, daşımaların şərtləri haqqında normalar kifayət qədər qısa və konkretdir və əsasən, yüklərin daşınmasına aiddir; ikinci, yüklərin təyinat məntəqəsində təhvil verilməsi haqqında bir sıra mühüm praktik qaydalar müəyyənləşdirilib; üçüncü, yükalan lazımi ödənişləri və qaimədə qeyd olunan digər daşıma şərtlərini yerinə yetirdiyi təqdirdə gətirilən yükün verilməsini tələb etmək hüququna malikdir.

Müasir beynəlxalq hava daşımalarında, xüsusən də sənaye cəhətdən inkişaf etmiş dövlətlərin praktikasında, çarter aviadaşımaları geniş yayılmışdır. Bu daşımalar, məsələn, Müqavilə üzrə daşıyıcı olmayan şəxslərin həyata keçirdikləri beynəlxalq hava

---

[2] Varşava Konvensiyasının 22-ci maddəsinə görə, hər bir sərnişinin sağlamlığına vurulan zərərə görə belə məsuliyyət 125 min frankla məşdudlaşdırılırdı. Haaqa Protokolu bu həddi 2 dəfə artırdı. Konvensiya aviaşirkətlərə bu məsuliyyətin həddini artırmaq hüququ verirdi ki, bu da bəzi Amerika avaşirkətlərinə sərnişinləri üçün onu 100 min ABŞ dolları məbləğinədək müəyyənləşdirməyə imkan yaradırdı.

daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün Varşava Konvensiyasına Əlavə Konvensiyanın (Qvadalaxara, 1961-ci il)[1] müddəaları ilə tənzimlənir.

Konvensiyanın normalarına görə, faktiki daşıyıcı (çarter üzrə), müqavilə üzrə daşıyıcı olmasa da, daşımanı həyata keçirməyə vəkil edilən şəxs, yəni müqavilə əsasında təyyarə təqdim edən və onun sahibi olan aviaşirkət, digər tərəfdən – fraxt edən, yaxud sifarişçi sayılır. Adətən, təyyarə üçün ödəniş – fraxt haqqı bir saat və ya reys üçün hesablanır və onun təmin edilməsi üçün yük üzərində borc hüququ nəzərdə tutulur. Çarter daşımaları Varşava Konvensiyası əsasında həyata keçirildikdə, bu Konvensiyanın müddəaları onlara da şamil edilir. Lakin Qvadalaxara Konvensiyasının şərtlərinə görə, zərərçəkən ya çarter müqaviləsi bağlayan faktiki daşıyıcıya, ya da onların hər ikisinə qarşı iddia qaldıra bilər.

Son illərdə dövlətlərin hava fəaliyyətini və hüquqi münasibətlərini tənzimləyən mühüm beynəlxalq-hüquqi aktlar arasında Beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydalarının unifiksiyası üçün **Monreal Konvensiyası** (1999-cu il)[2] xüsusilə diqqətəlayiqdir. Bu Konvensiya, birinci, beynəlxalq hava xətlərində aviadaşıyıcının məsuliyyətinin vahid və daha əsaslı hüquqi rejiminin yaradılmasını, ikinci, artıq özünün tükənmə səviyyəsinə çatsa da, hələ də fəaliyyət göstərən «Varşava sistemi»nin əvəz olunmasını nəzərdə tutur[3].

Y.M.Kolosovun fikrincə, sonuncu Monreal Konvensiyasının qəbul edilməsinin əsas səbəbləri arasında beynəlxalq hava

---

[1] Qvadalaxara Konvensiyası ilə əlaqədar bax: http://www.miripravo.ru/forms/perevoz/avia/warsaw_gvad_r.htm; Azərbaycan bu Konvensiyaya 9.11.1999-cu il 749-IQ nömrəli Qanunla qoşulmuşdur / AR QT. Bakı, Azərbaycan, 1999, № 12, m. 677, s. 2624-2630.

[2] Mətn üçün bax: Московский журнал международного права, № 1, 2001, с. 314-399.

[3] Lazım olan sayda (30 dövlətdən) ratifikasiyalar toplayaraq, 04.11.2003-cü ildə qüvvəyə minib. Bu barədə daha ətraflı bax: Остроумов Н.Н. Монреальская конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г. и ответственность перевозчика за жизнь и здоровье пассажира // Московский журнал международного права, № 4, 2004, с. 111-132.

daşımalarını həyata keçirən aviaşirkətlərlə münasibətdə əvvəllər nümayiş etdirilən əsaslanmış, özünü, ilk növbədə, sərnişinin həyat və sağlamlığına zərər vurulmasına görə aviadaşıyıcının məsuliyyətinin o qədər də yüksək səviyyədə olmamasında büruzə verən özünəməxsus, lakin səciyyəvi proteksionizm də vardır[4].

Bu Konvensiyanın beynəlxalq-hüquqi əhəmiyyəti, birinci, beynəlxalq hava daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi və həyata keçirilməsi praktikasının son onilliklər ərzində toplanmış geniş pozitiv təcrübəsini ehtiva edərək, faktiki, belə sərnişin və yük daşımalarının vahid aktla tənzimlənməsi ənənəsini bərpa etməsindədir[1]. Diqqətəlayiqdir ki, bu Konvensiyanın preambulasında beynəlxalq hava daşımaları zamanı istehlakçıların maraqlarının müdafiəsinin təmin olunmasının vacibliyi haqqında və zərərin daha çox tam ödənilməsi prinsipi əsasında ədalətli kompensasiyanın zəruriliyi barədə müddəa vardır.

İkinci, yeni Konvensiyanın qəbulu beynəlxalq hava nəqliyyatı inkişaf etdikcə və möhkəmləndikcə, aviadaşıyıcının məsuliyyətinin tənzimlənməsində prioritetlər zərərin zərərçəkənə xüsusən tam şəkildə ödənilməsi üçün (məsələn, aviasiya hadisələri zamanı) daha sərt təminatların bərqərar edilməsi istiqamətində dəyişdiyini göstərir.

Postsovet məkanındakı müasir dövlətlərin əksəriyyətinin milli qanunvericiliyi-nə gəldikdə isə, qeyd etmək lazımdır ki, onların qəbul etdikləri məcəllə, qanun və ya digər normativ hüquqi aktlarda fraxtetmə müqaviləsi (hava çarteri) dedikdə, bir qayda olaraq, elə bir durum nəzərdə tutulur ki, bu zaman tərəflərdən biri (kirayə verən) digər tərəfə (kirayə edənə) bir və ya bir neçə reysin yerinə yetirilməsinə görə ödənişin müqabilində sərnişinlərin, baqajın, yükün,yaxud poçtun hava ilə daşınması üçün bir və ya bir neçə hava gəmisi, yaxud hava gəmisinin bir hissəsini təqdim etmək öhdəliyi

---

[4] Bu barədə bax: Колосов Ю.М. Ответственность в международном праве. М.: Юридическая литература, 1975, с. 191.

[1] Bax: DCW Document No/ 57. 28/ 5/ 99

götürür. Bəzi müəlliflər hava gəmisinin tutumu haqqında müqaviləni kirayə və ya çarter müqaviləsi kimi nəzərdən keçirərək, belə bir tutumu (onun hamısını və ya bir hissəsini) kommersiya baxımından səmərəli saymaqda haqlıdırlar[2]. Tərəflər belə müqavilə bağlayarkən onlar üçün zəruri olan bütün vacib şərtləri razılaşdırmalıdırlar.

Dövlətlərin müasir müqavilə praktikasında hava çarter müqaviləsinin vacib şərtlərindən biri kimi, **hava gəmisinin tipi** haqqında məsələ də əhəmiyyət kəsb edir. Bu, onunla əlaqədardır ki, kirayə müqaviləsində hava gəmisinin tipi göstərilərkən kirayəçinin müqavilədə göstərilən təyyarə tipinin tutumundan az olmayan rahat (sərnişin daşımaları zamanı) tutum təqdim etməli olmasından çıxış etmək lazımdır. Belə bir cəhət də əhəmiyyətlidr ki, nəqliyyat vasitəsinin əvəzinə təqdim olunan tutum sərnişinlərin, baqajın, yükün və ya poçtun, sərnişinlərin təhlükəsizliyi, onların baqajının, yükün və ya poçtun salamatlığı da daxil olmaqla, çarter müqaviləsində müəyyənləşdirilmiş həcmdə və müddət ərzində tam və vaxtında daşınmasını təmin etməlidir.

Müasir hava hüquq münasibətlərinin qaydaya salınması məsələsində ondan çıxış etmək lazımdır ki, hava gəmisinin tutumunun kirayələnməsi müqaviləsi (hava çarteri) təsərrüfat subyektlərinin hava fəaliyyətində istifadə edilən digər müqavilə növlərindən, o cümlədən daşıma müqaviləsindən də fərqlənən müstəqil hüquqi təbiətə malikdir. Bu zaman bəzi başqa müqavilələrin, məsələn, aviasiya (texniki) işlərinin və xidmətlərinin yerinə yetirilməsi, həmçinin aeronaviqasiya xidməti haqqında[1] müqavilələrin olması, müasir dövlətlərin hava fəaliyyətinin həcminin artması və xarakteri, hava nəqliyyat vasitələrinin özünəməxsusluğu

---

[2] Bu barədə daha ətraflı bax: Пиджаков А.Ю., Аксаментов О.И. Договор фрахтования вместимости воздушного судна (воздушный чартер) // Транспортное право, № 2, 2004, с. 18-24., а также, Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвёртая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М.: Статут, 2004, с. 877-903 və b.

[1] Onlar haqqında daha ətraflı bax: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Göst. əsər.

ilə bağlı onların getdikcə daha çox yayılması və tətbiq edilməsi də nəzərə alınmalıdır.

Çarter müqaviləsinin nəqliyyat vasitəsinin icarə müqaviləsindən prinsipial fərqlərindən biri ondan ibarətdir ki, çarter zamanı nəqliyyat vasitəsinin tutumu (tutumunun bir hissəsi) məqsədli şəkildə, konkret olaraq, sərnişin, yük, baqaj və ya poçt daşınması üçün kirayə edilir. Nəqliyyat vasitəsinin icarə müqaviləsinə görə isə tərəflər üçün nəqliyyat vasitəsinin hansı məqsədlər üçün icarəyə götürülməsinin prinsip etibarı ilə əhəmiyyəti yoxdur. Deyilənlərə əsaslanaraq, güman edirik ki, hava çarter müqaviləsini hava daşıma müqaviləsi bağlamadan icra etmək mümkün deyil.

Qeyd etmək zəruridir ki, AB ölkələrinin praktikasında həmişə aviadaşıyıcını təmsil edən dövlətin qanunlarına üstünlük verilir. İtaliyalı hüquqşünas L.M.Bentivoqlio heç də təsadüfi demirdi ki, «aviaşirkətlər daşımalar üçün vahid hüquqi rejim yaradılmasında maraqlıdır, bu isə onların hüquqlarının tətbiqilə daha çox təmin edilir. Digər tərəfdən, sərnişin və yük sahibi başa düşməlidirlər ki, istənilən daşıma müqaviləsi bağlamaqla, onlar özlərini daşıyıcının fəaliyyət göstərdiyi hüquqi sahəyə tabe edirlər»[1].

Onu da nəzərə almaq lazımdır ki, AB artıq son illər ərzində hava nəqliyyatının vahid bazarının tənzimlənməsinə dair qaydalar müəyyənləşdirməklə, gənc müstəqil dövlətlərin aviadaşıyıcılarına verilən tələbləri sərtləşdirib[2]. Belə nəticə çıxarmaq olar ki, beynəlxalq hava daşımalarının aviamüəsisəyə sahibliyi və ona faktiki nəzarəti, bir qayda olaraq, müstəsna şəkildə dövlətin həyata keçirməli olduğunu nəzərdə tutan ikitərəfli tənzimlənmə sistemindən fərqli

---

[1] Bax: Bentivoglio L. M. Conflicts Problems in the Air Law. Recueil des cours. Tome 119, 1999, p. 138.

[2] Bax: Регламенты Совета ЕС: «О доступе авиаперевозчиков Сообщества на внутренние воздушные линии внутри Сообщества» - № 2408/92 и «О тарифах и ставках на авиаперевозки» № 2408/92 от 23 июля 1992 г.; подробнее об этом см.: Бордунов В.Д., Елисеев Б.П. О правомерности применения к российским авиаперевозчикам требований, установленных новыми правилами Европейского Союза // Транспортное право, № 1, 2005, с. 26-31.

olaraq, Aİ daxilində aviamüəssisənin milli mənsubiyyətilə bağlı məhdudiyyətlər müasir mərhələdə əhəmiyyətini itirmişdir.

Lakin bu durumun liberallığı ilə yanaşı, onu da nəzərə almaq lazımdır ki, faktiki, bir çox, xüsusən də AB-də ən böyük aviamüəssisələr Avropanın daxili bazarında fəaliyyət göstərir, həmçinin AB hüdudlarından kənara çıxan hava xətlərilə daşımaları həyata keçirirlər. Sonuncular isə, bir qayda olaraq, AB üzvü olan dövlətlərin üçüncü dövlətlərlə ənənəvi «üstün sahiblik və faktiki nəzarət» şərtinin də daxil olduğu sazişlərilə tənzimlənir.

AB çərçivəsində vahid avianəqliyyat bazarının formalaşması prosesi, əsasən, başa çatsa da, AB ilə üçüncü ölkələr arasında hava əlaqələrinin necə tənzimlənməli olması məsələsi (üzv-dövlətlərlə bağlanan ikitərəfli sazişlər əsasında, yoxsa bütövlükdə AB tərəfindən bağlanan sazişlər əsasında) hələ də öz həllini tapmayıb. Herbert C. Harrisin rəyi həm bu baxımdan, həm də praktik cəhətdən diqqətəlayiqdir. O, ilk növbədə, postsovet məkanı ölkələrini nəzərdə tutaraq, haqlı olaraq hesab edir ki, müasir dövlətlər qarşısında «mülkiyyətə, istimara və monopoliyada olan aeronaviqasiya vasitələrinin, xüsusilə, aeroport xidmətlərinin və hava nəqliyyatını idarəetmə xidmətlərinin qiymətlərinin hesablanmasına münasibətdə tənzimləmənin lazımi səviyyəsinin formalaşdırılması problemi durur[3]».

Avropa İqtisadi Birliyinin yaradılması haqqında Müqavilədə (1957-ci il, Roma)[1] Birliyə üçüncü ölkələrlə bilavasitə hava nəqliyyat münasibətləri məsələlərinə dair sazişlər bağlamaq hüququ verilməsi haqqında birbaşa heç nə deyilmədiyindən, AB-nin xarici avianəqliyyat siyasətinin həyata keçirilməsi üçün, ən azı, başqa hüquqi əsas axtarılmasının zəruri olduğunu güman edirik. Belə axtarış AB-də bərqərar edilən və müstəsna olaraq Birliyin

---

[3] Вах: Харрис Г. Дж. Разработка современной системы регулирования платежей в глобальном масштабе // Международное публичное и частное право, № 3, 2004, с. 41.

[1] Treaty establishing the European Economic Community (1957) http://eur-lex.europa.eu/ en/treaties/treaties_ founding.htm

aviadaşıyıcılarına münasibətdə qüvvədə olan «**açıq səma**» rejimi çərçivəsində həyata keçirilə bilər. Həmin rejim üçüncü dövlətlərin AB daxilində daşımalar yerinə yetirən aviamüəssisələrinə şamil edilmir və bu daşımalar, əvvəlki kimi, hava əlaqələri haqqında ikitərəfli sazişlər əsasında tənzimlənir.

Deməli, sərnişin və yüklərin daşınması məqsədilə avianəqliyyatdan istifadə barədə beynəlxalq əlaqələr məsələsinə dair **ikitərəfli hökumətlərarası sazişlər** bağlanması praktikası prioritet olaraq qalmaqdadır.

Öz sosial-iqtisadi inkişaf templərinin sürətləndirilməsi, müasir beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin fəallaşdırılması və dünya təsərrüfat əlaqələrinə inteqrasiya maraqlarını əldə rəhbər tutaraq, qarşılıqlı faydalı, bərabər hüquqlu əməkdaşlıq və tərəfdaşlığın məqsəd və prinsiplərinə, yeni beynəlxalq iqtisadi qaydanın təşəkkülü ideyalarına sadiq qalan Azərbaycan Respublikası son onillik ərzində hava əlaqələri və daşımaları sahəsində tam bir sıra ikitərəfli hökumətlərarası sazişlər bağlayıb[2]. Elə həmin mülahizə və niyyətləri əsas tutan Azərbaycan Respubikası hava daşımaları və hava gəmilərinin uçuşları haqqında tam bir sıra konvensiyalara və onlara dair protokollara qoşulmuşdur[3]. Bu beynəlxalq-hüquqi aktlara

---

[2] Məsələn, Türkiyə Respublikası (may 1992-ci il), Misir Ərəb Respublikası (fevral 1997-ci il), Fransa Respublikası (iyun 1997-ci il), Avstriya Respublikası (iyun 2000-ci il), Yunanıstan Respublikası (sentyabr 2004-cü il), Latviya Respublikası (oktyabr 2005-ci il) ilə və b.

[3] «Xarici hava gəmilərinin yer səthindəki üçüncü şəxslərə vurduğu zərərin əvəzinin ödənilməsi haqqında" Konvensiya (1952-ci il, Roma; Konvensiyanın dəyişdirilməsi haqqında Protokol, 1978-ci il, Monreal); «Mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinə qarşı yönəldilən qanunsuz hərəkətlər əleyhinə mübarizə haqqında» Konvensiya (1971-ci il, Monreal; Protokol 1980-cı il, Monreal); «Beynəlxalq hava əlaqələri zamanı tranzit haqqında» Saziş (1944-cü il, Çikaqo); «Beynəlxalq hava daşımalarına dair bəzi qaydaların unifikasiyası üçün» Konvensiya (1929-cu il, Varşava; Düzəlişlər haqqında Protokol, 1955-ci il, Haaqa); "Müqavilə üzrə daşıyıcı olmayan şəxslərin həyata keçirdikləri beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün Varşava Konvensiyasına" Əlavə Konvensiya (Qvadalaxara, 1961-ci il); "Beynəlxalq mülki aviasiya haqqında» Konvensiyanın dəyişdirilməsinə aid Protokollar (1977, 1980 və 1984-cü illər) və b.

qoşulmaq haqqında Azərbaycan Respublikasının müvafiq qanunları 9 noyabr 1999-cu ildə imzalanmışdır (№738-756)[1].

Adları çəkilən sazişlərə, bir qayda olaraq, aşağıdakı **prinsipial müddəalar** daxildir:

1) tərəfin (hava nəqliyyat təşkilatının) yükgöndərənin ona etibar etdiyi yükü müəyyən şərtlər əsasında yükləmə, yaxud göndərilmə yerindən boşaltma (təyinat) yerinə daşımaq öhdəliyi;

2) onun qanuni yükalana təhvil verilməsi;

3) digər tərəfin (yükgöndərənin) daşıyıcının xərclərini, yəni müqavilədə (sazişdə) göstərilən daşıma haqqını ödəmək öhdəliyi.

Beləliklə, sazişlərin predmeti kimi yüklərin və ya sərnişinlərin göndərilmə məntəqəsindən təyinat məntəqəsinə hava məkanı vasitəsilə çatdırılmasına dair xidmətlər çıxış edir. Məsələn, xüsusi-hüquq mənasında, hava daşıması haqqında müqavilə – a) daşıyıcı, yəni hava nəqliyyat təşkilatı yükgöndərənin ona təhvil verdiyi yükü daşımağı öhdəsinə götürdüyü, b) belə müqavilə (saziş) yük daşınmaq üçün qəbul edilən andan deyil, imzalanan andan bağlanmış sayıldığı, c) həmin təşkilatın xidmətlərindən müəyyən ödəniş, yəni kirayə əsasında istifadəni nəzərdə tutan konsensual və əvəzli aktdır.

Yüklərin və sərnişinlərin daşınması haqqında göstərilən müqavilələrin məzmununun təhlilinə əsaslanaraq qeyd etmək lazımdır ki, onlar təyinatına və əsas hüquqi əlamətlərinə görə, xüsusilə, daxili daşımalar haqqında

[1] Bax: AR QT. Bakı, Azərbaycan, 1999, № 12, m. 666-684, s. 2523-2670.

müqavilələrlə eynitipli və oxşardır. Bu cəhət predmetin, yəni hava məkanında yerdəyişmə üzrə fəaliyyətin eyniliyi, həmçinin beynəlxalq hava daşımaları haqqında sazişlər işlənib hazırlanarkən, Azərbaycan Respublikası üçün də xarakterik olduğu kimi, milli qanunvericiliyin normalarından geniş istifadə edilməsilə izah olunur.

Odur ki, hava daşımaları sahəsində dövlətimiz tərəfindən bağlanan müvafiq hökumətlərarası sazişlərdə nəqliyyat-hüquq münasibətlərinin müxtəlif obyektləri haqqında müddəalar təsbit edilmişdir. Onlarda beynəlxalq hava daşımalarının təşkilinin ümumi prinsipləri, sərnişin və yüklərin daşıma şərtləri, gömrük prose-durlarının, vergi rejiminin sadələşdirilməsi, nəqliyyat prosesində əmlak maraqlarının müdafiəsi və s. barədə müddəalar öz əksini tapmışdır. Bu sazişlərin ayrı-ayrı maddələri, xüsusilə, nəqliyyat əməliyyatlarının ticarət-siyasi rejimi, hava nəqliyyat vasitələrinə verilən tələblər, onların texniki-istismar standartları, sərhədi keçmə və xarici ölkənin hava məkanında hərəkət qaydaları, hava-nəqliyyat sənədləşdirilməsi, mübahisəli məsələlərin tənzimlənmə qaydarı və s. haqqında məsələlərə toxunur.

Azərbaycan Respublikasının hava ilə sərnişin və yük daşımaları haqqında muasir beynəlxalq nəqliyyat hüququnun norma və prinsiplərinə müvafiq olaraq imzaladığı müqavilələr onlarda iştirak edən avianəqliyyat-hüquq münasibətləri subyektlərinin müvafiq hüquq və vəzifələrini reqlamentləşdirir.

Digər bir xüsusiyyət ondan ibarətdir ki, bu qəbildən olan müqavilələr (sazişlər), unifikasiya edilmiş mülki-

hüquqi normalar (beynəlxalq hava daşımalarının şərtləri haqqında və b.) ehtiva etdiyindən, onların əsasında isə daha məhdud, xüsusi sazişlər (tariflər haqqında, təhlükəli yüklərin, yaxud tez xarab olan ərzaq məhsullarının daşıma şərtləri haqqında və b.) imzalamaq mümkün olduğundan, bu müqavilələri, müəyyən dərəcədə, **çərçivə sazişləri** kimi nəzərdən keçirmək olar. Bəzi sazişlər, xüsusilə, avianəqliyyat vasitəsinin və ya başqa nəqliyyat növünün dövlət sərhədində gömrük sənədləri tərtib edilərkən boş dayanmasının, yaxud yüklərin gömrük anbarlarında, sərnişinlərin hava limanlarında yubadılması müddətinin azaldılmasına və i. a. yönəldilib. Bu isə, öz növbəsində, təsərrüfat və digər subyektlərin kommersiya, əmlak və digər maraqlarına toxuna bilər, çünki istənilən nəqliyyat vasitəsinin boşdayanmalarının hətta cüzi azaldılması istismar xərclərinə, sərnişinlərin və yüklərin daşıma xərclərinin azaldılmasına hiss olunacaq dərəcədə təsir göstərə bilər.

Müstəqilliyin bərpa olunduğu dövrdə Azərbaycanın mülki aviasiyası yeni inkişaf impulsu hiss etdi ki, Bakı şəhərində yeni hava limanı kompleksinin inşasını bunun təzahürlərindən biri saymaq olar. Yüksək təhlükəsizlik səviyyəsi, yoxlama məntəqələrinin etibarlılığı, müasir, ətraf mühitə əlverişli texnologiyalardan istifadə onu Avropanın ən yaxşı hava limanları ilə eyni səviyyəyə yüksəldir. Azərbaycan Respublikasının aeronəqliyyat sisteminin inkişafının hüquqi komponentinin təzahürü isə milli qanunvericiliyin mövcud beynəlxalq standartlarla harmonikləşdirilməsinə yönəldilmiş birmənalı konseptual

kursun seçilməsidir ki, bu da özünü son zamanlar Azərbaycanın beynəlxalq hava hüququ sahəsində tam bir sıra beynəlxalq-hüquqi aktlara qoşulmasında göstərir.

5.5. Beynəlxalq hava daşımaları haqqında qaydalar

BHNA-nın beynəlxalq daşıma şərtləri

Varşava Konvensiyası hava daşımalarının (aviadaşı-maların) bütün şərtlərini müəyyən etmir. Burada yalnız həmin sahədə yaranan əsas məsələlər barədə göstərişlər ifadə olunur. Başqa sözlə desək, Varşava Konvensiyası beynəlxalq hava daşımaları barədə müfəssəl qaydalar nəzərdə tutmayaraq, həmin məsələyə qısaca toxunur. Buna görə də daşıma ilə bağlı olan elə münasibətlər vardır ki, onlar Varşava Konvensiyası ilə tənzimlənmir. Belə ki, yük və sərnişin daşınması üzrə daşıyıcı ilə müştəri (yük sahibi, sərnişin) arasındakı münasibətlər Varşava Konvensiyası ilə kifayət dərəcədə, tam şəkildə nizamlanmır. Ona görə də Varşava Konvensiyasının daşıma şərtləri barədə normalarını tamamlayan əlavə aktların qəbul edilməsinə zərurət yaranır. **Daşıma qaydaları** məhz belə aktlardandır. Onlar konkretləşdirici normalar müəyyən edir.

Daşıma qaydaları keçən əsrin 30-cu illərindən başlayaraq BHNA çərçivəsində hazırlanmışdır. BHNA hava daşımalarının (aviadaşımaların) vahid qaydalarını hazırlayır və təsdiq edir. Bu qaydalarla beynəlxalq hava daşımaları sahəsində **vahid (eyni) şərtlərin** yaradılması təmin olunur. Daşıma qaydaları həm yük, həm də sərnişin daşınması üzrə münasibətləri tənzimləyir.

Daşıma qaydalarının əsas növü **daşıma şərtləri** hesab olunur. Burada beynəlxalq hava daşımalarını müfəssəl şəkildə tənzimləyən normalar (qaydalar) nəzərdə tutulmuşdur.

Daşıma qaydalarının hüquqi təbiəti və xarakteri barədə nə demək olar? Onu beynəlxalq xüsusi hüququn mənbəyi hesab etmək olarmı?

Qeyd etmək lazımdır ki, BHNA-nın daşıma şərtləri yalnız müəyyən şərt əsasında beynəlxalq xüsusi hüququn mənbəyi kimi çıxış edə bilər. Belə ki, BHNA-nın daşıma şərtlərinin BHNA-nın tərkibinə daxil olan aviaşirkətlər üçün məcburi hüquqi qüvvəsi yoxdur. Lakin əksər dövlətlərdə onların tətbiqi üçün müvafiq dövlət orqanlarının (mülki aviasiya orqanlarının) sanksiyası (icazəsi) tələb olunur. Belə halda daşıma şərtləri ümumməcburi davranış qaydaları (normaları) müəyyən edir və beynəlxalq xüsusi hüququn mənbəyi kimi tanınır.

Bəzi dövlətlərin, məsələn, ABŞ və Kanadanın müvafiq orqanları BHNA-nın daşıma şərtlərinin tətbiq edilməsi üçün müvafiq sanksiya verməmişdir. Lakin buna baxmayaraq, həmin dövlətlərdə onlardan başqa üsulla istifadə olunur. Məsələ burasındadır ki, BHNA-nın daşıma şərtləri göstərilən dövlətlərin aviaşirkətlərinin daşıma qaydalarına daxil edilir və onlar bu yolla həmin dövlətlərdə hüququn mənbəyi kimi tanınır.

Daşıma şərtləri yük və sərnişin daşımaları üçün ayrıca hazırlanır. Buna görə də onların iki növü fərqləndirilir:

-yük daşınması üzrə daşıma şərtləri;

-sərnişin daşınması üzrə daşıma şərtləri.

Yük daşınması üzrə daşıma şərtləri və ya yükdaşıma şərtləri bir sıra vacib məsələləri tənzimləyir ki, yüklərin daşınma üçün qəbul olunması həmin məsələlərdən biridir. Daşıma şərtlərinə görə daşınmaq üçün istənilən yük qəbul edilir. Bu zaman aşağıda göstərilən bir sıra şərtlərə əməl olunmalıdır:

-yükün lazımi qaydada qablaşdırılması;

-yükün ona aid olan lazımı sənədlərlə birlikdə daşınmaya təqdim olunması;

-yükün hava gəmisi üçün təhlükə yaratmaması;

-daşınan yükün daşınması qadağan edilən yük növünə aid olmaması.

Tez xarab olan yüklər, heyvanlar və digər yüklər xüsusi şərtlər əsasında daşınır. Yalnız həmin şərtlərə əməl olunduqda, göstərilən növ yüklərin daşınması həyata keçirilir.

Bəzən yükün xarici görünüşü və vəziyyəti lazımi qaydada olmur. O, lazımınca və tələb edilən səviyyədə qablaşdırılmır. Belə hallarda qaimədə müvafiq qeydlər edilir.

Yükdaşıma şərtləri ilə tənzimlənən digər əsas məsələ **daşıma haqqının ödənilməsinə** aiddir. Daşıma haqqı, bir qayda olaraq, yük daşınmaq üçün qəbul olunan zaman müəyyən edilir. Əgər daşıma haqqı müəyyən edilməzsə, onda yükgöndərən daşıyıcının tələbilə **depozitə pul qoyur**. Daşıma haqqının ödənilməsi bu yolla təmin olunur. Daşıma haqqının ödənilməsi digər üsulla da təmin oluna bilər ki, həmin üsul **saxlama** adlanır.[1] Saxlama daşıma haqqının ödənilməsinə yönələn təminat üsuludur. Bu üsula görə, daşıyıcı yük sahibi daşıma haqqını ödəyənə kimi yükü özündə saxlayır, ona vermir. Daşıyıcı yükü o halda verir ki, yük sahibi daşıma haqqını ödəsin.

Yükgöndərən yalnız daşıma haqqını ödəmək vəzifəsi daşımır. Onun üzərinə həm də daşıyıcı tərəfindən həyata keçirilən bütün ödənişlərin (xərc və məsrəflərin) əvəzini ödəmək vəzifəsi düşür ki, həmin ödənişlər daşıma prosesinin həyata keçirilməsi ilə bağlıdır. Yükgöndərən həmin ödənişlərə təminat verir.

Yükün daşınması, təyinat yerinə çatdırılması və yük sahibinə verilməsi yükdaşıma şərtləri ilə tənzimlənən üçüncü əsas məsələdir. Bu məsələ geniş şəkildə deyil, qısaca olaraq tənzimlənir. Daşıma növbə əsasında həyata keçirilir. Növbə isə daşıyıcı tərəfindən müəyyən edilir.

---

[1] Saxlama kimi təminat üsulu Azərbaycan Respublikasının mülki qanunvericiliyinə, o cümlədən nəqliyyat qanunvericiliyinə məlum olan hüquqi vasitədir.

Zəruri olduqda, daşıyıcı hava gəmisini dəyişə bilər. Onun başqa daşıyıcının köməyi ilə daşıma prosesini həyata keçirmək hüququ vardır. Bundan əlavə, daşıyıcı uçuşu dayandırmaq, ləğv etmək və ya başqa vaxta keçirmək hüququna malikdir.

Daşıyıcı yükü təyinat yerində yükalana verməlidir. Buna kimi o, yükalana yükün gəlməsi barədə məlumat göndərir. Yükalan öz ünvanına gələn yükü qəbul etməli və daşıyıb aparmalıdır. Yükalan əlavə xidmət barədə (yükü şəhərə çatdırmaq, yeni nəqliyyat sənədi əsasında yükü başqa yerə göndərmək və s.) xüsusi saziş də bağlaya bilər. Ona belə hüquq verilir.

Yükalan **yükü qəbul etməkdən imtina etmək hüququna** malikdir. Onun bu hüquqdan istifadə etməsinə müxtəlif hallar səbəb ola bilər. Məsələn, yükün keyfiyyətinin xeyli dəyişməsi, ondan nəzərdə tutulan məqsədlər üçün istifadə etmənin mümkün olmaması, yükün zədələnməsi və s. belə hallara misaldır.

Yükalan yükü qəbul etməkdən boyun qaçırdıqda (imtina etdikdə) daşıyıcının hüququ vardır ki, yükgöndərənə məlumat versin və ya yükü onun yola salındığı məntəqəyə qaytarsın və ya yükü özündə saxlasın. Daşıyıcı yükü 30 günlük müddət ərzində özündə saxladıqdan sonra realizə edir (satır). Əgər yük tez xarab olan mal olarsa, onda daşıyıcı onu dərhal satır.

Daşıyıcının məsuliyyəti yükdaşıma şərtləri ilə tənzimlənən dördüncü əsas məsələdir. Burada daşıyıcını məsuliyyətdən azad edən hallar göstərilir. Məsələn, iqlim şəraitinin, temperaturun və s. dəyişməsi nəticəsində yük korlandıqda və ya tələf olduqda daşıyıcı məsuliyyət daşımaqdan azad edilir. Buna görə də o, yükün salamat qalmaması halı üzrə vurulmuş zərərin əvəzini ödəmir.

Beləliklə, BHNA-nın yükdaşıma şərtləri dörd əsas məsələyə toxunur və onlara xüsusi diqqət yetirir. Həmin məsələlərə aşağıdakılar aiddir.

-yükün daşınmaq üçün qəbul olunması;

-daşıma haqqının (ödənişlərinin) ödənilməsi;

-yükün daşınması, mənzil başına çatdırılması və yükalana təhvil verilməsi;

-daşıyıcının məsuliyyəti.

BHNA-nın sərnişin daşınması şərtlərinə gəldikdə isə qeyd etmək lazımdır ki, daşıma şərtləri dörd əsas məsələnin tənzimlənməsinə xüsusi əhəmiyyət verir. **Sərnişin daşınması müqaviləsi** həmin məsələlərdən biridir. Sərnişin daşınması gediş bileti ilə rəsmiləşdirilir.

Gediş bileti sadə yazılı formada bağlanan sərnişin daşınması müqaviləsini ifadə edir. O, həm də müqavilənin bağlanma faktını təsdiqləyir.

Gediş bileti adlı olur. O, başqa şəxslərə verilmir. Gediş bileti bir il müddə-tində qüvvədə olur. Daşıyıcıdan asılı olmayan səbəblərə və ya sərnişinin xəstə-lənməsinə görə uçuş mümkün olmadıqda, biletin etibarlılıq müddəti uzadılır. Yolda dayanmağa icazə verilir.

BHNA-nın sərnişin daşınması üzrə daşıma şərtlərinin tənzimlədiyi ikinci əsas məsələ **baqaj daşınması qaydasına** aiddir. Baqajın daşınma üçün qəbul edilməsi baqaj qəbzi ilə rəsmiləşdirilir və təsdiq olunur. Baqaj qəbzi sərnişin daşınması müqaviləsindən ayrıca olaraq, baqaj daşınması müqaviləsinin bağlanmasını və onun sadə yazılı formasını ifadə edir. Baqaj sərnişin tərəfindən lazımi qaydada qablaşdırılmalıdır. Əks təqdirdə, daşıyıcı onu qəbul etməkdən imtina edə bilər.

Bəzi predmetlərin baqaj kimi daşınmasına yol verilmir. Daşıma şərtlərində həmin predmetlərin siyahısı verilir. Təhlükəli, iri qabaritli və digər predmetlər siyahıda nəzərdə tutulmuşdur.

Bəzi predmetlərin baqaj kimi daşınması üçün daşıyıcının xüsusi razılıq verməsi tələb edilir. Məsələn, daşımanın predmeti heyvan olduqda, daşıyıcıdan hökmən xüsusi razılıq alınmalıdır.

Sərnişinin əsas vəzifəsi baqaja görə daşıma haqqını ödəməkdən ibarətdir. Pulsuz baqaj daşınması üzrə norma müəyyən edilmir. Belə norma daşıma qaydalarında nəzərdə tutulur.

Sərnişindaşıma şərtlərinin tənzimlədiyi üçüncü məsələ **tərəflərin (sərnişin və daşıyıcının) hüquq və vəzifələrinə** aiddir. Bu, diqqət yetirilən əsas məsələlərdən biridir.

Sərnişinin vəzifəsidir ki, uçuş ölkəsinin gömrük, sanitariya və s. qaydalarına riayət etsin. O, tələb edilən bütün sənədlərə malik olmalıdır. Bu qaydalara əməl olunmaması sərnişin üçün arzuolunmaz və xoşagəlməz nəticələrə səbəb ola bilər. Belə ki, əgər sərnişin həmin qaydalara riayət etməzsə, onda daşıyıcı sərnişini daşımaqdan imtina edə bilər. Digər tərəfdən, daşıyıcının ixtiyarı çatır ki, vurulmuş zərərin əvəzinin ödənilməsini tələb etsin.

Daşıyıcının **uçuşdan (daşımaqdan) imtina etmək hüququ** vardır. O, bu hüquqdan üç halda istifadə edə bilər. Onlara aşağıdakılar aiddir:

-təhlükəsizliyin təmin edilməsinin tələb olunması (təhlükəsizlik mülahizə-
ləri);

-sərnişinin xəstələnməsi;

-sərnişinlər tərəfindən daşıyıcının göstərişlərinin yerinə yetirilməməsi.

Daşıyıcının **uçuş vaxtını dəyişmək hüququ** vardır. Belə ki, uçuş vaxtı cədvəldə və gediş (minik) biletində göstərilir. Lakin ona təminat verilmir. Buna görə də daşıyıcı uçuş vaxtını dəyişə bilər.

Sərnişin isə gediş biletini **geri qaytarmaq hüququna** malikdir. Belə ki, o, bu və ya digər səbəblərə görə gediş biletindən istifadə etmir. Belə halda daşıyıcı müvafiq məbləğdə gediş haqqını geri qaytarır.

Sərnişindaşımaşərtlərinin toxunduğu əsas məsələlərdən biri **daşıyıcının mə-suliyyətinə** aiddir. Burada, əsasən, daşıyıcının məsuliyyəti barədə Varşava Konven-siyasının, Haaqa Protokolunun və Monreal Sazişinin normaları təkrarlanır. Daşıma şərtləri də ənənəvi olaraq, **təqsirə görə məsuliyyət prinsipindən** çıxış edir. Belə ki, vurulmuş zərərə görə məsuliyyət yalnız daşıyıcının təqsiri olduqda yaranır.

Daşıyıcı əl yükünün salamat qalmamasına görə, bir qayda olaraq, məsuliyyət daşımır. Amma əl yükü daşıyıcının təqsiri üzündən salamat qalmazsa, onda bu məsələdə onun məsuliyyəti

yaranır. Daşıyıcı qeydiyyata alınmış baqajda[1] olan pul, qiymətli şeylər və sənədlərin itməsi ilə vurulmuş zərərə görə məsuliyyət daşımır. Dolayı zərər hallarında da daşıyıcının məsuliyyəti yaranmır.

«AZAL»-ın beynəlxalq hava daşımaları qaydaları

Azərbaycan Respublikasında sərnişinlərin, baqajın və yüklərin beynəlxalq hava yolu ilə daşıma şərtləri xüsusi normativ aktla müəyyən edilir. Həmin akta **Beynəlxalq hava daşıması qaydaları** deyilir. Bu akt Azərbaycan Respublika-sının mülki aviasiyasını idarə edən dövlət orqanı – «Azərbaycan Hava Yolları» Dövlət Konserni[2] («AZAL») tərəfindən təsdiq olunmuşdur.

BHNA-nın daşıma şərtlərindən fərqli olaraq, Beynəlxalq hava daşıması qaydaları **vahid sənəddir.** Bu sənəd özündə aşağıdakıları birləşdirir:

-sərnişin daşınması qaydaları;

-baqaj daşınması qaydaları;

-yük daşınması qaydaları.

Lakin buna baxmayaraq, Beynəlxalq hava daşıması qaydalarının məzmunu BHNA-nın daşıma şərtlərinin təcrübəsinə əsaslanır və onun əsas müddəalarını cüzi düzəlişlərlə təkrarlayır.

Sovet dövründə «Aeroflot»un Beynəlxalq hava daşıması qaydaları (1977-ci il) qüvvədə olmuşdur. Qaydalar SSRİ Mülki Aviasiya Nazirliyi tərəfindən təsdiq edilmişdi. O, SSRİ-nin beynəlxalq hava xətlərində həyata keçirilən sərnişin, baqaj və yük daşınması qaydalarını tənzimləyirdi.

---

[1] Qeydiyyata alınmış baqaj dedikdə daşıyıcının öz məsuliyyəti altında sərnişindən daşımaq üçün qəbul etdiyi baqaj başa düşülür.

[2] Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 16.04.2008-ci il tarixli Sərəncamı ilə «Azərbaycan Hava Yolları» Dövlət Konserni «Azərbaycan Hava Yolları» Qapalı Səhmdar Cəmiyyətə çevrilmişdir // «Nəqliyyat hüququ» jurnalı, Bakı, 2008, № 2, s.170.

5.6. Hava gəmilərinin fraxt edilməsi və çarter aviadaşımaları

Qeyri-müntəzəm aviadaşımalar Beynəlxalq hava nəqliyyatı ilə yük, sərnişin və baqaj aviadaşımalarının həyata keçirilmə formasından asılı olaraq aviauçuşların iki növü fərqləndirilir:

-müntəzəm aviadaşımalar (uçuşlar);

-qeyri-müntəzəm aviadaşımalar (uçuşlar).

Müntəzəm aviadaşımalar əvvəlcədən tərtib olunmuş cədvələ uyğun olaraq, müqavilə aviaxətləri üzrə yerinə yetirilən daşımalardır. Daşımanın bu növü **müntəzəm reyslər** əsasında həyata keçirilir.

Cədvəldə uçuşun marşrutu, aralıq dayanacaq yerləri (məntəqələri), uçuş vaxtı, təyinat yerinə çatma vaxtı və hava gəmisinin tipi göstərilir. Müntəzəm reyslərin yerinə yetirilməsinin belə şərtləri yalnız razılığa gələn dövlətlərin qarşılıqlı sazişi ilə dəyişdirilə bilər.

Qeyri-müntəzəm aviadaşımalar isə birdəfəlik uçuşa icazə qaydasında yerinə yetirilir. Daşımanın bu növünün əsasını **çarter aviadaşıması** təşkil edir.

Çarter aviadaşımaları çarter reysləri əsasında həyata keçirilir. Çarter reysləri isə xüsusi kontrakta uyğun olaraq yerinə yetirilir ki, həmin kontrakta fraxtetmə müqaviləsi və ya hava gəmisinin kirayələnməsi müqaviləsi deyilir.

Çarter uçuşları praktiki cəhətdən aviafraxtetmə (çarter) bazarı yaratmışdır. Dünyada ən iri beynəlxalq çarter daşıma bazarı Avropa Mülki Aviasiya Konfransına (AMAK) daxil olan 22 Qərbi Avropa dövlətləri arasında həyata keçirilən daşıma hesab edilir. İkincisi isə Şimali Atlantika vasitəsilə həyata keçirilən çarter daşıma-ların beynəlxalq bazarı sayılır. ABŞ-da da çarter daşımalarının həcmi böyükdür.

Çarter aviadaşımalarının inkişafını nə ilə izah etmək olar? Qeyd etmək lazımdır ki, hava daşımalarına olan tələbat, xüsusən də

turizm mövsümü dövründə həmişə çox olur. Məhz bu tələbat çarter aviadaşımalarının inkişafını şərtləndirir və ona ciddi təsir göstərir.

Əlbəttə, inkişaf etməkdə olan və bazarı yaranan çarter aviadaşımalarının vaxtilə beynəlxalq – hüquqi tənzimlənməsi tələb olunurdu. Bunun üçün beynəlxalq konvensiya qəbul edilməli idi. Məsələ onda idi ki, əvvəllər də qeyd etdiyimiz kimi, Varşava Konvensiyası çarter aviadaşımalarına aid norma və qaydalar nəzərdə tutmurdu. Bu onunla izah olunur ki, Varşava Konvensiyası qəbul olunduğu dövrdə daşımanın bu növünün inkişafı geniş xarakter almamışdı. Varşava Konvensiyasının çatışmazlığını aradan qaldırmaq tələb olunurdu. Bunun üçün 18 sentyabr 1961-ci il tarixində Meksikanın Qvadalaxara şəhərində müvafiq konvensiya imzalandı. O, beynəlxalq nəqliyyat hüququna Qvadalaxara Konvensiyası adı ilə məlumdur.

Qvadalaxara Konvensiyası

Qvadalaxara Konvensiyası belə adlanır: «Müqavilə üzrə daşıyıcı olmayan şəxslərin həyata keçirdikləri beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün Varşava Konvensiyasına» Əlavə Konvensiya.[1] Konvensiyanı 60-dan çox dövlət imzalamışdır. SSRİ bu Konvensiyanın iştirakçısı deyildi. Azərbaycan Respublikası 1999-cu ildən Konvensiyaya qoşulmuş və onu ratifikasiya etmişdir (Azərbaycan Respublikasının 9.11.1999-cu il tarixli 749-I Q nömrəli Qanunu).[2] Konvensiya Varşava sisteminə daxil olan müqavilədir.[3]

Qvadalaxara Konvensiyasının əsas xüsusiyyəti ondan ibarətdir ki, o, Varşava Konvensiyasındakı və bu Konvensiyaya əlavələrdəki boşluğu tamamladı. Belə ki, onlar çarter daşımasını və hava gəmisinin kirayələnməsi ilə bağlı münasibətləri tənzimləmirdi.

---

[1] Konvensiyanın mətni üçün bax: Azərbaycan Respublikasının 9.11.1999-cu il tarixli 749-I Q nömrəli Qanunu // Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat qanunvericiliyi. I kitab. Bakı, 2005, s. 136.

[2] Bu barədə bax: Əliyev E.Ə. Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının konvension təsbiti. Bakı , 2002, s. 147.

[3] Bax: Вельяминов Г.М. Международное экономическое право и процесс. Учебник. М., 2004, с. 225.

Qvadalaxara Konvensiyası Varşava Konvensiyasının əsas prinsiplərini kirayəyə götürülmüş hava gəmisi ilə həyata keçirilən daşımalara şamil edir. O, çarter aviadaşımalarının hüquqi rejimini müəyyənləşdirir. Beləliklə, Qvadalaxara Konvensiyasının əsas məqsədi çarter aviadaşımaları və hava gəmilərinin kirayələnməsi ilə bağlı münasibətləri tənzimləməkdən ibarətdir. O, həm çarter reyslərini, həm də kirayələnmə reyslərini Varşava Konvensiyasının nizamasalma predmetinə, hüquqi təsir sferasına daxil edir.

Qeyri-müntəzəm çarter aviadaşımalarının inkişafı buna səbəb oldu ki, daşımalar kirayələnmiş hava gəmiləri vasitəsilə həyata keçirilməyə başlandı. Daşıma müqaviləsi hava gəmisini kirayəyə verən aviaşirkətlə bağlanılırdı. Daşımanın özü isə daşıyıcı – kirayəçi tərəfindən yerinə yetirilirdi. Belə daşımanın hüquqi prosedurunu qaydaya salmaq, habelə hava gəmisini kirayəyə verənin (hava gəmisi sahibinin) və kirayəçinin (daşıyıcının) üzərinə düşən məsuliyyəti müəyyənləşdirmək üçün Qvadalaxara Konvensiyası beynəlxalq hava hüququna «faktiki daşıyıcı» anlayışını daxil edir.

Konvensiyanın 1-ci maddəsi faktiki daşıyıcıya anlayış verir: **faktiki daşıyıcı** dedikdə müqavilə üzrə daşıyıcı olmayan, lakin Varşava Konvensiyası və Haaqa Protokolu ilə tənzimlənən daşımanı həyata keçirməyə hüququ olan şəxs başa düşülür. Hava gəmisini çarter və ya kirayə əsasında yük sahibinə verən aviaşirkət fraktiki daşıyıcı sayılır.

Qvadalaxara Konvensiyası müəyyən edir ki, müqavilə üzrə daşıyıcı və fraktiki daşıyıcı Varşava Konvensiyasının təsir sferasına daxildir. Faktiki daşıyıcının hərəkəti müqavilə üzrə daşıyıcının hərəkəti kimi tanınır və əksinə (3-cü maddə). Digər tərəfdən, əgər faktiki daşıyıcı Varşava Konvensiyasının şərtləri əsasında daşımanı həyata keçirirsə, o, həm müqavilə bağlayan daşıyıcı, həm də faktiki daşıyıcı kimi Varşava Konvensiyasının təsir sferasına aid olur (2-ci maddə). Buna görə də o, Varşava Konvensiyasının məhdud məsuliyyət prinsipinə aid olan və aviaşirkət üçün əlverişli hesab olunan digər müddəalarına istinad edə bilər. Qvadalaxara

Konvensiyasının da **başlıca və əsas məzmunu** məhz bundan ibarətdir.

Yük sahibinin sərəncam və pretenziyaları həm müqavilə üzrə daşıyıcıya, həm də faktiki daşıyıcıya verilə bilər (4-cü maddə).

Qvadalaxara Konvensiyasına görə, daşıyıcı ilə faktiki daşıyıcı arasındakı qarşılıqlı münasibətlər onların daxili işidir və daşıma müqaviləsinin mövcudluğuna təsir göstərmir.

Qvadalaxara Konvensiyası zərərçəkən şəxslərə iddia verilməsi üçün xüsusi qayda müəyyən edir. Bu qaydaya görə, zərərçəkən mümkün olan üç alternativ variantdan birini seçə bilər. Belə ki, zərərçəkən şəxs iddianı ya müqavilə bağlayan daşıyıcıya, ya faktiki daşıyıcıya, ya da birlikdə hər ikisinə verə bilər. Bu kimi alternativ variantlar Konvensiyanın 7-ci maddəsində sadalanır. Variantlardan birini seçmək zərərçəkən şəxsin istək və mülahizəsindən asılıdır.

Əgər iddia daşıyıcılardan birinə verilərsə, onda o, digər daşıyıcını məhkə-mənin olduğu yerin qanununa uyğun olaraq, məhkəmə prosesinə cəlb edə bilər.

Faktiki daşıyıcıya iddia ya onun yaşadığı yerin məhkəməsinə, ya da baş idarəsinin olduğu yerin məhkəməsinə verilə bilər.

Müqavilə üzrə daşıyıcıya münasibətdə məhkəmə aidiyyəti Varşava Konvensiyası ilə müəyyən edilir.

Qvadalaxara Konvensiyası nə daşıma müqaviləsi bağlayan daşıyıcının, nə də faktiki daşıyıcının hüquq və vəzifələrini müəyyən etmir. Demək olar ki, Konvensiyada bu məsələyə toxunan normalar nəzərdə tutulmamışdır. Buna görə də onlar arasındakı qarşılıqlı münasibətlər bağladıqları çarter və ya kirayə müqaviləsi əsasında müəyyən edilməlidir.

Çarter aviadaşımaları. Hava çarter müqaviləsi

Aviaçarter daşımaları və ya çarter aviadaşımaları qeyri-müntəzəm daşımalardır.[1] Məlum olduğu kimi, çarter

[1] Вах: Остроумов Н.Н. Воздушный чартер и его условия // Советское государство и право. 1980, № 1, с. 126-230.

daşımaları dəniz hüququna da məlumdur. O, dəniz hüququnda dəniz çarteri, hava hüququnda isə hava çarteri və ya aviaçarter adlanır.

Hava çarteri (aviaçarter) ilə bağlı münasibətlər xüsusi xarakterli müqavilə ilə rəsmiləşdirilir. Həmin müqavilə hava çarter müqaviləsi (aviaçarter müqaviləsi) adlanır. Ona **hava gəmisini fraxetmə müqaviləsi** də deyilir.[2] Hava hüququnda çarter müqaviləsi **hava gəmisinin kirayələnməsi müqaviləsi** də adlanır.

Aviaçarter müqaviləsinə görə, bir tərəf (kirayəyə verən) sərnişin, yük, baqaj daşınması və ya digər məqsədlər üçün bir hava gəmisinin tutumunu haqqı ödənilməklə, tamamilə və ya qismən bir və ya bir neçə reys üçün digər tərəfə (kirayəçiyə) verməyi öhdəsinə götürür.

Kirayəyə verən şəxs hava gəmisinin sahibi (mülkiyyətçisi) olan aviaşirkətdir. Kirayəçi isə sifarişçidir. Həmin şəxsə hava gəmisini fraxtedən də deyilir.[3] Kirayə-yə verən və kirayəçi aviaçarter müqaviləsinin tərəfləridir. Müqavilə də məhz onlar arasında bağlanılır.

Heyət baxımından, dəniz çarter müqaviləsi kimi, aviaçarter müqaviləsinin də iki növü fərqləndirilir:

-heyətsiz hava gəmisini fraxtetmə müqaviləsi (heyətsiz aviaçarter müqaviləsi);

-heyətlə birlikdə hava gəmisini fraxtetmə müqaviləsi (heyətlə birlikdə aviaçarter müqaviləsi).

Heyətsiz aviaçarter müqaviləsinə görə, hava gəmisinin sahibi (kirayəyə verən) şərtləşdirilmiş haqq müqabilində hava gəmisini heyətsiz formada fraxt edənin (kirayəçinin) istifadəsinə verməyi öhdəsinə götürür.

Heyətlə birlikdə aviaçarter müqaviləsinə görə, hava gəmisinin sahibi (kirayəyə verən) müəyyən haqq almaqla hava

[2] Bax: Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник / Под ред. К.В.Холопова. М., 2000, с. 484.

[3] Bax: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок М., 1981, с.190; Авчинкин Д.В. Международные перевозки. Минск, 1999, с. 35.

gəmisini heyətlə birlikdə fraxtedənin istifadəsinə verməyi öhdəsinə götürür.

Aviaçarter daşımalarının hüquqi rejiminin yaradılması məsələsi həmişə diqqət mərkəzində olmuşdur. Bu məsələyə hələ XX əsrin 50-60-cı illərində kifayət qədər xeyli elmi əsərlər həsr edilmişdir.[1]

Aviaçarter daşımalarının **hüquqi rejimi** iki əsas məsələni əhatə edir. Bunlar-dan biri aviaçarter daşımalarının təşkili məsələsidir. **Aviaçarter daşımalarının təşkili** dedikdə uçuşun həyata keçirilməsinə icazə verilməsi, marşrutun müəyyən edilməsi, uçuşların dövrülüyü və digər məsələlər başa düşülür. Bu məsələlər mülki aviasiyanı idarə edən dövlət orqanlarının aktları ilə müəyyən edilir.

Aviaçarter daşımalarının hüquqi rejiminin əhatə etdiyi ikinci məsələ çarterin kommersiya şərtlərinə aiddir. **Aviaçarter daşımalarının kommersiya şərtləri** iki yolla müəyyən edilir. Birinci yolun mahiyyəti müvafiq qaydaların **aviaşirkətlərin tarif və qaydalarına** daxil edilməsindən ibarətdir. Burada çarter münasibətlərinə müfəssəl deyil, qısa şəkildə toxunulur. Belə ki, aviaşirkətlərin tarif və qaydalarında əsas diqqət gələcək daşıma (həm sərnişin daşınması, həm də yük daşınması) şərtlərinin müəyyən edilməsinə yönəlir. Buna görə də aviaçarter üzrə tərəflər (hava gəmisinin sahibi və fraxtedən) arasındakı qarşılıqlı münasibətlər burada geniş
səviyyədə tənzimlənmir.

Kommersiya şərtlərinin müəyyən edilməsinin ikinci yolu **çarter profor-malarından** ibarətdir. Söhbət aviaçarter müqaviləsinin birtipli proformalarından gedir. Məhz bu müqavilə çarterin özünün məzmununu, çarterdə iştirak edən tərəflərin hüquq və vəzifələrini müəyyən edir.

---

[1] Məsələn, bax: Sundberg. Air Charter. A Study of Legal Development. Stocholm, 1961; Gronfors K. Air Charter and the Warsaw Convention. The Hague, 1956.

Çarter proformaları hər bir aviaşirkət tərəfindən müstəqil surətdə hazırlanır. O, **nümunəvi müqavilə** kimi çıxış edir. Buna görə də çarter müqaviləsinin bağlanması zamanı tərəflər ona əlavələr edə bilərlər. Beləliklə, aviaçarterin şərtləri çarter proformalarında nəzərdə tutulur. Çarter proformalarında aşağıdakı şərtlər barədə razılıq əldə edilir:

-fraxt edilən hava gəmisinin xarakteristikası;

-hava gəmisindən istifadəyə görə ödənilməli olan fraxtın (haqqın) məbləği;

-hesablaşma qaydası;

-uçuşun marşrutu və cədvəli;

-nəqliyyat sənədləşdirilməsinin rəsmiləşməsi;

-icra edilməsinin mümkün olmamasına görə müqavilənin vaxtından əvvəl xitam edilməsi;

-hava gəmisi sahibinin (mülkiyyətçisinin) məsuliyyəti;

-daşıma müqaviləsinə tətbiq edilməli olan hüquq.

Çarter proformalarında nəzərdə tutulan əsas şərtlərdən biri **nəqliyyat sənədləşdirilməsinə** aiddir. Daşımanı rəsmiləşdirən nəqliyyat sənədi hava gəmisini kirayəyə verən aviaşirkət tərəfindən tərtib edilir.

Çarter proformalarında nəzərdə tutulan əsas şərtlərdən biri fraxta aiddir. **Fraxt** dedikdə hava gəmisindən istifadəyə görə ödənilən haqq başa düşülür. Belə haqq çarter proformalarında məhz fraxt adlanır. Fraxt hava gəmisindən saatla və ya reyslə istifadə meyarına görə hesablanır.

Fraxtın ödənilməsini təmin etmək üçün **yükə girov hüququ** nəzərdə tutulur.[1]

---

[1] Müəlliflərdən D.V.Avçinkin dəqiq olmayan belə fikir söyləyir ki, fraxtın ödənilməsi yükə borc hüququ ilə təmin olunur. (bax: Авчинкин Д.В. Международные перевозки. Минск, 1999, с.35).

Əgər fraxt ödənilməzsə, onda bu hüquqdan istifadə olunur. Yükə girov hüququ
fraxtın ödənilməsinin təminat üsulu kimi çıxış edir.

Bəzi çarter proformaları demerec haqqında şərt nəzərdə tutur. Bu şərtə görə, hava gəmisini əsassız yubatmağa görə haqq ödənilir ki, həmin haqqa **demerec** deyilir.

Çarter proformalarında nəzərdə tutulan şərtlərdən biri **daşıyıcının məsuliy-yətinə** aiddir. Daşıyıcı təqsiri olduqda məsuliyyət daşıyır.

Çarter proformalarında daşıyıcının məsuliyyətdən azad olunması hallarının siyahısı verilir.

Daşıma müqaviləsi üzrə daşıyıcının məsuliyyəti ya aviaşirkətin daşıma qaydaları ilə, ya da Varşava Konvensiyasının qaydaları ilə müəyyən edilir.

Aviaçarter daşımalarının tənzimlənməsində kollizion bağlantılardan istifadə oluna bilərmi? Qeyd etmək lazımdır ki, kollizion bağlantılar (bağlamalar) həmin növ daşımaların qaydaya salınmasında tətbiq edilir. Lakin kollizion bağlantının hansı növündən istifadə edilməsi barədə alimlər yekdil fikir söyləmirlər. Hüquq ədəbiyyatında aşağıdakı kollizion bağlantıların tətbiq olunması təklif edilir:

-əşyanın olduğu yerin qanunu;

-hava gəmisi bayrağının qanunu;

-daşımanı tənzimləyən qanun;

-hava gəmisini verən aviaşirkətin qanunu (qaydaları).

Məsələ burasındadır ki, Varşava Konvensiyası yalnız bəzi xüsusi kollizion bağlantı nəzərdə tutur və ümumi kollizion norma müəyyənləşdirmir. Lakin bir çox ölkələrin qanunvericiliyi, təcrübəsi və nəzəriyyəsində belə bir meyl yaranmışdır ki, ümumi kollizion bağlantı kimi daşıyıcının qanunundan istifadə olunsun. Lakin çarter əsasında çoxsaylı yük və sərnişin daşıma müqaviləsi bağlanılır. Buna görə də daşıyıcının qanunu kimi kollizion bağlantıdan istifadə etmək məqsədəuyğun deyildir. Müəlliflərdən O.N.Sadikov haqlı olaraq, **hava gəmisi verən aviaşirkətin** qanununun tətbiq olunmasını təklif edir.[1] Zənnimizcə, bu, məsələyə daha düzgün yanaşmadır. Məhz həmin kollizion bağlantı çarter münasibətlərinin
tənzimlənməsində hüquqi cəhətdən qeyri-müəyyənliyi aradan qaldırmağa imkan verir. Digər tərəfdən, praktika da göstərilən bağlantıya əsaslanır. Belə ki, birtipli çarter proformalarında, bir qayda olaraq, çarterin hava gəmisini verən aviaşirkətin qaydalarına tabe olması barədə göstəriş ifadə edilir.

---

[1] Вах:Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.191.

Çarter hüquqi təbiəti

Mülki hüquq elmində (doktrinasında) ən geniş mübahisə doğuran məsəllərdən biri çarterin hüquqi təbiətinə aiddir. Elə ki, aviaçarter öz hüquqi təbiətinə görə mürəkkəb xarakterə malikdir. Bu barədə müəlliflər bir neçə fikir söyləyirlər.

Bir qrup alimlər göstərirlər ki, hava çarter (aviaçarter) müqaviləsi icarə müqaviləsidir.[1] Sovet dövrünün hüquq elmində hava çarterinə məhz icarə kimi baxılmışdır.[2] Bəzi müəlliflər hava çarterini icarə tipli müqavilə hesab edirlər.[3] Məsələn, O.N.Sadikov yazır ki, hava çarteri öz əsas təyinatına görə icarə tipli müqavilədir.[4] Digər qrup müəlliflərin fikrincə, hava çarteri daşıma müqaviləsinin bir növü hesab edilir.[5]

---

[1] Məsələn, bax: Гражданское право. Учебник. Часть 2 / Под ред. А.Г.Калпина. М., 1999, с. 272.

[2] Bax: Советское государство и право, 1968, № 11, с.62; Правоведение, 1969, №3, с.133.

[3] Bax: Остроумов Н.Н. Воздушный чартер и его условия // Советское государство и право, 1980, № 1, с.130.

[4] Bax: Садиков О.Н. Указ. соч. с.130.

[5] Bax: Гражданское право. Учебник. Том 2. Полутом 2 / Под ред. Е.А.Суханова. М., 2000, с. 50.

Avropa hüquq elmində (doktrinasında) üstünlük təşkil edən konsepsiyaya görə, hava çarteri müəyyən halda icarə müqaviləsinin növü, digər halda isə daşıma müqaviləsinin növü kimi hesab edilməlidir.[6]

Hesab edirik ki, hava çarterinin hüquqi təbiətini müəyyənləşdirərkən məsələyə məhz bu cür yanaşılması daha önəmlidir. Belə ki, birmənalı şəkildə hava çarter müqaviləsinin ya icarə, ya da daşıma müqaviləsi olması fikrini söyləmək olmaz. Onun hüquqi təbiəti müvafiq şərtdən asılı olaraq müəyyən edilməlidir.

Əgər hava gəmisi sifarişçinin istifadəsinə heyətsiz (belə şərtlə) verilərsə, onda çarter icarə müqaviləsinin bir növü kimi çıxış edir. Belə hüquqi konstruksiya bir sıra xarici ölkələrin qanunvericiliyində, məsələn, Rusiya Federasiyasının Mülki Məcəlləsində (638-ci maddə) nəzərdə tutulmuşdur (nəqliyyat vasitəsinin texniki istismarı və idarə edilməsi üzrə xidmətlər göstərilməsi ilə icarəyə verilməsi müqa-viləsi). Belə halda hava gəmisinin sahibi (icarəyə verən) daşıyıcı rolunda çıxış etmir.

Əgər daşıyıcı hava gəmisinin tutumunu (tam və ya qismən) vermək şərtilə sərnişin, baqaj və ya yükün daşınmasını öz öhdəsinə götürərsə, onda çarter artıq daşıma müqaviləsinin bir növü kimi çıxış edir. Belə halda hava gəmisinin sahibi (icarəyə verən) daşıyıcı qismində çıxış edir. Başqa sözlə desək, hava gəmisi heyətlə birlikdə daşımanı həyata keçirir.

5.7.Azərbaycan Respublikasının Dövlət Mülki Aviasiya Administrasiyası

Azərbaycan Respublikasında mülki aviasiyanın fəaliyyətinə nəzarətin və dövlət tənzimlənməsinin təmin edilməsi məqsədilə

---

[6] Bax: Abraham H.J. Das Recht der Luftfaht. Kommentar und Quellens Ammlung, 1960, s.262-266; Sundberg. Aircharter. A Study of Legal Development Stockholm, 1961, p. 272 ff; Rodiere R.Droit des transports. Paris, 1977, pp. 845-847; Shawcross and Beaumont. Air law, 4 Edition, London, 1977, p.566.

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 29 dekabr 2006-cı il tarixli Fərmanı ilə «Azərbaycan Respublikasının Dövlət Mülki Aviasiya Administrasiyası» (DMA) yaradılmışdır.[1]

DMA respublika ərazisində aviasiya daşımaları ilə bağlı milli (daxili) nəqliyyat hüquq sistemində, həmçinin BMAT və digər müvafiq beynəlxalq təşkilatlarla əməkdaşlığın inkişaf etdirilməsində və Azərbaycan Respublikasının iştirakçısı olduğu mülki aviasiya sahəsində beynəlxalq konvensiyaların icrasına nəzarətin həyata keçirilməsində əhəmiyyətli rol oynayır. Onun Əsasnaməsi Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2007-ci il 20 aprel tarixli Fərmanı ilə təsdiq edilmişdir.[2] Əsasnamənin 1-ci bəndində göstərilir ki, DMA mülki aviasiya sahəsində nəzarəti, dövlət siyasətini və tənzimləməsini həyata keçirən mərkəzi icra hakimiyyəti orqanıdır.

Administrasiyanın əsas fəaliyyət istiqamətləri aşağıdakılardır:

- müvafiq sahədə dövlət siyasətinin formalaşdırılmasında iştirak edir və bu siyasətin həyata keçirilməsini təmin edir;

-müvafiq sahənin inkişafını təmin edir;

-mülki hava gəmilərinin uçuşlarının təhlükəsizliyinin, aviasiya təhlükəsizliyinin və hava gəmiləri tərəfindən ətraf mühitin mühafizəsinin təmin edilməsinə nəzarət edir;

-qanunvericiliklə müəyyən edilmiş digər istiqamətlərdə fəaliyyət göstərir.

DMA müəyyən edilmiş fəaliyyət istiqamətlərinə uyğun olaraq aşağıdakı vəzifələri yerinə yetirir:

-müvafiq sahədə öz səlahiyyətləri daxilində normativ tənzimləməni həyata keçirmək;

-dövlət proqramlarının və inkişaf konsepsiyalarının həyata keçirilməsini öz səlahiyyətləri daxilində təmin etmək;

---

[1] Bax: «Nəqliyyat hüququ» elmi-nəzəri, təcrübi jurnalı. Bakı, 2007, № 2, s.121.

[2] Bax: «Nəqliyyat hüququ» elmi-nəzəri, təcrübi jurnalı. Bakı, 2007, № 3, s.121-128.

-qanunvericiliklə nəzərdə tutulmuş hallarda və qaydada fəaliyyətin müvafiq növləri üzrə xüsusi razılıq (lisenziya), habelə hüquqmüəyyənedici sənədlər vermək;

-BMAT və digər beynəlxalq təşkilatlarla əməkdaşlıq etmək, onların işində iştirak etmək, həmçinin xarici ölkələrin Aviasiya Administrasiyaları ilə qarşılıqlı əlaqədə fəaliyyət göstərmək;

-müvafiq sahədə milli qayda, norma və prosedurlara və beynəlxalq standart və tövsiyə olunan təcrübəyə riayət olunmasına nəzarət etmək, habelə müvafiq sahədə milli qanunvericilik və digər normativ hüquqi aktlarla BMAT-ın Standartları və Tövsiyə olunan təcrübəsi arasında fərqlərin mövcudluğu barədə məlumat vermək;

-mülki hava gəmiləri ilə baş vermiş aviasiya hadisələrini (qəzalarını) aidiyyəti icra hakimiyyəti orqanları ilə birgə araşdırmaq, aviasiya hadisələri (qəzaları) və insidentlərinin qarşısının alınması məqsədilə aviasiya ictimaiyyəti arasında informasiyanın yayılmasını həyata keçirmək, aviasiya hadisələri və insidentlərinin uçotunu aparmaq, onlar barədə müvafiq beynəlxalq mülki aviasiya təşkilatlarına vaxtında məlumat vermək və s.

DMA öz vəzifələrini yerinə yetirmək üçün müəyyən hüquqlara malikdir. Bunların sırasında aşağıdakıları göstərmək olar:

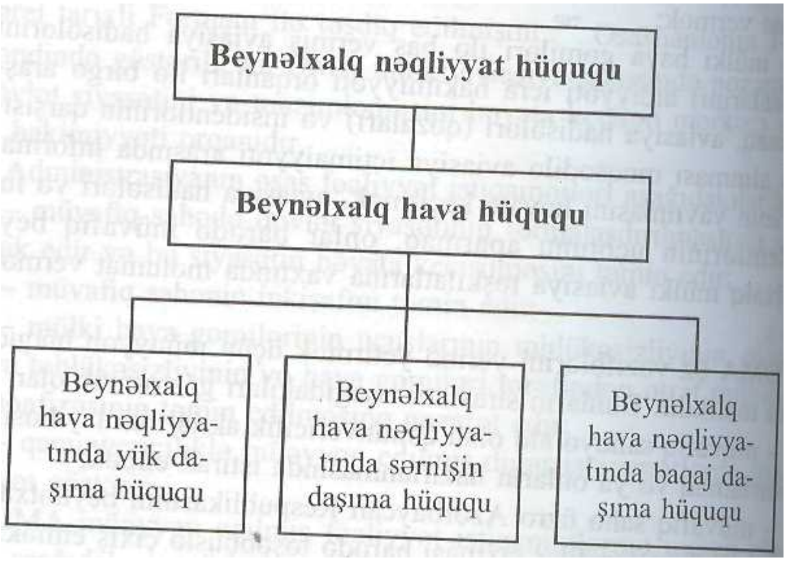
-müvafiq sahəyə aid olan qanunvericilik aktlarının layihəsini hazırlamaq və ya onların hazırlanmasında iştirak etmək;

-müvafiq sahə üzrə Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq müqavilələrə tərəfdar çıxması barədə təşəbbüslə çıxış etmək;

-qanunvericiliklə müəyyən edilmiş qaydada müvafiq beynəlxalq təşkilatlarla, xarici dövlətlərin aidiyyəti dövlət orqanları (qurumları) ilə əməkdaşlıq etmək, xarici dövlətlərin müvafiq təcrübəsini öyrənmək;

-zəruri hallarda BMAT-ın Standartlarına və Tövsiyə olunan təcrübəsinə əlavə və dəyişikliklərin edilməsi barədə qeyd edilən təşkilata təkliflər vermək və s.

5.8.«Beynəlxalq hava hüququ» fəsli üzrə sxem



VI FƏSİL. BEYNƏLXALQ AVTOMOBİL HÜQUQU

6.1. Beynəlxalq avtomobil hüququ anlayışı

Avtomobil nəqliyyatı beynəlxalq ticarət yüklərinin daşınmasında böyük əhəmiyyətə malikdir. Son zamanlar dünya təsərrüfat əlaqələrində beynəlxalq avtomobil daşımaları nəzərə çarpan dərəcədə artmışdır. Müasir dövrdə Azərbaycan Respublikası ilə MDB ölkələri arasında, habelə İran İslam Respublikası və Türkiyə Respublikası ilə beynəlxalq avtomobil əlaqələri xeyli inkişaf etmişdir.[1]

Avtomobil nəqliyyatı beynəlxalq sərnişin daşımalarında da mühüm rol oynayır. Avropa ölkələrində müntəzəm beynəlxalq avtomobil xətləri təşkil edilir. Müntəzəm sərnişin xətləri, hər şeydən əvvəl, mövsümdən-mövsümə açılır və turistlərin daşınmasında böyük əhəmiyyət kəsb edir.[2]

Beynəlxalq avtomobil daşımalarının həyata keçirilməsi zamanı əmələ gələn avtonəqliyyat-hüquq münasibətləri beynəlxalq avtomobil hüququ vasitəsilə nizama salınır.

Hüquq ədəbiyyatı səhifələrində beynəlxalq avtomobil hüququna konkret anlayış verilməsinə cəhd göstərilmir. Lakin regional və milli səviyyədə «avtonəqliyyat hüququ» anlayışı işlədilməsinə rast gəlinir. Məsələn, Sovet avtonəqliyyat hüququ,[3]

---

[1] Bax: Əliyev E.Ə. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2005, s.437.

[2] Вах: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.145.

[3] Вах: Шварц Х.И. Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте. М.: Юридическая литература, 1966, с.10; А.Г.Быков, Д.И.Половинчик. Основы автотранспортного права. М.: Юридическая литература, 1986, с.13.

Avropa avtonəqliyyat hüququ,[4] MDB məkanında beynəlxalq avtomobil daşımaları,[5] beynəlxalq avtomobil əlaqələri[6] və s.

Beynəlxalq avtomobil hüququ beynəlxalq nəqliyyat hüququnun subinstitutudur. O, beynəlxalq avtomobil nəqliyyatında yük daşıma hüququ, beynəlxalq avtomobil nəqliyyatında sərnişin daşıma hüququ və beynəlxalq avtomobil nəqliyyatında baqaj daşıma hüququ kimi bölmələrə ayrılır.

Beynəlxalq avtomobil hüququ – yük və sərnişin daşınması üzrə beynəlxalq avtomobil nəqliyyatının hüquqi rejimini müəyyən edən, habelə beynəlxalq avtonəqliyyat prosesi iştirakçıları arasındakı qarşılıqlı münasibətləri nizama salan və bu fəaliyyətlə bağlı dövlətlərarası münasibətləri tənzimləyən hüquq normaları və prinsiplərinin məcmusudur.

Beynəlxalq avtonəqliyyat prosesi iştirakçıları dedikdə daşıyıcı, yükgöndərən, yükalan, sərnişin, sığortaçı və digər şəxslər başa düşülür.

Beynəlxalq avtomobil hüququnun mənbələri beynəlxalq müqavilələr, milli (daxili) avtonəqliyyat qanunvericiliyi və hüquqi adətlərdən ibarətdir.

Beynəlxalq avtomobil hüququnda hüquq normalarının imperativ və dispozitiv normaları kimi növləri fərqləndirilir. İmperativ normalara aiddir: məsələn, daşıyıcı tərəfindən daşımanın yerinə yetirilməsi, yükgöndərən (və ya yükalan) tərəfindən daşıma haqqının ödənilməsi, yükgöndərən tərəfindən daşınmaya təqdim edilən yükə hökmən əmtəə-nəqliyyat qaiməsinin tərtib edilməsi, avtomobil vokzallarında oddan təhlükəli, partlayıcı, zəhərləyici və

---

[4] Bax: Европейское международное право / Отв.ред. Ю.М.Колосов, Э.С.Кривчикова, П.В.Саваськов. М.: Международные отношения, 2005, с.235-238.

[5] Bax: Егиазаров В.А. Транспортное законодательство государств-участников СНГ. М.: Норма, 2007, с.447-459.

[6] Bax: Анцелевич Г.О., Покрещук О.О., Ковалевська Л.I. Мiжнародно-правова регламентацiя транспортних перевезень. Киiв, Зовнiшня торгiвля, 2004, с.70-99.

belə xassəli digər maddələrin saxlama kamera-larına qəbul edilməsini və təhvil verilməsini qadağan edən və s. barədə normalar.

Dispozitiv normalara aid belə misal göstərmək olar: əgər daşıma müqaviləsində başqa hal nəzərdə tutulmamışdırsa, yükün avtomobilə yükgöndərən tərəfindən yüklənilməsi, yükalan tərəfindən boşaldılması və s. barədə normalar.

Beynəlxalq avtomobil hüququnun **nizamasalma predmetini** avtonəqliyyat münasibətləri təşkil edir. Bu münasibətlərin hüquqi tənzimlənməsində beynəlxalq nəqliyyat hüququnun ümumi və xüsusi prinsipləri ilə yanaşı, beynəlxalq avtomobil hüququnun **spesifik xarakterli prinsipləri** də əhəmiyyətli rol oynayır. Onlara aşağıdakıları aid etmək olar:

-beynəlxalq avtonəqliyyat-hüquq münasibətləri subyektlərinin hüquq bərabərliyi;

-beynəlxalq avtonəqliyyat xidmətləri istehlakçıları tərəfindən daşıyıcının azad seçilməsi;

-beynəlxalq avtomobil nəqliyyatı sahəsində fəaliyyətin təhlükəsizliyinin vahid norma, standart və qaydalar əsasında təmin olunması;

-avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq daşımalar yerinə yetirilərkən icbari və ya
könüllü sığorta tətbiq olunması və s.

Beynəlxalq avtomobil hüququnun təşəkkül tapması, onun tarixi avtomobilin icad edilməsilə bağlıdır. Avtomobil nəqliyyatı XX əsrin əvvəllərindən inkişaf etməyə başlamışdır.[1] Avtomobil sənayesi inkişaf etdikcə dövlətlərarası avtomobil əlaqələri yaradılmış və bu əlaqələr, ilk növbədə, regional səviyyədə konvensiya və sazişlərlə tənzimlənirdi. Avtonəqliyyatın yüksək inkişaf tempi və təşkmilləşdiril-məsi dövlətlərin xarici iqtisadi (ticarət) fəaliyyətinin aktivləşməsinə şərait yaratdı və beynəlxalq avtodaşımaların tənzimlənməsi sahəsində beynəlxalq iqtisadi münasibətlər miqyasında müvafiq beynəlxalq nəqliyyat konvensiyalarının qəbul

[1] Bax: Сарафанова Е.В., Евсеева А.А., Копцев Б.П. Грузовые автомобильные перевозки. Москва – Ростов-на Дону: ИЦ «Март», 2006, с. 35-39.

edilməsini şərtləndirdi. Avtonəqliyyat-hüquq münasibətlərini nizama salan müvafiq beynəlxalq konvensiya və sazişlər barədə növbəti paraqraflarda söhbət açacağıq.

6.2.Beynəlxalq avtomobil daşımalarının təşkili və hüquqi tənzimlənməsi

Beynəlxalq avtomobil daşımalarının təşkili və xüsusiyyətləri

Avtomobil nəqliyyatı hər bir ölkənin nəqliyyat sisteminin vacib tərkib hissəsidir. Nəqliyyatın bu növü istənilən dövlətin iqtisadi-təsərrüfat həyatında, eləcə də sərnişin daşımalarında mühüm rol oynayır.

Avtomobil daşımaları nəqliyyatın digər növləri ilə daşımalarla müqayisədə nisbətən elastiklik xarakterinə malikdir. Belə ki, onun köməyi və vasitəsilə əmtəələrin (sənaye malları, kənd təsərrüfatı məhsulları və s.) «qapıdan qapıya» çatdırılması mümkündür.[2] Məhz bu xüsusiyyətinə və digər üstünlüklərinə görə dövlətlər arasında xarici ticarət yüklərinin və sərnişinlərin daşınmasında avtomobil nəqliyyatından geniş istifadə edilir. Son zamanlar avtomobil nəqliyyatı daha da inkişaf etməkdədir.

Beynəlxalq ticarət yüklərinin daşınmasında avtomobil nəqliyyatının rolu və xidməti önəmlidir. Onun həyata keçirdiyi fəaliyyətin vacib sahəsini ölkələr arasında xarici iqtisadi əlaqələrin təminatı məsələsi təşkil edir. Məsələn, Avropa İttifaqı dövlətləri arasında xarici ticarət yük daşımalarının yarısı avtomobil nəqliyyatının payına düşür. Nəqliyyatın bu növü üçün, xüsusilə, belə bir hal səciyyəvidir ki, yük sahibləri ilə daşıyıcılar bir-birləri ilə bilavasitə əlaqədə olurlar. Buna görə də beynəlxalq avtomobil daşımalarına maraq daim artır.[1] Sözsüz ki, xarici ticarət

---

[2] Bax: Фомичев В.И. Международная торговля. М., 2001, с.421; Əliyev E.Ə. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ. Dərs vəsaiti. Bakı, 2005, s.437.

[1] Bax: Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник/ Под ред. К.В. Холопова. М., 2000, с.425.

daşımalarının həyata keçirilməsi zamanı avtomobil nəqliyyatı digər nəqliyyat növlərinə münasibətdə üstünlüyə malikdir.[2] Bir sözlə, avtomobil nəqliyyatı beynəlxalq (dövlətlərarası) iqtisadi sferada mühüm rol oynayır.

Hüquq ədəbiyyatında beynəlxalq avtomobil nəqliyyatı və daşımalarının belə bir vacib xüsusiyyəti göstərilir ki, beynəlxalq daşımalar həyata keçirilən zaman **avtonəqliyyat vasitələri dövlət sərhədlərini keçərək başqa dövlətin yolları ilə hərəkət** edir.[3] Bu, beynəlxalq yol hərəkəti sayılır. Beynəlxalq yol hərəkəti anlayışının daha müfəssəl şəkildə izahı «Yol hərəkəti haqqında» Beynəlxalq Konvensiyanın (8.11.1968-ci il, Vyana) I fəslində (maddə 1, b)[4] və "Yol hərəkəti haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanununda (3.07.1998-ci il) verilmişdir (maddə 1. 4).[5] Beynəlxalq yol hərəkəti dedikdə bir dövlətin hüquqi və ya fiziki şəxsinə məxsus olan və başqa dövlətin ərazisinə müvəqqəti gətirilərək, orada qeydiyyata alınmayan nəqliyyat vasitəsinin iştirak etdiyi yol hərəkəti başa düşülür.

Beynəlxalq avtomobil nəqliyyatının ikinci xüsusiyyəti ondan ibarətdir ki, o, **gömrük proseduru və vergi məsələsi ilə bağlıdır.** Beynəlxalq avtomobil əlaqələrinin təşkilində dövlətlərarası daşımaların gömrük tənzimlənməsi ən vacib məsələlərdən biridir. Belə daşımalar gömrük qaydaları ilə tənzimlənir. Beynəlxalq avtomobil daşımaları zamanı yük dövlət ərazisini keçdikdə gömrük orqanları özlərinin milli yoxlama sistemi və prosedurunu tətbiq

---

[2] Bax: Международное частное право. Учебник /Под ред. Г.К.Дмитриевой. М., 2004, с.463.

[3] Bax: Лунц Л.А. Курс международного частного права. В 3-х томах. М., 2002, с.553; Международное частное право. Учебник/ Отв. ред. О.Н.Садиков. М., 1984, с.186; Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.138; Əliyev E.Ə. Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının konvension təsbiti. Bakı, 2002, s.74-76.

[4] Azərbaycan Respublikası bu Konvensiyaya 29 aprel 1997-ci il tarixli 287-1Q nömrəli Qanunla qoşulmuşdur.

[5] Bax: «Yol hərəkəti haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanunu. Bakı, «Hüquq ədəbiyyatı» nəşriyyatı, 1998, s.3.

edirlər. Buna görə də dövlətlər **beynəlxalq gömrük tranzit sistemi** yaratmışlar.

Beynəlxalq avtomobil daşımaları, qeyd etdiyimiz kimi, həm də **vergi məsələsi (proseduru)** ilə bağlıdır. Belə ki, beynəlxalq yük daşımalarını həyata keçirmək üçün istifadə edilən avtoyol nəqliyyat vasitələri, eləcə də beynəlxalq gediş-gəliş üçün istifadə olunan özəl (xüsusi) avtonəqliyyat vasitələri vergitutma obyektidir.

Beynəlxalq avtomobil nəqliyyatının üçüncü xüsusiyyətini **icazə sistemi** təşkil edir. İcazə (lisenziya) sistemi beynəlxalq avtomobil daşımalarının mühüm prinsipidir. Bu prinsipə görə, xarici dövlət ərazisində yük daşınması yalnız həmin dövlətin səlahiyyətli orqanlarının icazəsi ilə həyata keçirilə bilər.

Beynəlxalq avtomobil nəqliyyatının dördüncü xüsusiyyəti onun **sığorta məsələsi** ilə bağlı olmasından ibarətdir. Belə ki, beynəlxalq avtomobil daşımaları **daşıyıcının üçüncü şəxslər qarşısında mülki məsuliyyətinin məcburi (icbari) sığortası** şəraitində həyata keçirilir. Sığorta beynəlxalq daşımaları həyata keçirən hər bir avtonəqliyyat vasitəsinə aiddir. Belə ki, avtonəqliyyat vasitələri yüksək təhlükə mənbəyidir.[1] Yüksək təhlükə mənbəyinin sahibi (daşıyıcı) vurduğu zərərin əvəzini ödəməlidir və o, bununla zərərçəkən şəxslər qarşısında mülki məsuliyyət daşıyır. Məhz belə məsuliyyət sığortalanır. Sığorta avtonəqliyyatla üçüncü şəxslərə vurula bilən bütün zərər hallarına (başqa nəqliyyat vasitələrinin zədələnməsinə, fiziki şəxslərin ölməsinə və ya şikəst olmasına, başqa şəxslərin əmlakına ziyan dəyməsinə və s.) şamil olunur.

Beynəlxalq avtomobil nəqliyyatının beşinci xüsusiyyəti ondan ibarətdir ki, o, **xarici avtonəqliyyat vasitələrinə texniki xidmət göstərilməsi** şəraitində fəaliyyət göstərir. Xarici avtonəqliyyat vasitələrinə texniki xidmət göstərilməsi məqsədilə xüsusi, ixtisaslaşdırılmış qurumların yaradılması tələb olunur.

---

[1] Bax: Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının mülki hüququ. Dərslik. II cild. Bakı, 2001; Əliyev E.Ə. Yol hərəkətinin beynəlxalq- hüquqi tənzimlənməsi və milli qanunvericilik. Dərs vəsaiti. Bakı, 2003, s.9.

Kontinentaldaxili yollarla böyük olmayan partiya yüklərin, hazır məhsul-ların, xalq istehlakı mallarının, ərzaq məhsullarının, dəstləşdirici məmulatların, təhlükəli yüklərin və s. göndərilməsi, hər şeydən əvvəl, adətən, avtomobil nəqliyyatı vasitəsi ilə həyata keçirilir. Azərbaycan Respublikasında da müasir dövrdə beynəlxalq avtomobil daşımaları yüksək templə inkişaf edir. Ölkəmizdə belə daşımaların həyata keçirilməsilə məşğul olan çoxsaylı firmalar, şirkətlər fəaliyyət göstərir.

Beynəlxalq avtomobil daşımalarının inkişafında aşağıda göstərilən xüsusiləşdirilmiş təşkilatların mühüm rolu vardır[1]:

-Yol Hadisələrinin Qarşısının Alınması Üzrə Beynəlxalq Təşkilat – MOPDP (YHQBT, 1901-ci il);

-Beynəlxalq Avtoyol Federasiyası – FİA (BAF, 1904-cü il);

-Yol Konqreslərinin Daimi Beynəlxalq Assosiasiyası – PMADK (YKDBA, 1909-cu il);

-Beynəlxalq Avtonəqliyyat Federasiyası – MAF (BNF, 1948-ci il);

-Beynəlxalq Avtomobil Nəqliyyatı İttifaqı – IRU (BANİ, 1948-ci il);

-Tez Korlanan Məhsullarının Nəzarət Edilən Temperatur Şəraitində Daşın-ması Üzrə Beynəlxalq Təşkilat – TRANSFİQORUT Avropa (TMDBT, 1955-ci il);

-Uzaq Reys Yük Avtomobilləri Sürücülərinin Beynəlxalq İttifaqı (USBİ, 1957-ci il);

-BMT Avropa İqtisadi Komissiyasının Daxili Nəqliyyat Üzrə Komitəsi (DNK);

-Avropa İqtisadi Birliyinin Nəqliyyat Üzrə Komissiyası (ANK);

-Beynəlxalq Ekspeditor Assosiasiyaları Federasiyası – FİATA (BEAF, 1926-cı il). BEAF-də bütün texniki işləri üç institut yerinə yetirir: Avtodaşımalar İnstitutu – AFİ (ADİ), Yerüstü Nəqliyyat İnstitutu – STİ (YNİ), Multimodal Daşımalar İnstitutu – MTİ (MDİ);

---

[1] Вах: Авчинкин Д.В. Международные перевозки. Минск, 1999, с.10-11.

-Azərbaycan Beynəlxalq Avtomobil Daşıyıcıları Assosiasiyası – (ABADA, 1993-cü il) və s.

Beynəlxalq avtomobil daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi

XX əsrin əvvəllərindən başlayaraq avtomobil nəqliyyatı beynəlxalq (dövlətlərarası) daşımaların həyata keçirilməsində ən münasib və əlverişli vasitələrdən biri kimi tanınmışdır. Ona görə də bir az əvvəl qeyd etdiyimiz kimi, həmin dövrdən etibarən, dövlətlər arasında xarici ticarət yüklərinin və sərnişinlərin daşınmasında avtomobil nəqliyyatından geniş surətdə istifadə olunmağa başlanıldı. Bu sahədə yaranan beynəlxalq – hüquqi məsələləri həll etmək üçün bir sıra vacib beynəlxalq sazişlər qəbul olunmuşdur. Bu sazişlərdə yekdilliklə qəbul edilmiş (ümumtanınmış) qayda və prosedurlar müəyyən edilir ki, onlar beynəlxalq ticarətin inkişafına önəmli təsir göstərirlər. Belə qayda və prosedurlar avtonəqliyyatın fəaliyyətini beynəlxalq miqyasda tənzimləmək məqsədi güdür.

Beynəlxalq avtomobil daşımaları sahəsində hüquqi münasibətləri tənzimləyən mühüm aktlara aşağıdakıları aid etmək olar:

-Yol hərəkəti haqqında Konvensiya (19.09.1949-cu il, 1977-ci ildə qüvvəyə minmiş 1968-ci il redaktəsi ilə);

-Yol nişanları və işarələri haqqında Protokol (19.09.1948-ci il, 1978-ci ildə qüvvəyə minmiş 1968-ci il redaktəsi ilə);

-Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi haqqında Konvensiya (BYDM, 19.05.1956-cı il);

-Təhlükəli yüklərin quru yollar ilə beynəlxalq daşımaları haqqında Avropa Sazişi – DOPOQ (TYDAS, 30.09.1957-ci il);

-BYD Kitabçası tətbiq edilməklə beynəlxalq yük daşımaları haqqında Gömrük Konvensiyası (15.01.1959-cu il, Konvensiya yeni redaktə ilə 1978-ci ildə qüvvəyə minmişdir);

-Beynəlxalq avtomobil sərnişin və baqaj daşınması müqaviləsi haqqında Konvensiya (BADMK, 01.03.1973-cü il);

-Beynəlxalq avtomagistrallar haqqında Avropa Sazişi (BAS, 15.11.1975-ci il);

-Sərhədlərdə yüklərin nəzarətdən keçirilməsi şərtlərinin razılaşdırılması haqqında Beynəlxalq Konvensiya (21.10.1982-ci il);

-Ticarət terminlərinin təfsiri üzrə Beynəlxalq Qaydalar – İNKOTERMS (TTTBQ, 1936-cı il, dəyişiklik və əlavələrlə);

-Beynəlxalq avtomobil daşımalarını həyata keçirən nəqliyyat vasitələri heyətinin işinə aid Avropa Sazişi – ESTR (BNAS, 01.07.1970-ci il, 1976-cı ildə qüvvəyə minmişdir) və s.

Avtomobil daşımaları barədə beynəlxalq sazişlər çoxtərəfli xarakterə malik olan normativ sənədlər hesab edilir. Beynəlxalq Avtomobil Nəqliyyatı İttifaqının (BANİ – ingiliscə İRU) tövsiyəsi ilə belə sənədlər aşağıda göstərilən altı qrupa bölünür:

1.Beynəlxalq avtomobil yük daşınması müqaviləsini tənzimləyən beynəlxalq sazişlər;

2.Gömrük prosedurunu qaydaya salan (nizamlayan) beynəlxalq sazişlər;

3.Yol hərəkətinin təşkilinə aid olan beynəlxalq sazişlər;

4.Vergi prosedurunu və qaydalarını müəyyənləşdirən beynəlxalq sazişlər;

5.Bəzi spesifik kateqoriyalı yüklərin daşınmasına aid olan beynəlxalq sazişlər;

6.Beynəlxalq avtomobil daşımalarını həyata keçirən sürücülərin əmək və istirahət rejimini müəyyən edən beynəlxalq sazişlər.

BANİ beynəlxalq avtomobil nəqliyyatının inkişafında mühüm rol oynayır. O, 1948-ci ildə Cenevrədə təsis olunmuşdur. BANİ öz hüquqi statusuna görə **qeyri-hökumət təşkilatıdır**. Lakin buna baxmayaraq, o, beynəlxalq avtomobil nəqliyyatının fəaliyyətini tənzimləyən beynəlxalq sazişlərin (normativ aktların) hazırlanmasında və qəbul edilməsində önəmli rol oynayır. Həmin məsələlərin həllində bu təşkilatın kifayət qədər təsiri vardır.

BANİ-yə 50-yə yaxın ölkə daxildir. İttifaqın üzvləri peşəkar avtomobil nəqliyyatını, habelə xüsusi istifadədə olan nəqliyyatı təmsil edən milli assosiasiyalardan ibarətdir. Direktor Şurası, Rəyasət Heyəti və Baş Katiblik İttifaqın orqanları sayılır.

İttifaqın məqsədi avtomobil nəqliyyatı iqtisadiyyatının və daşıyıcıların mənafeləri üçün beynəlxalq avtomobil nəqliyyatının inkişafına köməklik göstərilməsindən ibarətdir. İttifaq bundan ötrü tövsiyələr verir, konvensiya layihələri hazırlayır. Konqreslər keçirmək İttifaqın fəaliyyətində mühüm rol oynayır. Burada ayrı-ayrı ölkələrin hökumətlərinə müraciətlər edilir, proqram xarakterli qərarlar qəbul olunur.

İttifaqın fəaliyyəti nəticəsində Gömrük Konvensiyası (Cenevrə, 14.11.1975-ci il yeni redaktə ilə) hazırlanmış və qəbul edilmişdir.[1] Beynəlxalq avtomobil nəqliyyatının fəaliyyətini tənzimləyən bir sıra sazişlər

---

[1] Yeri gəlmişkən, Azərbaycan Respublikası 12.03.1996-cı il tarixli 33-1Q nömrəli Qanunla (9.12.2003-cü il tarixli 552-II Q nömrəli düzəlişlərlə) «BYD kitabçası tətbiq edilməklə beynəlxalq yük daşımaları haqqında» Gömrük Konvensiyasına qoşulmuşdur.

məhz onun iştirakı ilə işlənib hazırlanmışdır (məsələn, beynəlxalq avtomobil yük daşınması müqaviləsi, sərnişin və baqaj daşıma müqaviləsi barədə konvensiyalar və s.).

6.3.Beynəlxalq avtonəqliyyat-hüquq münasibətlərinin reqlamentləşdiril-məsinin xüsusiyyətləri

Məlum olduğu kimi, ilk avtomobillər hələ XIX əsrin sonralarında meydana çıxsa da, XX əsr avtomobil nəqliyyatının fəal inkişafı ilə əlamətdar oldu. Bu əsrdə bir çox onilliklər boyu avtomobil sənayesinin daim artımı müşahidə edilir ki, bu nəqliyyat növünün gündəlik həyata tətbiqi də iqtisadiyyatda, sosial sahədə, ekologiyada və i. a. keyfiyyət dəyişiklikləri doğurdu. Avtomobilin meydana çıxması quru yol ilə sərnişin və yük daşınmasında mövcud vəziyyəti əsaslı şəkildə dəyişdi: at-araba nəqliyyatı sıxışdırılıb aradan çıxarıldı, həmçinin dəmir yolu nəqliyyatının inkişaf proqramlarına dəyişikliklər edildi.

Avtomobil sənayesi inkişaf etdikcə və təkmilləşdikcə, əvvəlcə, regional (Avropa), daha sonra isə dünya səviyyəsində beynəlxalq konvensiyaların qəbul edilməsi zərurəti də artdı. Belə ki, 1926-cı ildə Avtomobil hərəkəti haqqında və Yol hərəkəti haqqında beynəlxalq Paris Konvensiyaları, 1931-ci ildə isə Eyni yol nişanlarının və işarələrinin tətbiq edilməsi haqqında Cenevrə Konvensiyası qəbul edildi[1].

Qloballaşma şəraitində beynəlxalq iqtisadi əməkdaşlığın inkişafı beynəlxalq avtomobil daşımalarının həcminin artmasını şərtləndirir, Azərbaycan Respublikası da daxil olmaqla, yeni müstəqil dövlətlərin dünya iqtisadi proseslərinə cəlb edilməsi isə bu daşımaların hüquqi tənzimlənməsi və beynəlxalq avtonəqliyyat-hüquq münasibətlərinin təkmilləşdirilməsinə dair məsələlərin fəal işlənib hazırlanması və araşdırılmasının zəruriliyini nəzərdə tutur.

---

[1] Əliyev E.Ə. Beynəlxalq avtomobil əlaqələrinin və daşımalarının hüquqi rejimi // Hüquqi dövlət və qanun, Bakı, 2001, № 8, s. 32-34.

Bu məsələlərin həllində beynəlxalq iqtisadi əlaqələr genişləndikcə, işgüzar əməkdaşlığın yeni təşkilati formaları meydana çıxdıqca əhəmiyyəti artan həm beynəlxalq ümumi hüququn, həm də beynəlxalq xüsusi hüququn norma və prinsipləri prioritet rol oynayır[2]. Nəqliyyat sahəsində milli qanunvericiliyin rolu da eyni dərəcədə əhəmiyyətlidir. Onun məqsədi ayrı-ayrı dövlətlərin dünya nəqliyyat sisteminə tədricən inteqrasiya olunması ilə beynəlxalq əlaqələrdə daşıma prosesinin təkmilləşməsinin və milli daşıyıcıların mövqelərinin möhkəmləndirilməsinin hüquqi təminatıdır.

Xarici ticarət daşımalarının həyata keçirilməsi zamanı avtomobil nəqliyyatı nəqliyyatın digər növlərilə müqayisədə müəyyən üstünlüklərə malikdir: xüsusilə, manevretmə qabiliyyəti, çatdırılmanın operativliyi və müntəzəmliyi, yükün həcminin kiçikliyi, yaxud qablaşdırmanın olmaması, daşımaların yüksək valyuta səmərəliliyinin təmin edilməsi[1]. Beynəlxalq avtomobil daşımalarına gəldikdə, təkcə Rusiyada on il bundan əvvəlki məlumatlara görə, həmin daşımaları bu məqsədlə 12 mindən artıq avtomobildən istifadə edən 2500-dən çox müəssisə yerinə yetirirdi[2].

Müasir beynəlxalq avtomobil daşımaları həm bu sahədə nəqliyyat münasibət-lərinin tənzimlənməsi məsələlərində, həm də bütövlükdə beynəlxalq nəqliyyat hüququnun inkişafı və təşəkkülü üçün əhəmiyyətə malik olan müəyyən xüsusiyyət-lərlə xarakterizə edilir.

Birinci xüsusiyyət bir dövlətin avtonəqliyyat vasitələrinin, bir qayda olaraq, digər bir dövlətin dövlət sərhədini keçərək, onun ərazisilə hərəkət etməsindən ibarətdir. Onu da qeyd etmək lazımdır ki, avtomobil daşımalarının uçotunun və onlara nəzarətin müasir

---

[2] Bu barədə bax: Aliyev E.A. International legal regulation of traffik and national legislation. Baku, 2003, p.11-12.

[1] Bu barədə bax: Карбанович И.И. Международные автомобильные перевозки. Минск: 1999, с. 3.

[2] Bax: Сухин Ю.С. Международные автомобильные перевозки и перспективы их развития. М.: Транспорт, 1995, с. 27.

dövlətlərin hamısı tərəfindən qəbul edilən sistemi, demək olar ki, yox dərəcəsindədir.

Odur ki, beynəlxalq avtomobil əlaqələrinin (daşımaların) inkişaf etdirilməsi və onların təhlükəsizliyinin təmin edilməsi üçün effektli əməkdaşlığa əsaslanan bir sıra qarşılıqlı faydalı dövlətlərarası tədbirlərin həyata keçirilməsi zəruridir ki, bunların sırasına aşağıdakılar daxildir:

a) vahid yol hərəkəti qaydalarının, yol nişanlarının, işarələrinin və s. təyin edilməsi;

b) xarici dövlətin ərazisi ilə sərnişin və yük daşımalarının həyata keçirilməsi üçün dövlətin səlahiyyətli orqanları tərəfindən müvafiq sanksiya, icazə və ya lisenziya alınması; hazırda bu, beynəlxalq avtomobil daşımalarının (əlaqələrinin) ən mühüm və prinsipal şərtlərindən biridir;

c) gömrük və vergi şərtlərinin tənzimlənməsi, həmçinin xarici avtonəqliyyat vasitələrinə texniki yardım göstərilməsi haqqında məsələ xüsusi əhəmiyyətə malikdir.

Müasir beynəlxalq-hüquq doktrinasında «**beynəlxalq daşıma**» anlayışı ilə bağlı yekdil fikir yoxdur. Müxtəlif dövlətlərin normativ-hüquqi aktlarına gəldikdə isə, belə aktlardan bəziləri bu anlayışa toxunmur. Məsələn, NHQ-yə görə (1999-cu il), nəqliyyat dedikdə, «yüklərin və insanların daşınması üçün Azərbaycan Respublikasının ərazisində müəyyən edilmiş qaydada dövlət qeydiyyatına alınmış daşıma vasitələri, o cümlədən… avtomobil…» nəzərdə tutulur (m. 1) [1]. «Avtomobil nəqliyyatı haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununun (01.04.2008-ci il)[2] 4-cü maddəsində «beynəlxalq daşıma» anlayışı daha aydın formada verilmişdir: «beynəlxalq daşımalar – avtonəqliyyat vasitələri ilə Azərbaycan Respublikasının ərazisindən digər dövlətlərə və ya digər dövlətlərdən Azərbaycan Respublikasının ərazisinə, habelə Azərbaycan Respublikasının ərazisindən tranzitlə keçməklə yerinə yetirilən sərnişin və ya yük daşımaları» deməkdir.

---

[1] AR QT. Bakı, Azərbaycan, 1999, № 7, m. 399, s. 1423.

[2] Qanunun mətni üçün bax: «Xalq» qəzeti, Bakı, 2008, 10 iyul s.3-5.

Bu anlayış Rusiya Federasiyasının «Beynəlxalq avtomobil daşımalarının həyata keçirilməsinə dövlət nəzarəti və onların icra qaydasının pozulmasına görə məsuliyyət haqqında» 1998-ci il tarixli Qanununda[3] da konkret şəkildə verilir. Qanunun 2-ci maddəsinin 1-ci bəndində göstərilir ki, beynəlxalq avtomobil daşıması yüklərin və sərnişinlərin nəqliyyat vasitəsilə Rusiya ərazisindən kənara və ya onun ərazisinə daşınması, həmçinin yüklərin və sərnişinlərin Rusiya ərazisindən tranzitlə daşınmasıdır. Ukraynanın «Avtomobil nəqliyyatı haqqında» Qanununda (2006-cı il) nəzərdə tutulmuşdur ki, beynəlxalq daşıma sərnişinlərin və yüklərin avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə dövlət sərhədini kəsib keçən daşınmasıdır (m.1).[4]

Bəzi müəlliflər beynəlxalq avtomobil daşımalarına, ən azı, bir xarici sərhədi keçməklə istənilən avtomobil daşımasını aid edirlər. Diqqətəlayiqdir ki, O.N.Sadikov yazmışdır: «beynəlxalq avtomobil əlaqələrinin ümumi və ən mühüm cəhəti ondan ibarətdir ki, bir ölkənin avtonəqliyyat vasitələri dövlət sərhədini keçərək, digər bir ölkənin yolları ilə hərəkət edirlər»[1].

Bütövlükdə isə beynəlxalq daşıma Beynəlxalq ticarətdə nəqliyyat terminalları operatorlarının məsuliyyəti haqqında BMT Konvensiyası ilə (1991-ci il)[2] müəyyənləşir ki, bu zaman beynəlxalq daşıma dedikdə, «operator yükü öz sərəncamına qəbul edərkən, göndərilmə və təyinat yerlərinin iki müxtəlif dövlətdə olması kimi eyniləşdirilən istənilən daşıma» başa düşülür (m.1, b. «c»).

Beynəlxalq daşımalar sahəsində müxtəlif nəqliyyat növləri, o cümlədən avtomobil nəqliyyatı ilə həyəta keçirilən daşımaları tənzimləyən çoxlu sayda sazişlər mövcuddur. Qarışıq, yaxud intermodal, yəni ardıcıl olaraq bir neçə nəqliyyat növü ilə həyata

---

[3] Bax: Собрание законодательства Российской Федерации. № 31, Ст. 3805; 2000, № 2, Ст. 130; 2002, № 1, ч.1, ст.2.

[4] Qanunun mətni üçün bax: «Nəqliyyat hüququ» jurnalı, Bakı, 2006, № 2, s.137-142.

[1] Bu barədə bax: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М.: Юридическая литература, 1981, с. 138, 143.

[2] Комиссия ООН по праву международной торговли. Ежегодник. 1992 год. Т. XXIII. Нью-Йорк: Организация Объединенных Наций, 1994, с. 652 - 660.

keçirilə bilən daşımaları tənzimləyən xüsusi sazişlər də vardır. Lakin beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının bütün növlərinə aid olan vahid, universal konvensiya mövcud deyil və daşımaların hər bir növünün spesifik xüsusiyyətini və öz məfhumi aparatının olmasını nəzərə alaraq, fikrimizcə, bu, qeyri-mümkündür.

Xüsusiyyətlərdən digəri ondan ibarətdir ki, daşımanın hazırda mövcud olan, yaxud gələcəkdə meydana çıxa biləcək bütün növlərini əvvəlcədən nəzərdə tutmaq mümkün deyil, çünki müxtəlif növ daşımaların özünəməxsusluğu və onların uzlaşması cəmiyyətin inkişafının müəyyən coğrafi, texniki, iqtisadi və ya başqa amillərilə şərtlənir. Güman ki, zaman keçdikcə, gələcəkdə yeni daşıma növləri də meydana çıxacaq və onlar xüsusi qəbul ediləcək beynəlxalq konvensiyalarla tənzimlənəcək. Bununla əlaqədar, «beynəlxalq daşıma» anlayışının məzmunu da yeni münasibətlərin tənzimlənmə xüsusiyyətlərindən asılı olaraq dəyişir.

Müasir beynəlxalq-hüquqi nəzəriyyədə[3] beynəlxalq avtomobil əlaqələri (daşımaları) anlayışı, onların təşkili və xüsusiyyətlərinə dair normalar sistemi kifayət qədər araşdırılıb. Bu sistemə, xüsusilə, yol hərəkəti, yol nişanları və işarələri, beynəlxalq avtomobil əlaqələrinin yaradılması, müntəzəm beynəlxalq avtomobil xətlərinin təşkil olunması, avtomobil yük daşımaları haqqında müqavilə, beynəlxalq avtomobil əlaqələrinin asanlaşdırılması və s.

---

[3] Bu barədə Luns L.A., Marışeva N.İ, Sadikov O.N., Boquslavski M.M., Lisovski V.İ., Makovski A.L., Artemyev S.P., Xolopov K.V. və b. göstərilən əsərlərindən başqa, son illər ərzində meydana çıxmış araşdırmalara bax: Бровка С.В., Савченко М.И. Международное транспортное право. Минск: «Веды», 1997; Тынель А., Функ Я., Хвалей В. Курс международного торгового права. Минск: «Амалфея», 2000, с. 486-499; Гафаров З.М., Алиев Э.А. Применение современного международного транспортного права в Азербайджанской Республике. М.: «Олма-пресс», 2002, с. 63-183; Əliyev E.Ə. Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının konvension təsbiti. Bakı, «Hüquq ədəbiyyatı», 2002; Алиев Э.А. Транспорт в международной договорной практике Азербайджанской Республики. М.: «Монограф», 2005 və b.

məsələləri reqlamentləşdirən bir sıra beynəlxalq sazişlərin müddəaları (normaları) daxildir.

Digər müddəalar arasında Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi haqqında 1956-cı il Cenevrə Konvensiyasının (adətən, şərti olaraq, «**BYDM**» adlandırılır) məzmunu diqqəti xüsusi cəlb edir. Orada qeyd edilir ki, bu Konvensiya tətbiq edildiyi halda, «nəqliyyat vasitəsi» dedikdə yarımqoşqulu avtomobillər, qoşqular və yarımqoşqular başa düşmək lazımdır (m. 1, h. 2)[1]. Göründüyü kimi, bu halda «muxtar təfsirolunma» kimi adlandırılan təsnifatın klassik nümunəsi ortaya çıxır, çünki bu Konvensiyada «nəqliyyat vasitəsi» anlayışına dövlətlərin milli qanunvericiliyində ona verilən definisiyadan asılı olmayan, müstəqil məzmun şamil edilmişdir. Deməli, «beynəlxalq daşıma» anlayışının məzmunu da nəqliyyat vasitəsinin göstərilən anlayışı nəzərə alınmaqla modelləşdirilməlidir.

Müasir nəqliyyat konvensiyalarının məzmunu və onların təhlili bu konvensiyalarda beynəlxalq sazişlərin üç növünün ehtiva olunması qənaətinə gəlməyə imkan verir:

a) nəqliyyat sahəsində əməkdaşlığın ümumi prinsipləri, yəni beynəlxalq daşımaların təşkili və əlaqələndirilməsi haqqında müqavilələr;

b) vahid normalar, yəni yük, sərnişin və baqajın vahid daşıma şərtlərini müəyyən edən müqavilələr;

c) nəqliyyat əlaqələrinin və onlara aidiyyatı olan sahələrin (məsələn, daşımaların konteynerləşdirilməsi, gömrük rejimlərinin harmonikləşdirilməsi və razılaşdırılması, vergiyə cəlb olunma və b.) təkmilləşdirilməsinə və sadələşdirilmə-sinə yönəldilən sazişlər.

Müasir beynəlxalq-hüquq ədəbiyyatında beynəlxalq avtomobil daşımaları məfhumu ilə bağlı vahid rəy yoxdur. Yuxarıda

---

[1] Конвенция о договоре международной перевозки грузов 1956 г. Перевод сделан с подлинного текста, опубликованного ООН на французском и английском языках отдельным изданием за N E/EE/253, E/ECE/TRANS/480. http://gesetze.cisg-library.org/cmr_rus.shtml; Konvensiyaya qoşulmaq barədə Azərbaycan Respublikasının 11.02.2000-ci il tarixli 812-IQ nömrəli Qanunu (bax: AR QT. Bakı, Azərbaycan, 2000, № 4, II kitab, m. 254, s. 2008-2228).

adı çəkilən BYDM bu daşımaları yüklərin nəqliyyat vasitələrilə haqq müqabilində daşınması kimi müəyyənləşdirir ki, bu zaman yükün kontraktda göstərilən yüklənmə və çatdırılma məntəqələri iki müxtəlif ölkənin ərazisində yerləşir (m. 1, h. 1). Məlum olduğu kimi, daşıma müqaviləsi mülki-hüquqi xarakterə malikdir və o, xarici elementlə ağırlaşdırıldıqda beynəlxalq xüsusi nəqliyyat hüququnun tənzimləmə obyektinə çevrilir.

Avtomobil sənayesi və avtonəqliyyat vasitələrinin inkişafı və təkmilləşməsi-nin sürətli templəri müasir, xüsusən də yeni müstəqil dövlətlərin xarici iqtisadi fəa-liyyətinin aktivləşməsinə səbəb olmuş və indi də öz təsirini göstərməkdədir. Bey-nəlxalq avtomobil daşımaları və əlaqələrinin inkişafı prosesində beynəlxalq ixtisas-laşdırılmış hökumətlərarası və qeyri-hökumət təşkilatlarının – Yol hadisələrinin qar-şısının alınması üzrə Beynəlxalq Təşkilat (1901-ci ildə yaradılıb), Beynəlxalq Avto-yol Federasiyası (1908-ci ildə təsis olunub), Beynəlxalq İctimai Nəqliyyat İttifaqı (1946-cı ildə yaradılıb), Beynəlxalq Avtomobil Nəqliyyatı İttifaqı (1948-ci ildə təsis edilib), Uzaq Məsafəyə Yük Maşınları Sürücüləri İttifaqı (1957-ci ildə yaradılıb)[1], AİB-in Nəqliyyat üzrə Komissiyası[2] və b.-nın fəaliyyəti prioritet rol oynayır.

Müasir şəraitdə qısa və orta məsafələrə daşımalarda öz üstünlüyünü sübut edən avtomobil nəqliyyatı dövlətdaxili daşımalarda əsas rol oynayır. Odur ki, Avropada daxili daşımalarda yük dövriyyəsinin 60%-dən çoxunun avtonəqliyyatın payına düşməsi heç də təsadüfi deyil[3]. Daşınan yüklərin miqdarına görə avtomobil nəqliyyatı dünyada birinci yeri tutur. Lakin nəqliyyatın bu növü ilə daşıma məsafələri, orta hesabla, dəniz və dəmir yolu

[1] Bu təşkilatlar haqqında daha ətraflı bax: Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения: ход осуществления резолюции 58/289 Генеральной Ассамблеи ООН. unece.org/trans/roadsafe/docs/A-60-181r.pdf
[2] European Commission > Transport. http://ec.europa.eu/transport/road/policy/index_en.htm
[3] Yenə orada.

nəqliyyatlarındakından əhəmiyyətli dərəcədə az olduğundan, o, yük dövriyyəsinə görə bu sonunculardan geri qalır.

Avtonəqliyyatın **ciddi üstünlüyü** vahid daşıma prosesində onun nəqliyyatın digər növlərilə – su (bərələr və b.), dəmir yolu (platformalar, treylerlər), aviasiya (böyük yük təyyarələri) ilə inteqrasiya olunmasında adaptasiya imkanlarıdır. Bu zaman təkcə təkərli texnika deyil, konteyner, həmçinin digər növ – yunitizasiya edilmiş yük yerləri daşımalarından da istifadə edilir. Nəticədə, avtomobil nəqliyyatı vahid dünya nəqliyyat sisteminin formalaşdırılmasına kifayət qədər əhəmiyyətli töhfə verir.

Avropa dövlətləri üçün avtomobil daşımalarının **çoxfunksiyalılığı** xarakterikdir ki, bunlardan ən əsası – qəbuletmə-paylaşdırma funksiyası təkcə yüklərin adi və təcili çatdırılması üzrə deyil, sərnişin daşımaları üzrə də xidmətlərin təqdim edilməsindən ibarətdir. Bundan başqa, müasir Avropa nəqliyyat daşımalarının fərqləndirici cəhəti ondan ibarətdir ki, onlarda nəqliyyat axınlarının istiqamətləri və yüklərin konsentrasiyası məhsuldarlığı artırmağa imkan verir, çünki bu daşımaların subyekti olan çoxsaylı sifarişçilər yüklərin nəql olunması və emalı potensialından istifadə etmək imkanına malikdir. Bununla yanaşı, qəbuletmə-paylaşdırma funksiyalarının səmərələşdirilməsi, demək olar ki, mümkünsüz görünür, bu əməliyyatların həyata keçirilməsinə sərf edilən vaxtın müddəti isə konkret mərkəzlərdən və məntəqələrdən daşıma planlarına müvafiq olmalıdır. Öz növbəsində, daşıma müddətinin qısaldılması üçün mütəhərrik qəbuletmə-paylaşdırma sistemləri onunla əlaqədar işlənib hazırlanır ki, müəyyən dövlətin ərazisi hüdudlarında xidmətlər çərçivəsində (təcili çatdırılma), bir qayda olaraq, yüklərin maksimum tez – bir sutka ərzində çatdırılması tələbi qüvvədədir.

Müasir beynəlxalq avtomobil daşımaları, bir qayda olaraq, milli (daxili) qanunvericilik və beynəlxalq müqavilələr vasitəsilə tənzimlənir. Avtomobil yük daşınması müqaviləsi **iqtisadi müqavilələr** kateqoriyasına aiddir və avtonəqliyyat müəssisələrinin,

yükgöndərənlərin məqsəd və maraqlarının həyata keçirilməsinin mülki-hüquqi vasitəsi kimi nəzərdən keçirilir[1].

Məsələn, MM-də nəzərdə tutulmuşdur ki, nəqliyyat vasitəsinin xarakterini müəyyənləşdirmədən, daşıma müqaviləsinə görə daşıyıcı əşyaları haqq (yüklərin daşınması üçün ödəniş) müqabilində olduqları yerdən təyinat yerinə daşımağı (yola salmağı), yükgöndərən və ya yükalan isə daşımanın dəyərini ödəməyi öhdəsinə götürür (m.850, b.1)[2]; Rusiya mülki qanunvericiliyinə görə, bu müqaviləyə əsasən, daşıyıcı yükgöndərənin ona etibar etdiyi yükü təyinat məntəqəsinə çatdırmağı və onu yükü almağa vəkil edilmiş şəxsə təhvil verməyi, yükgöndərən isə yükün daşın-masına görə müəyyən edilmiş haqqın ödənilməsini öhdəsinə götürür (m. 785)[3].

Beləliklə, nəqliyyat vasitəsinin növündən asılı olmayaraq, söhbət, birinci, o mülki-hüquqi müqavilədən gedir ki, orada tərəflərdən biri (daşıyıcı) digər tərəf (yükgöndərən və ya sərnişin) qarşısında daşımanı həyata keçirmək öhdəliyi götürür; ikinci, daşıyıcının yükgöndərənə və ya sərnişinə münasibətdə öhdəliyi, öz hüquqi təbiətinə görə şəxsi xarakter daşımır, çünki o, yükgöndərən və ya sərnişinlə bağlanan müqaviləyə əsasən daşımaya görə məsuliyyəti özündə saxlamaq şərtilə müqavilənin icrasını başqa şəxsə etibar edə bilər.

Bununla yanaşı, beynəlxalq daşımanın hər növü yük, baqaj və sərnişin daşınmasının reqlamentləşdirilməsinə aid olan xüsusi qaydaların məcmusunu nəzərdə tutur. Bu qaydalarda, ilk növbədə, daşıyıcının məsuliyyət sistemini təşkil edən imperativ normalara aid olan kifayət qədər ümumi məqamlar vardır.

Daşıma müqavilələrini reqlamentləşdirən beynəlxalq sazişlərə gəldikdə, o da diqqətəlayiqdir ki, onlar daşıma üsulları və nəqliyyat növlərindən asılı olaraq, müxtəlif institutlarda

---

[1] Вах: Козлова О. Ответственность, вытекающая из договора автомобильной перевозки // Закон, № 5, 1996, с.39.

[2] Azərbaycan Respublikasının Mülki Məcəlləsi. Bakı, Qanun, 2005, s.423.

[3] Гражданский кодекс РФ. Части I, II, III. Официальное издание. М.: Юридическая литература, 2004, 624 с.

qruplaşdırılmışdır. Aydındır ki, müqavilə növlərinin hər birində müqavilə öhdəliklərinin məzmununa tətbiq edilə bilən xüsusi olaraq nəzərdə tutulmuş kollizion normalar təsbit edilir. Buna baxmayaraq, öhdəlik münasibətlərinin kollizion tənzimlənməsinə aid olan ümumi konvensiyanın – Müqavilə öhdəliklərinə tətbiq edilə bilən hüquq haqqında 1980-ci il **Roma Konvensiyasının**[1] mövcudluğunu da nəzərdə tutmaq lazımdır. Bu sənəd regional xarakterə malik olsa da, beynəlxalq-hüquqi nəqliyyat sazişlərinin bu Konvensiyanın müddəaları ilə nisbəti onun nəqliyyatın müxtəlif növləri (o cümlədən avtomobil nəqliyyatı) ilə beynəlxalq daşımaların tənzimlənməsi üçün tətbiqinin mümkünlüyü məsələsini ortaya çıxarır.

Bu məsələ ilə bağlı Konvensiyanın 23-cü maddəsində xüsusilə göstərilir ki, bu sənəd razılığa gələn dövlətlərin iştirak etdikləri və ya iştirak edəcəkləri hər hansı bir beynəlxalq müqavilənin tətbiqinə mane olmur. Buna baxmayaraq, bu məsələnin həlli bəzən müəyyən çətinliklər doğura bilər ki, bunlar da, ilk növbədə, beynəlxalq sazişlərdəki həm maddi, həm də kollizion normaların xarakteri və məzmunu ilə şərtlənir. Bu cəhət sayəsində, normaların hüquqi qüvvəsi arasındakı ziddiyyətin həlli üçün müxtəlif hüquqi prinsiplərdən, məsələn, «daha sonrakı qanun əvvəlkini ləğv edir», yaxud «ümumi qanun xüsusi qanunla ləğv edilir» prinsipindən istifadə etmək mümkündür. Bu halda, aşağıdakı qənaətlər tamamilə qanunauyğun görünür:

a) Roma Konvensiyası xüsusi nəqliyyat sazişinin olmadığı bütün hallarda tətbiq edilə bilər;

b) daşıma müqaviləsi Konvensiyada nəzərdə tutulan münasibətlərin hüquqi tənzimlənməsini ehtiva etmədikdə.

Onu da iddia etmək olar ki, nəqliyyat konvensiyaları, bir qayda olaraq, kombinə edilmiş tənzimləmə üsulu nəzərdə tutur, yəni bu sənədlərdə bəzi hüquqi münasibətlərin tənzimlənməsi üçün maddi normalarla yanaşı, kollizion prinsiplər də təsbit edilir. Məsələn, artıq yuxarda adı çəkilən BYDM Konvensiyasında, başlıca olaraq, maddi

---

[1] Римская конвенция о праве, применимом к договорным обязательствам, 1980 г. http://gesetze.cisg-library.org/evue.shtml

normalar ehtiva olunsa da, ayrı-ayrı məsələlər xüsusi kollizion prinsiplərin formulə edilməsilə həll olunur. Bu halda Konvensiyanın 16-cı maddəsinə diqqət yetirmək lazımdır. Xüsusilə, həmin maddədə daşıma obyekti tez xarab olan yük olduğu və ya onun saxlanması dəyərindən də artıq xərclərlə bağlı olduğu hallarda daşıyıcının onu satmaq hüququ haqqında müddəalar təsbit edilmişdir ki, bu da maddi normalara aiddir. Eyni zamanda, elə həmin maddədə bir müddəa (b.5) kollizion normadır – yükün satış proseduru satışın həyata keçirildiyi yerin qanunu ilə təyin edilir.

Diqqəti belə bir cəhət də cəlb edir ki, beynəlxalq daşımalar sahəsində heç də bütün məsələlərin maddi tənzimlənməsi öz əksini tapmayıb və bu da müvafiq maddi çatışmazlığı tamamlaya bilən kollizion prinsipləri fərqləndirməyə imkan verir. Söhbət aşağıdakı qanunlara aid olan müddəalar haqqında gedir: a) yükün (baqajın, sərnişinlərin) göndərilmə yerləri, b) hərəkət yolları, c) təyinat yerləri, d) bayraq hüququ (dəniz daşımaları zamanı), e) tranzit ölkəsinin hüquqları.

O da diqqətəlayiqdir ki, beynəlxalq daşımalar həyata keçirilən zaman tərəflərin «**iradə muxtariyyəti**» adlandırılan prinsip tətbiq edilir. Bu da onunla izah edilir ki, əslində, beynəlxalq daşıma müqaviləsi Rusiya Federasiyası, Azərbaycan Respublikası və postsovet məkanının digər ölkələri də daxid olmaqla, müasir dövlətlərin böyük əksəriyyətinin qanunvericiliyində tərəflərin seçdiyi hüquqla tənzimlənə bilən xarici ticarət sazişlərindən biridir.

Xarakterik cəhətdir ki, beynəlxalq daşımaların tənzimlənməsi sahəsində qaydaların **unifikasiyası** avtomobil nəqliyyatına tətbiqən geniş yayılmışdır. Onlardan bəzilərinin nəzərdən keçirilməsi diqqəti cəlb edir.

Prinsipial amil ondan ibarətdir ki, bir ölkənin avtomobil nəqliyyatı vasitələri dövlət sərhədini keçərək, başqa dövlətin yolları ilə hərəkət edir. Öz növbəsində, bu o deməkdir ki, beynəlxalq avtomobil əlaqələrinin inkişaf etdirilməsi və onun təhlükəsizliyinin təmin olunması üçün vahid yol hərəkəti qaydaları, yol nişanları və işarələrinin bərqərar edilməsi zəruridir. Xarici ölkənin ərazisi ilə

daşımanın həyata keçirilməsi, təbii ki, həmin dövlətin səlahiyyətli orqanının müvafiq icazəsinin alınmasını nəzərdə tutur. Eyni zamanda, gömrük və vergi məsələlərinin tənzimlənməsi, həmçinin xarici avtonəqliyyat vasitələrinə texniki yardım göstərilməsi məsələsi meydana çıxır. Avtonəqliyyat vasitələrinin ölkənin yolları ilə hərəkəti zamanı onların həmin ölkənin sərnişinlərinə, vətəndaşlarına və hüquqi şəxslərinə zərər yetirdiyi hallar üçün müəyyən hüquqi təminatlar yaradılmasını da tələb edir. Belə hüquqi təminatı Rusiya Federasiyası, Azərbaycan Respublikası və başqa ölkələr də daxil olmaqla, bir çox dövlətlərin qanunvericiliyində nəzərdə tutulan avtonəqliyyat vasitələri sahiblərinin mülki məsuliyyətinin məcburi sığortalanması, həmçinin bu sahədə xüsusi sazişlər yaradır.

Müasir praktikaya beynəlxalq avtomobil əlaqələrinin hər birinin öz xüsusiyyətləri olan müxtəlif növləri məlumdur. Bu barədə Rusiya Federasiyasının «Beynəlxalq avtomobil daşımalarının həyata keçirilməsinə dövlət nəzarəti və onların icra qaydasının pozulmasına görə məsuliyyət haqqında» Qanununda (1998-ci il)[1] danışılır. Bundan başqa, yük daşınmasını həyata keçirən nəqliyyat vasitəsinin mənsubiyyətindən asılı olaraq, beynəlxalq avtomobil daşımalarını aşağıdakı növlərə bölmək olar: a) xarici daşıyıcıya məxsus olan nəqliyyat vasitəsilə həyata keçirilən daşıma və b) milli daşıyıcıya məxsus olan nəqliyyat vasitəsilə həyata keçirilən daşıma.

Əksər dövlətlərin qanunvericiliyinə görə, **xarici daşıyıcı** dedikdə, ona məxsus olan nəqliyyat vasitəsindən yük və sərnişin daşınması üçün istifadə edən xarici hüquqi və ya fiziki şəxs başa düşülür[1]. Xarici daşıyıcılar Rusiya Federasiyasının ərazisi ilə beynəlxalq avtomobil daşımalarını xüsusi icazələrə uyğun olaraq həyata keçirir[2]. Adətən, xarici və milli daşıyıcılara icazə verilməsi

---

[1] Bax: Федеральный закон от 24 июля 1998 г. № 127-ФЗ "О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения" (с изм. и доп. от 2 января 2000 г., 30 декабря 2001 г., 26 декабря 2005 г.) http://www.duma.gov.ru/

[1] Карбанович И.И. Международные автомобильные перевозки. Минск: 1999, с. 25.

[2] Bununla əlaqədar bax: Постановление Президиума Высшего Арбитражного

qaydası (beynəlxalq nəqliyyat əlaqələri sahəsində beynəlxalq müqavilələrlə başqa bir hal nəzərdə tutulmadıqda) müəyyən dövlətin hökuməti tərəfindən təyin edilir. Bununla yanaşı, qarşılıqlı şərtlər əsasında beynəlxalq daşımanın müvafiq icazə olmadan da həyata keçirilməsi nəzərdə tutula bilər.

Bir qayda olaraq, **milli daşıyıcı** – ölkənin ona məxsus nəqliyyat vasitəsindən yük və ya sərnişin daşınması məqsədilə istifadə edən hüquqi və ya fiziki şəxsidir və daşımaya yalnız həmin fəaliyyət növü üçün lisenziya mövcud olduqda icazə verilir[3].

Daşınan yükün xüsusiyyətlərindən asılı olaraq, beynəlxalq avtomobil daşımalarını aşağıdakı **kateqoriyalara** bölmək olar:

- iri qabaritli, yəni nəqliyyat vasitəsinin ölçüləri nəzərə alınmaqla, ölçüləri həmin ölkənin ərazisində nəqliyyat vasitələrinin onun avtomobil yolları ilə hərəkəti üçün müəyyən edilən ölçülərdən artıq olan yüklərin beynəlxalq avtomobil daşımaları;
- ağır çəkili, yəni nəqliyyat vasitəsinin kütləsi nəzərə alınmaqla, çəkisi nəqliyyat vasitəsinin həmin ölkədə müəyyən edilən çəkisindən və ya nəqliyyat vasitəsinin oxuna düşən ağırlıq həmin ölkədə müəyyən ediləndən çox olan yüklərin beynəlxalq avtomobil daşımaları;
- təhlükəli yüklərin beynəlxalq avtomobil daşımaları, yəni onlara xas olan xüsusiyyətlərə görə daşıma zamanı insanların sağlamlığı və həyatı üçün təhlükə yarada, ətraf təbii mühitə zərər vura bilən, maddi dəyərləri zədələyə və ya məhv edə bilən maddələrin və onlardan alınan məhsulların daşınması.

Prinsipial xüsusiyyətlərdən biri ondan ibarətdir ki, bütün bu kateqoriyalar (növlər) üzrə daşımalar həmin dövlətin qanunvericiliyinin müəyyənləşdirdiyi

---

Суда РФ от 15 мая 2002 г. № 9079/01 «По спорам в сфере налоговых, таможенных и иных административных правоотношений // Вестник Высшего Арбитражного Суда РФ, № 9, 2002, с.30-32.

[3] Həmçinin bax: Положение о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных перевозок, утверждённое постановлением Правительства РФ от 15 октября 2001 г. № 730 // Сборник законов РФ, № 43, ст. 4109.

qaydada verilən xüsusi icazələr əsasında həyata keçirilməlidir. Bunda məqsəd, məsələn, yerli icra hakimiyyəti orqanlarının yol təsərrüfatı sahəsində daşıyıcıların üzərinə müvafiq yüklərin avtomobil daşımalarını əvvəlcədən müəyyənləşdirilən marşrutlarla həyata keçirmək öhdəliyi qoymasından ibarətdir. Nümunə kimi qeyd etmək olar ki, ağır və iri qabaritli yüklərin beynəlxalq daşımalarının dörddə üç hissəsi Rusiya ilə Finlandiya arasında həyata keçirilir[1].

Yüklü avtomobil nəqliyyat vasitəsinin sərhəd məntəqələrini keçmə qaydası nəzərə alınaraq, müasir nəqliyyat əlaqələri və daşımaları praktikasında aşağıdakı daşıma növləri fərqləndirilir: a) yükləmə-boşaltma olmadan və b) yükləmə-boşaltma ilə.

Nəqliyyat əlaqəsinin necə, bir və ya bir neçə daşıma müqaviləsi əsasında yerinə yetirilməsindən asılı olaraq, **daşımaların aşağıdakı növləri fərqləndirilir**: a) birbaşa, b) birbaşa olmayan, c) «ardıcıl» daşıyıcılar tərəfindən, d) təkrar göndərilmə ilə və s.

Müasir beynəlxalq nəqliyyat, o cümlədən avtomobil əlaqələri praktikasında ən geniş yayılan birbaşa daşımalardır, yəni bu daşımalar bir neçə daşıyıcı tərəfindən həyata keçirilsə də, vahid daşıma müqaviləsi əsasında olur və bir daşıma sənədilə rəsmiləşdirilir. Bu kateqoriyadan olan daşımaların üstünlükləri aşağıdakılardan ibarətdir: birinci, daşıma bir nəqliyyat-daşıma sənədilə rəsmiləşdirilir; ikinci, daşıma müvafiq sazişlə nəzərdə tutulmuş vahid şərtlər əsasında həyata keçirilir; üçüncü, sərhəd ötürmə məntəqələrində yüklər müvafiq nəqliyyat təşkilatları tərəfindən təhvil verilir.

Müasir beynəlxalq avtomobil əlaqələrində ardıcıl daşıyıcılar tərəfindən yerinə yetirilən yük daşımalarının xüsusiyyətlərindən biri də onların birbaşa və birbaşa olmayan əlaqədə daşımalar arasında aralıq mərhələ olmasıdır. Belə daşımaların zəruriliyi birbaşa əlaqənin olmaması, yaxud hərəkət cədvəlinin yük sahibləri üçün məqbul

---

[1] Bu barədə bax: Волчков В., Камчатова А. Состояние, проблемы и перспективы международных автомобильных перевозок в России // Международные автомобильные перевозки. М., № 3, 2002, с. 14.

olmamasından irəli gəlir. Bu halda bir neçə daşıma müqaviləsi bağlamaq zərurəti yaranır ki, bu da daşımaların bu növünü birbaşa olmayan daşıma növünə yaxınlaşdırır, halbuki həmin vaxt ortaq daşıyıcıların müəyyən ümumiliyi yarana bilər ki, bu da birbaşa olmayan daşımalara xas deyil, özünü onlara verilən tələblərin xüsusi qaydasında və onların məsuliyyətinin vahid şərtlərində büruzə verir. Belə hal isə ardıcıl daşıyıcılar tərəfindən həyata keçirilən daşıma növünü birbaşa əlaqədəki daşıma növünə yaxınlaşdırır.

Belə bir nöqteyi-nəzər var ki, «bir neçə ardıcıl daşıyıcı tərəfindən həyata keçirilən daşıma, əgər tərəflər ona vahid əməliyyat kimi baxırlarsa, bir və ya bir neçə müqavilə ilə rəsmiləşdirilməsindən asılı olmayaraq, vahid daşıma sayılır»[1]. Həmçinin bir və ya bir neçə daşıma müqaviləsi dövlətin ərazi hüdudlarından kənarda yerinə yetirildiyi halda da belə daşımalar beynəlxalq daşıma sayılır. Tələblər birinci və sonuncu daşıyıcıya, həmçinin konkret nəqliyyat prosesi hissəsində daşıma qaydalarının pozulmasına cavabdeh olan daşıyıcıya qarşı irəli sürülə bilər, həm də onların hamısı birgə (solidar) məsuliyyət daşıyır.

Hazırda müasir dövlətlərin xarici yük dövriyyəsinin ehtiyacları ərazi baxımından mövcud sazişlərin çərçivəsindən kənara çıxan yük daşımalarının yerinə yetirilməsini daha çox tələb edir. Belə daşımaların daha səmərəli şəkildə təşkil edilməsi üçün beynəlxalq əlaqələr haqqında sazişlərdə yeni daşıma müqaviləsinin yükün hərəkətinin (yerdəyişməsinin) son məntəqəsində birinci beynəlxalq daşıma müqaviləsi üzrə təkrar göndərilmə qaydasında rəsmiləşdirilməsi nəzərdə tutula bilər ki, bunun həyata keçirilməsi müəyyən üstünlüklərə malikdir. Belə ki, o, yükgön-dərənin iştirakı olmadan və ekspeditor cəlb edilmədən yerinə yetirilə bilər; yükün təkrar göndərilməsi haqqında beynəlxalq qaimələrin dublikatları xarici banklar tərəfindən əmtəəyə görə hesablarla birlikdə qəbul edilir ki, bu da, xüsusilə, xarici ticarət sazişlərilə alqı-satqı üzrə hesablaşmaların aparılmasını sürətləndirir və s.

---

[1] Bax: Лунц Л.А., Марышева Н.И., Садиков О.Н. Международное частное право. М.: Юрид. лит., 1984, с.181.

Nəqliyyat daşımalarında beynəlxalq və daxili əlaqələrdə yük daşınması növlərinin fərqləndirilməsi də mövcuddur. Bu məsələnin həlli kifayət qədər əhəmiyyətlidir, çünki daşımanın hüquqi təbiətinin yanlış müəyyənləşdirilməsi müştərilərin tələblərinin yerinə yetirilməsinə mane ola və avtomobil yoluna tələb və iddialar verilməsi müddətlərinə riayət edilməməsinə gətirib çıxara bilər.

Beynəlxalq avtomobil nəqliyyatında məkik daşımalar da tətbiq edilir ki, bu, xüsusi xarakterli beynəlxalq daşımadır. Məkik daşımalar dedikdə əvvəlcədən təşkil olunmuş sərnişin qruplarının müəyyən bir dövlətin yola düşmə ərazisindən başqa dövlətin təyinat ərazisinə təkrarlanan gediş və gəliş şərtləri vasitəsilə avtobuslarda daşınması başa düşülür. Gediş səfərini etmiş hər bir qrup növbəti səfərlərin biri ilə yola düşmə ərazisinə geri daşınılır. Belə daşıma zamanı birinci qayıdış və sonuncu gediş səfərləri sərnişinsiz həyata keçirilir.

Beynəlxalq avtomobil yük daşımaları öz xüsusiyyətlərinə, xarakterinə, həmçinin təşkil olunma sisteminə görə aşağıdakı **iki kateqoriyaya** bölünür:

1) **tramp daşımaları** – belə daşımalar, adətən, müxtəlif marşrutlarla və yük sahibi ilə razılaşdırılmış müddətlər ərzində həyata keçirilir; tramp daşımaları zamanı yük göndərilmə məntəqəsindən təyinat məntəqəsinə qədər eyni nəqliyyat vasitəsilə daşınır; daşımaların bu növü digərlərilə müqayisədə üstünlüyə malikdir və beynəlxalq əlaqələrdə avtomobillərlə daşınan yüklərin əsas kütləsi belə daşımaların payına düşür;

2) müntəzəm beynəlxalq xətlərlə **kiçik partiyalı yük daşımaları** – bu zaman tramp daşımalarından fərqli olaraq, yüklərin çatdırılması dəqiq müəyyənləşdirilmiş marşrutlar üzrə həyata keçirilir, hərəkət isə əvvəlcədən təsdiq edilmiş cədvəllər üzrə olur; daşımaların bu növünün üstünlüyü yüklərin qısa müddətli saxlanması, onların yükalana tez çatdırılması və s.-dən ibarətdir.

Lakin müntəzəm avtomobil xətləri ilə yük daşınmasının inkişaf etdirilməsi və təşkilində çox mühüm çatışmazlıqlar da vardır ki, bunlar özünü, məsələn, kiçik partiyalı yüklərin daşınması zamanı

son məntəqələrdə büruzə verir: a) müntəzəm xətlərin başlanğıc və son məntəqələrində xətti avtomobil qatarlarının yükləmə və boşaltma əməliyyatları zamanı uzun müddətli boşdayanmaları; b) çox vaxt ixrac və idxal yükləri arasında bərabər nisbəti təmin etməyə qadir olmamaları; c) nəqliyyat vasitələrinin yürüşündən «a» və «b» bəndlərində göstərilənlərdən irəli gələn səmərəsiz istifadə.

Bütün bunlar iddia etməyə imkan verir ki, müasir avtomobil daşımaları sahəsində və avtomobil nəqliyyatının bütövlükdə beynəlxalq miqyasda fəaliyyətində yol hərəkətini, yol və müşayiət sənədlərinin tərtibini, gömrük prosedurlarının həyata keçirilməsini müəyyənləşdirən vahid qayda və normaların, nəqliyyat vasitələri sahiblərinin mülki məsuliyyət şərtləri və hədlərinə aid unifikasiya edilmiş tələblərin mövcudluğu və bir sıra başqa amillər böyük rol oynayır. Lakin ən mühüm amil beynəlxalq avtomobil yük və sərnişin daşımalarının hüquqi tənzimlənmə mənbəyidir. Fikrimizcə, belə bir mənbə dedikdə həmin münasibətləri tənzimləyən hüquq normalarının öz əksini tapdığı hüquqi formalar başa düşülməlidir.

Azərbaycan Respublikasında beynəlxalq avtomobil əlaqələrinin təşkilinə gəldikdə, digər dövlətlərin praktikası ilə analogiyaya əsasən, bu, Nəqliyyat Nazirliyinə həvalə olunub və nazirlik beynəlxalq daşımaların həyata keçirilməsi üçün müvafiq milli müəssisələrin avtomobil nəqliyyatını cəlb edir. Bu daşımaların yerinə yetirilməsi nəqliyyat sahəsində dövlət tənzimlənməsinin NHQ-nin 5-ci maddəsində təsbit olunan məqsədlərinə uyğun şəkildə və aşağıdakı tədbirlər nəzərə alınaraq həyata keçirilir:

- hüquqi təminat siyasəti;
- vergiqoyma, maliyyələşdirmə, qiymətqoyma və investisiya siyasəti;
- vahid elmi-texniki siyasət.[1]

Hazırkı dövrün beynəlxalq avtomobil daşımalarının reqlamentləşdirilməsi prosesi üçün **prinsipial əhəmiyyətə malik beynəlxalq-hüquqi mənbələr** arasında Yol hərəkəti haqqında[2] və

---

[1] AR QT, Bakı, Azərbaycan, 1999, № 7, m. 399, s.1424.
[2] Convention on Road Traffic. Vienna, 8 November 1968.

Yol nişanları və işarələri haqqında[3] Vyana konvensiyalarını (1968-ci il; 1977-ci ildə qüvvəyə minib) fərqləndirmək lazımdır. Yol hərəkəti haqqında Konvensiyada iştirakçıların, məsələn, üzv-dövlətlərin ərazilərində qüvvədə olan yol hərəkəti qaydalarının mahiyyətcə bu Konvensiyanın müddəa və tələblərinə uyğunlaşdırılması məqsədilə tədbir görmələrinin zəruriliyinə dair daha konkret və dinamik öhdəlikləri əks olunub (m. 3, b. 1). Elə həmin maddənin 3-cü bəndinə görə, iştirakçı-dövlətlər Konvensiyanın tələblərinə cavab verən avtomobillərin və qoşquların öz ərazilərində beynəlxalq hərəkətdə iştirakına icazə verməyə, həmçinin onun müddəalarına müvafiq şəkildə verilmiş qeydiyyat şəhadətnamələrini və sürücülük vəsiqələrini tanımağa borcludur.

Bununla yanaşı, Konvensiyanın yeni redaktəsində təsbit edilən qaydaya görə, beynəlxalq daşımalarda istifadə olunan avtomobilin müəyyən minimum məlumatın əks etdirildiyi qeydiyyat şəhadətnaməsinə, qeydiyyat nömrəsinə, qeydiyyat dövlətinin fərqləndirici nişanına, həmçinin Konvensiyanın təyin etdiyi tələblərə müvafiq tanınma nişanlarına malik olmalıdır.

Bu konvensiyalardakı qaydaların fərqləndirici cəhəti müvafiq tələblərin mövcudluğuna baxmayaraq, beynəlxalq avtomobil əlaqələrinin və daşımalarının müəyyən prosedur və formallıqlarının reqlamentləşdirilməsi yolu ilə sadələşdirilməsidir. Belə ki, Yol hərəkəti haqqında Konvensiyanın 41-ci maddəsinin 1-ci bəndinə görə, beynəlxalq avtonəqliyyat daşımaları üçün hüquqi əsas müvafiq forma və məzmuna malik olan (əlavələr 6 və 7) milli və ya beynəlxalq sürücülük vəsiqəsidir. O da müəyyənləşdirilib ki, tərəflər öz ərazilərində sahibinin 18 yaşı tamam olmayan sürücülük vəsiqələrini tanımamaq hüququna malikdir (m.41, b.3, «b»). 42-ci

---

http://untreaty.un.org/ENGLISH/bible/englishinternetbible/partI/chapterXI/subchapB/treaty152.asp

[3] Convention on road signs and signals. Vienna, 8 November 1968. http://untreaty.un.org/ENGLISH/bible/englishinternetbible/partI/chapterXI/subchapB/treaty153.asp

maddədə yol hərəkətini ciddi şəkildə pozan şəxslərin sürücülük vəsiqəsindən istifadə hüququndan məhrum edilməsi proseduru təsbit edilib və s.

Konvensiyanın 30-cu maddəsi yük daşımaları haqqında normaları müəyyənləşdirir, daşınan yüklərin yerləşdirilmə və bərkidilmə qaydasına dair ümumi tələbləri və iri ölçülərə malik olmayan yüklərin daşınmasına dair xüsusi tələbləri təsbit edir. Qeyd etmək lazımdır ki, Vyana konvensiyalarının bu və digər müddəaları beynəlxalq avtomobil əlaqələri və daşımalarının qaydalarını reqlamentləşdirən norma və müddəaların daha yüksək səviyyədə işlənməsilə fərqlənir, onlar həm avtomobil sənayesinin inkişaf səviyyəsi, həm də beynəlxalq avtonəqliyyat infrastrukturunun vəziyyəti nəzərə alınaraq təkmilləşdirilmişdir.

Bu amillərin daimi mütərəqqi inkişafı bütün dövlətlərin, xüsusən də əsaslı iqtisadi dəyişikliklərin həyata keçirilməsində, öz xarici ticarət fəaliyyətlərinin fəallaşdırılmasında, avtomobil nəqliyyatı sahəsində qarşılıqlı faydalı əməkdaşlığın möhkəmləndirilməsində maraqlı olan dövlətlərin milli qanunvericilikləri üçün prinsipial əhəmiyyətə malikdir. Geniş yayılmış beynəlxalq nəqliyyat konvensiyalarının norma, prinsip və standartlarının əks etdirilməsi Azərbaycanın ən yeni qanunvericiliyi tərəfindən uğurla həll edilən məsələlərdəndir. Bu meylin ən mühüm təsdiqi **Azərbaycan Respublikasının «Avtomobil yolları haqqında» Qanunudur** (1999-cu il)[1]. Qanun Azərbaycanda

---

[1] Mətni üçün bax: Avtomobil yolları haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu. Bakı: Nurlan, 2000, 32 s. Qanun Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 10 mart 2000-ci il (№ 299) tarixli Fərmanı ilə qüvvəyə minib. Bu sahədə digər normativ-hüquqi aktlar sırasında «Avtomobil yolları» Məqsədli Büdcə Fondunun yaradılması haqqında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 12.10.2006-cı il tarixli Sərəncamını (bax: «Nəqliyyat hüququ» jurnalı. Bakı, 2006, № 4, s. 109), Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin «Yük və sərnişinlərin daşınması üçün lisenziyaların verilmə qaydası haqqında» Əsasnaməsini (№ 72, 9 aprel 1998-ci il), Yüklərin və sərnişinlərin avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq və şəhərlərarası daşımaları, nəqliyyat-ekspeditor xidmətləri üçün xüsusi icazənin (lisenziyanın) verilmə qaydaları (bax: İş adamının bülleteni. Bakı, № 37, 1997 və № 253, 1998), «Yol hərəkəti haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanununu

avtomobil yollarından istifadənin, onların saxlanılmasının və inkişaf etdirilməsinin hüquqi və digər prinsiplərinin ümumi əsaslarını müəyyənləşdirir, həmçinin təsərrüfat subyektləri arasında nəqliyyat-hüquq münasibətlərinin tənzimlənməsini nəzərdə tutan müddəaları təsbit edir.

Bu Qanunun müəyyənləşdirdiyi kimi, «avtomobil yolları Azərbaycan Respublikasının ərazisində avtomobillərlə daxili və ya tranzit yük və sərnişin daşımalarının təhlükəsizliyinin təmin edilməsi sahəsində bütün hüquqi və fiziki şəxslərin, dövlət hakimiyyəti orqanlarının zəruri tələbatının ödənilməsinə, habelə dövlətin təhlükəsizliyinin və müdafiə qabiliyyətinin gücləndirilməsinə xidmət edir. Avtomobil yolları ölkənin digər nəqliyyat-yol infrastrukturu ilə daşınmaların ardıcıl və təhlükəsiz paylanmasına və ötürülməsinə maksimum təminat yaradır» (m. 2).[2]

Əksər müasir dövlətlərdə olduğu kimi, Azərbaycanda da ümumi istifadədə olan avtomobil yolları, tabeçilik və mülkiyyət formalarından asılı olmayaraq, bütün avtoyol istifadəçilərinin tələbatlarını təmin edən yollar şəbəkəsindən ibarətdir ki, bura beynəlxalq nəqliyyat daşımaları üçün nəzərdə tutulanlar da daxildir. Əsasən, respublika əhəmiyyətli yollardan ibarət olan beynəlxalq avtomobil yollarının təsnifatına gəldikdə, o, tərəflərindən biri Azərbaycan Respublikası olan müvafiq beynəlxalq müqavilələrlə müəyyənləşdirilir.

Avtonəqliyyat vasitələrindən istifadənin hazırda bərqərar olmuş beynəlxalq praktikası və qüvvədə olan konvensiyaların tələblərini nəzərə alan «Avtomobil yolları haqqında» Qanun avtomobil yollarından istifadəyə münasibətdə **tənzimləmə prinsiplərini** də müəyyənləşdirib. Belə ki, 29-cu maddəyə əsasən, Azərbaycan Respublikasında avtomobil yollarının nəqliyyat vasitələrinin yükünə, qabaritinə və sürətinə uyğunlaşdırılması üçün

---

(1998-ci il) və b. qeyd etmək olar.

[2] Avtomobil yolları haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu. Bakı, Nurlan, 2000, s. 3.

avtomobil yollarının texniki dərəcəsindən asılı olaraq, müvafiq dövlət standartları və normaları tətbiq edilir. Azərbaycanın avtomobil yollarında nəqliyyat vasitələrinin yükü, qabariti və hərəkətin sürət həddi nəqliyyat vasitəsinin tipi, daşınan yükün xüsusiyyətləri, yolda hərəkətin şiddəti, meteoroloji şərait, yolun texniki dərəcəsi və yol hərəkəti qaydaları nəzərə alınmaqla müəyyənləşdirilir.

Qüvvədə olan Azərbaycan qanunvericiliyinə görə, yol fəaliyyəti həyata keçirilən zaman ətraf mühitin qorunması və əhalinin sağlamlığının mühafizəsinə dair tələblər də yerinə yetirilməlidir. Avtomobil yollarından istifadə edən hüquqi və fiziki şəxslər ətraf mühitə zərər vurmamalı, avtomobil yollarını və yolyanı zolağı çirkləndirməməlidir (m. 39).

Qanunda müasir beynəlxalq nəqliyyat hüququnun avtomobil yollarından istifadə sahəsində əməkdaşlıq prinsiplərinin həyata keçirilməsinə yönəldilmiş normanı ayrıca qeyd etmək lazımdır. Söhbət Qanunun 46-cı maddəsindən gedir ki, burada Azərbaycanın avtomobil yolları sahəsində beynəlxalq əməkdaşlığın inkişafına, bu sahədə olan problemlərin həllinə və onların hüquqi cəhətdən tənzimlənməsinə, həmçinin beynəlxalq nəqliyyat kommunikasiya sisteminə inteqrasiyaya səy göstərilməsi haqqında müddəa vardır.

Qanunda həmçinin qeyd edilir ki, Azərbaycan ərazisində yol işlərini icra edən və ya avtomobil yollarından istifadə edən xarici ölkələrin hüquqi və ya fiziki şəxsləri Azərbaycan Respublikasının vətəndaşları ilə bərabər hüquqlara malikdirlər, mövcud qanunvericilikdə və beynəlxalq müqavilələrdə nəzərdə tutulan qaydada məsuliyyət daşıyırlar. Azərbaycan ərazisinə gəlmiş avtonəqliyyat vasitələrinin mülkiyyətçiləri və onlardan istifadə edən xarici ölkə vətəndaşları qanunvericiliklə müəyyənləşdirilmiş qaydada öz məsuliyyət riskini sığortalamalı, həmçinin vergilər ödəməlidirlər.

Milli qanunvericiliyin Azərbaycanda nəqliyyat fəaliyyəti sahəsində hüquqi münasibətləri tənzimləyən norma və müddəalarının təhlili onların nəqliyyat sahəsində beynəlxalq konvensiya və müqavilələrin, o cümlədən BYDM Konvensiyasının norma və müddəalarına müvafiq olduğunu

göstərir. Onu da qeyd etmək lazımdır ki, Azərbaycanın qüvvədə olan qanunvericiliyinin araşdırılan müddəa və normaları bu konvensiyaların norma və müddəalarına zidd deyil, bəzi hallarda isə təkcə öz milli xüsusiyyətlərini nəzərə almaqla deyil, həm də müasir beynəlxalq avtonəqliyyat əlaqələrinin inkişaf etdirilməsi və təkmilləşdirilməsi maraqları naminə onların ayrı-ayrı (əsasən, köhnəlmiş) norma və müddəalarını inkişaf etdirir.

Azərbaycan üçün **beynəlxalq avtonəqliyyat münasibətlərinə inteqrasiya**, güman ki, 14 iyun 1996-cı ildən – Azərbaycan Respublikası Hökuməti ilə Beynəlxalq Yol Hərəkəti Təşkilatı (mənzil-qərargahı İsveçrənin Cenevrə şəhərində yerləşir) arasında ölkəmizin ərazisində bu Təşkilatın Missiyasının açılması barədə Saziş[1] bağlanması ilə başlamışdır. Bu Sazişin beynəlxalq-hüquqi əhəmiyyəti, ilk növbədə, ondan ibarətdir ki, tərəflərin təkcə təşkilat ilə deyil, ona daxil olan bütün dövlətlərlə qarşılıqlı faydalı əməkdaşlığı həyata keçirmək istəyinə sadiq olması, həmçinin xarici iqtisadi fəaliyyəti gücləndirmək, həm də beynəlxalq iqtisadi, o cümlədən beynəlxalq avtonəqliyyat-hüquq münasibətlərində iştirak etmək istəyi təsdiq edilmişdir.

Azərbaycan üçün digər bir mühüm hadisə onun Azərbaycan Respublikası Qanunlarına (11 fevral 2000-ci il, № 811-IQ, 812-IQ) müvafiq olaraq, Tez korlanan qida məhsullarının beynəlxalq daşınması və bu daşımalar üçün istifadə olunan xüsusi nəqliyyat vasitələri haqqında Sazişə (TDS, 1962-ci il)[2], həmçinin BYDM Konvensiyasına (1956-cı il) qoşulması sayılmalıdır ki, bu da

---

[1] Azərbaycan Respublikası ərazisində Beynəlxalq Yol Hərəkəti Təşkilatı Missiyasının açılması haqqında Beynəlxalq Yol Hərəkəti Təşkilatı ilə Azərbaycan Respublikası Hökuməti arasında Saziş Azərbaycan Respublikasının 22.10.1996-cı il tarixli 182-IQ nömrəli Qanunu ilə təsdiq edilmişdir. Bax: AR QT. Bakı, Azərbaycan, 1997, № 3, m. 225, s. 551.

[2] Agreement on Special Equipment for the Transport of Perishable Foodstuffs and on the Use of such Equipment for the International Transport of some of those Foodstuffs. Geneva, 15 January 1962. http://untreaty.un.org/ENGLISH/ bible/englishinternetbible/partI/chapterXI/ subchapB/treaty 150.asp

avtonəqliyyat əlaqə və daşımaları sahəsində mövcud beynəlxalq-hüquqi tənzimləmə mexanizmlərindən istifadə etmək niyyətini sübut edir. Saziş və Konvensiyadakı öhdəlik və tələblərin dövlətimiz tərəfindən qəbul edilməsi onu digər iştirakçılar ilə hüquqi münasibətdə bərabər vəziyyətə salır.

Hamı tərəfindən qəbul olunur ki, dövlətlərin müasir xarici iqtisadi fəaliyyətinin istənilən forması, başlıca olaraq, beynəlxalq sazişlər əsasında həyata keçirilir, bunlar isə müxtəlif hüquqi münasibətlərin, o cümlədən **beynəlxalq avtomobil yük və sərnişin daşımaları sahəsindəki münasibətlərin reqlamentləşdirilməsinin əsas mənbəyidir.** Bu sazişlər isə müvafiq konvensiya və müqavilələrin qəbulu yolu ilə beynəlxalq-hüquqi səviyyədə kodifikasiya edilməli olan və milli qanunvericilik orqanları tərəfindən heç də həmişə qəbul edilməyən, xüsusilə, vahid norma və qaydaların işlənib hazırlanmasına və təsbit olunmasına yardımçı olduğundan, həmin daşıma və əlaqələrin təmin edilməsi üçün böyük əhəmiyyətə malikdir. Müasir beynəlxalq avtonəqliyyat əlaqələri və daşımaları haqqında əksər müqavilələrdə (sazişlərdə), onlarda başqa qayda nəzərdə tutulmadığı halda, onların həyata keçirilməsinin iştirakçı-dövlətlərin daxili (milli) qanunvericiliyin tələblərinə uyğun olması xüsusi qeyd edilmişdir.

Yol-nəqliyyat hadisələrinin və onların ciddi nəticələrinin sabit artım meylindən narahat olan, nəqliyyat sahəsində milli və beynəlxalq təhlükəsizliyin təmin edilməsi, xüsusilə, yol-nəqliyyat hüquq pozuntuları ilə mübarizə aparılması maraqlarından çıxış edən Azərbaycan Respublikası «Avtonəqliyyat vasitələrini idarə etmək hüququndan məhrum olunmanın beynəlxalq nəticələri haqqında» **Avropa Konvensiyasına** (1976-cı ildə Brüsseldə imzalanıb, 1983-cü ildə qüvvəyə minib)[1] qoşulub. Belə ki, 1-ci maddənin «a» bəndində «sürücülük hüququndan məhrumolunma» termininə anlayış verilib

---

[1] Bax: Azərbaycan Respublikasının bu Konvensiyaya qoşulma haqqında 16 iyun 2000-ci il tarixli Qanunu (№ 896-IQ) / AR QT. Bakı, Azərbaycan, 2000, № 6, m. 419, s. 2509-2515.

ki, Konvensiyada bu anlayış altında yol hadisəsi törətmiş istənilən sürücünün avtonəqliyyat vasitələrini idarə etmək hüququnu məhdudlaşdırmaq məqsədilə ona münasibətdə seçilən istənilən son tədbir başa düşülür. Belə bir tədbir əsas və ya əlavə cəza formasında olaraq məhkəmə, yaxud inzibati orqan tərəfindən verilə bilər.

Müasir beynəlxalq avtonəqliyyat əlaqələrinin və daşımaların planetar, regional miqyasda və ya ikitərəfli əsasda fəallaşması, qitələrarası nəqliyyat dəhlizlərinin, xüsusilə, Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizinin yaradılması üzrə əhəmiyyətli layihələrin həyata keçirilməsi, həmçinin strateji baxımdan mühüm avtomobil traslarının, məsələn, «Böyük İpək yolu»nun (TRASEKA) bərpası layihəsi çərçivəsində yenidən qurulması və inşası milli xarici ticarət maraqları və qarşılıqlı faydalı xarici iqtisadi əməkdaşlıq mənafeləri ilə bir ahəngdə Azərbaycanın digər mühüm beynəlxalq-hüquqi akta – Təhlükəli yüklərin quru yollar ilə beynəlxalq daşımaları haqqında Avropa Sazişinə (**TYDAS**, 1957-ci ildə Cenevrədə imzalanıb, 1968-ci ildən qüvvədədir)[1] qoşulmasına yardımçı oldu.[2]

Beynəlxalq avtomobil daşımalarını reqlamentləşdirən bu Sazişin əhəmiyyəti beynəlxalq avtomobil əlaqələrinin həyata keçirilməsi zamanı nəqliyyat təhlükəsizliyinin beynəlxalq-hüquqi əsasını qoymasındadır. Yeni tarixi şəraitdə isə postsovet məkanı ölkələri üçün xüsusən mühüm olan effektli xarici iqtisadi fəaliyyətin həyata keçirilməsi üçün nəqliyyat təhlükəsizliyinin lazımi səviyyəsinin müvafiq beynəlxalq-hüquqi təminatı olmadan, inkişaf etməkdə olan ölkələrin maraqlarına məhəl qoyulmadan, beynəlxalq sazişlərin müddəaları nəzərə alınmadan yerinə yetirilən daşıma və ya nəql olunma haqqında söhbət də gedə bilməz.

---

[1] Onun məzmunu və əhəmiyyəti barədə daha ətraflı bax: Садиков О.Н. Международное автомобильное грузовое сообщение (Ученые записки ВНИИСЗ). Выпуск 28, М., 1973, с. 53-54; Артёмьев С. Европейские соглашения по автотранспорту //Автомобильный транспорт. М., № 9, 1973 с. 60-61;

[2] Azərbaycan Respublikasının 18.07.2000-ci il tarixli 913-IQ nömrəli Qanunu / AR QT. Bakı, Azərbaycan, 2000, № 8, III kitab, m. 590, s.3835-3843.

Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının, ilk növbədə, öz praktik əhəmiyyətinə görə, Rusiya, Ukrayna və Belorus istisna olmaqla, bir sıra yeni müstəqil dövlətlər üçün çox mühüm olan daha bir aspektini də qeyd etmək lazımdır. Adları çəkilən ölkələrdə fəaliyyət göstərən beynəlxalq avtonəqliyyat daşımaları sistemi kifayət qədər mütəhərrikliyi və liberallığı ilə xarakterizə edilir, həmçinin ÜTT çərçivəsində xidmətlərlə ticarətin əsas müddəalarına[3] daha yüksək dərəcədə müvafiqdir. Eyni zamanda, Azərbaycan da daxil olmaqla, digər yeni müstəqil ölkələrin avtonəqliyyat daşıma və əlaqələri üçün bu sistemin tədricən təşəkkül tapması və inkişaf etməsi xarakterikdir ki, bu da onun inkişafına mane olan, Azərbaycan Respublikasında isə Dağlıq Qarabağ probleminin öz həllini tapmaması ilə daha da ağırlaşdırılan obyektiv səbəb və cəhətlərin məcmusunun mövcudluğudur.

Bununla yanaşı, bütün postsovet ölkələri üçün ümumi əhəmiyyətə və xarakterə malik olan **bir sıra problemlər** də vardır ki, bunlara həmin ölkələrdə milli avtonəqliyyat vasitələrinin və daşımaların rəqabət qabiliyyətinin aşağı səviyyədə olmasıdır ki, bir qayda olaraq, xidmətin aşağı səviyyəsilə izah olunan bu problem, xüsusilə, beynəlxalq avtomobil daşımaları bazarını tərk etməyə və valyuta mənbələrinin əhəmiyyətli itkisinə gətirib çıxara bilər. Nəticədə, nəinki büdcə xeyli pul vəsaiti itirmək təhlükəsilə üzləşər, həm də idxil-ixrac yüklərinin daşınması üzrə xarici tərəfdaşlara xarici ticarət əməliyyatlarının ödənilməsi üçün çox böyük kapital qoyuluşları da tələb oluna bilər.

Bu əməliyatların effektliliyinin yüksəldilməsində aşağıdakı məsələlərin həlli böyük əhəmiyyətə malikdir: ölkənin milli avtonəqliyyat vasitələrinin texniki xarakteristikalarının beynəlxalq səviyyəyə uyğunluğu, servis xidmətlərinin keyfiyyət göstəricilərinin yüksəldilməsi, nəqliyyat-yol infrastrukturunun vəziyyətinin yaxşılaşdırılması, avtonəqliyyat daşımaları və əlaqələri sahəsində ikitərəfli

[3] Bu barədə daha düzgün yazılıb: Кацман Ф.М., Королёва Е.А. Нормативно-правовые проблемы функциониро-вания Российских участков международных транспортных коридоров. СПб., МАТ РФ, 1998, с. 13-14.

sazişlər üzrə müqavilə sisteminin inkişaf etdirilməsi, mövcud milli qanunvericiliyin (o cümlədən vergiyə cəlbolunma və gömrük rüsumları məsələləri də daxil olmaqla) ÜTT prinsiplərilə uzlaşmada xarici iqtisadi münasibətlərin liberallaşdırılması kontekstində təkmilləşdirilməsi və digər problemlər.

Dünya təsərrüfatının inkişafında qloballaşma və inteqrasiya prosesləri, dövlətlərin elmi-texniki inkişafının sürətlənməsi, postsovet məkanı ölkələrinin bazar münasibətlərinə keçmələrilə əlaqədar islahatların həyata keçirilməsi və digər əhəmiyyətli amillər nəqliyyat sahəsində müqavilə-hüquq münasibətlərinin və beynəlxalq əməkdaşlıq proqramlarının yeni formalarının meydana çıxmasını şərtləndirir[1]. Müvafiq beynəlxalq-hüquqi normalar və subyektlərin onlardan irəli gələn hüquq və vəzifələri avtonəqliyyat daşımalarına və yüklərə də aiddir: onların şərtlərini unifikasiya edir, həmçinin onların ərazi sferasını müəyyənləşdirir.

Müstəqil Dövlətlər Birliyi çərçivəsində imzalanan, xüsusilə, aşağıdakı beynəlxalq-hüquqi aktlar **bu məsələlərin həllinə həsr olunub**: Sərnişinlərin və baqajın beynəlxalq avtomobil daşımaları haqqında Bişkek

---

[1] Bu sahədə vahid texniki qaydaların işlənib hazırlanmasına aid olan mühüm sənədlərdən biri «Təkərli nəqliyyat vasitələri, təkərli nəqliyyat vasitələrində quraşdırılan və ya istifadə olunan avadanlıq və hissələr üçün vahid texniki qaydaların və bu qaydalar əsasında verilən razılıqların qarşılıqlı şəkildə tanınma şərtlərinin qəbul edilməsi haqqında» Müqavilədir. Bax: Документ ООН - E/ECE/324, E/ECE/TRANS/ 505. Rev. 2 от 5 октября 1995 г., həmçinin Azərbaycan Respublikasının 12.02.2002-ci il tarixli 261-IIQ nömrəli Qanunu /AR QT. Bakı, Azərbaycan, 2002, № 4, II kitab, m.164, s. 508-519. Bu Saziş analoji problemə dair 1958-ci il Cenevrə Sazişinin müddəalarının inkişafı kimi qəbul edilmşdi.

Konvensiyası (1997-ci il)[2] və Özbəkistan Respublikası, Çin Xalq Respublikası və Qırğızıstan Respublikası hökumətləri arasında imzalanmış (1998-ci il) və Azərbaycan Respublikasının da
qoşulduğu Beynəlxalq avtomobil əlaqələri barədə Daşkənd Sazişi[1]. Bu beynəlxalq-hüquqi aktların məzmununun təhlili böyük elmi və praktik əhəmiyyətə malikdir, çünki onların həyata keçirilməsi, xüsusilə, strateji və qitələrarası əhəmiyyətli yeni avtomobil yollarının çəkilməsi, həmçinin bütövlükdə müasir nəqliyyat əlaqələrinin və daşımalarının inkişafı üçün çox əhəmiyyətlidir.

Bir çox digər müasir dövlətlər kimi, Azərbaycan üçün də təkcə çoxtərəfli (regional) beynəlxalq-hüquqi aktlara qoşulma praktikası deyil, avtomobil daşımaları və əlaqələri, nəqliyyat əməkdaşlığı sahəsində **ikitərəfli hökumətlərarası sazişlərin bağlanması** böyük əhəmiyyətə malikdir. Azərbaycan Respublikası Türkiyə (1992-ci il), Rumıniya (1996-cı il), Qazaxıstan (1996-cı il), Moldova (1997-ci il), Latviya (2005-ci il) və başqa dövlətlərlə belə sazişlər imzalamışdır[2]. Konseptual baxımdan oxşar olan belə aktlarda həm tərəfdaşlara xas olan milli maraq və xüsusiyyətlərin özünəməxsusluğunu, həm də sabit nəqliyyat-hüquq münasibətlərini bərqərar etmək, dünya nəqliyyat kommunikasiyalarına inteqrasiya

---

[2] http://www.transinterlog.com/articles/58/page/1/

[1] Müvafiq olaraq Azərbaycan Respublikasının 24 aprel 1998-ci il (№ 490-IQ) və 24 mart 2000-ci il (№ 848-IQ) Qanunları /AR QT. Bakı, Azərbaycan, 1998, № 6, m.371, s. 1239; 2000, № 6, m. 404, s. 2442-2447.

[2] Azərbaycan Respublikası Ali Sovetinin Məlumatı. 1995, № 17-18, m.313, s.64; AR QT. Bakı, Azərbaycan, 1998, № 2, m.79, s.366; 1997, № 3, m.234, s.571; 1998, № 12, m. 734, s.2173; 2002, № 4, I kitab, m.156, s.435-442. və s.

olunmaq və s. istəklərini əks etdirən bir-birindən fərqli kifayət qədər müddəalar vardır.

Azərbaycanın müasir müqavilə hüquq praktikasının təhlili göstərir ki, tərəflərin hüquq, vəzifə və məsuliyyətinə, yüklərin həcminə və xüsusiyyətlərinə, daşımaların qiymətinə, qaimənin rekvizitlərinə və digər şərtlərə dair konkret münasibətlərin reqlamentləşdirilməsi prioritet məsələ kimi xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Adları çəkilən sazişlərin reallaşdırılması üçün bəzi beynəlxalq-hüquqi aktların, məsələn, Beynəlxalq avtomobil daşımalarını həyata keçirən nəqliyyat vasitələri heyətinin işinə dair Avropa Sazişinin (NVAS, 1 iyul 1970-ci ildə Cenevrədə bağlanıb)[3] müddəaları mühüm rol oynayır.

Ayrıca olaraq, belə bir fakt da diqqətəlayiqdir ki, araşdırılan beynəlxalq-hüquqi sənədlərin müddəaları müasir dövlətlərin avtonəqliyyat fəaliyyəti üçün müstəsna dərəcədə aktualdır, nəqliyyat daşımaları və əlaqələri praktikasının təkmilləşdirilməsinə yönəldilib, səmərəli, qarşılıqlı faydalı nəqliyyat-hüquq münasibətlərinin inkişafına mane olan bir çox neqativ amil və təzahürlərin təshih edilməsi və aradan qaldırılması məqsədini güdür.

Beynəlxalq avtomobil əlaqələrinin hüquqi tənzimlənməsinin icmalına yekun vurarkən, Azərbaycan Respublikasının müvafiq beynəlxalq-hüquqi mexanizmlərə kifayət qədər **yüksək inteqrasiyasını** ayrıca qeyd etmək lazımdır. Belə bir inteqrasiyanın dərəcəsinin

---

[3] Beynləxalq Əmək Təşkilatının (BƏT) prinsiplərinə müvafiq olaraq imzalanan bu Sazişin tam mətni üçün bax: Документ ООН-TRANS/SC. 1/1999/4 от 7 мая 1999 г. Azərbaycan bu Sazişə 31.05.1996-cı il tarixli 110-IQ nömrəli Qanunla qoşulmuşdur / AR QT. Bakı, Azərbaycan, 1997, № 2, m. 137, s. 325.

müəyyənləşdirilməsi meyarı kimi BMT AİK-in Daxili Nəqliyyat üzrə Komitəsi tərəfindən Avropada və digər dövlətlərdə avtomobil daşımalarının qayda və prosedurlarının mümkün maksimum sadələşdirilməsini, avtomobil daşımalarının nəqliyyatın müxtəlif növlərinin effektli əlaqələndirilməsinə yardımçı olan razılaşdırılmış, mütəhərrik və sadə həyata keçirilmə rejiminin yaradılmasını təmin etmək məqsədilə işlənib hazırlanan Beynəlxalq daşımaların asanlaşdırılması haqqında Ümumi Qətnamə – CP. 4 çıxış edə bilər.

Beynəlxalq-hüquqi aktların bu sənəddə təqdim olunan minimal siyahısı avtomobil daşıyıcılarına beynəlxalq avtomobil daşımalarının həyata keçirilməsini asanlaşdıran tövsiyələrdən tam dolğunluğu ilə istifadə etmək imkanı verəcək[1]. Bu siyahıda, xüsusilə, aşağıdakı sənədlərin adları var:

1.BYD kitabçası tətbiq edilməklə beynəlxalq yük daşımaları haqqında Gömrük Konvensiyası (TİR Konvensiyası), 1975-ci il;

2. Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi haqqında Cenevrə Konvensiyası (BYDM), 1956-cı il;

3. Yol hərəkəti haqqında Konvensiya, 1968-ci il;

4. Yol nişanları və işarələri haqqında Konvensiya, 1968-ci il;

5. Sərhədlərdə yüklərə nəzarətin keçirilməsi şərtlərinin razılaşdırılması haq-qında Beynəlxalq

[1] Bax: Автомобильный транспорт Узбекистана - 2004–2005. «Синяя книга» IRU. M., 2006, c. 77.

Konvensiya (sərhəd nəzarətinin harmonikləşdirilməsi), 1982-ci il;

6. Konteynerlərə dair Gömrük Konvensiyası, 1972-ci il;

7. Pul üçün təqdim olunan və beynəlxalq daşımalarda istifadə edilən konteynerlərə tətbiq olunan gömrük rejimi haqqında Konvensiya, 1993-cü il;

8. Beynəlxalq avtomobil daşımalarını həyata keçirən nəqliyyat vasitələri heyətinin işinə dair Avropa Sazişi, 1970-ci il;

9. Beynəlxalq yük daşımaları zamanı istifadə edilən yol nəqliyyat vasitələrinin vergiyə cəlb olunması haqqında Konvensiya, 1962-ci il;

10. Yol nəqliyyat vasitələrinin ticarət və kommersiya məqsədi ilə müvəqqəti idxalının Gömrük Konvensiyası (Karnet de passaj), 1956-cı il;

11. Tezkorlanan qida məhsullarının beynəlxalq daşınması və bu daşımalar üçün istifadə olunan xüsusi nəqliyyat vasitələri haqqında Saziş (TDS), 1970-ci il.

Hesab edirik ki, avtomobil əlaqələrinin effektliliyinin daha da yüksəldilməsinə yönəldilmiş bir sıra beynəlxalq sazişlərə Azərbaycan Respublikasının qoşulması təqdirəlayiqdir və gələcəkdə də bu işin daha aktiv şəkildə davam etdirilməsi məqsədəuyğun olar. Belə sazişlərin konkret siyahısına gəldikdə, güman edirik ki, BANİ-nin[1] aşağıdakı sənədləri fərqləndirən avtoritetli ekspertlərilə **razılaşmaq mümkündür:**

[1] Yenə orada, s. 78.

1. Avtomobil yolları şəbəkəsinin harmonikləşdirilməsi və onların Avrasiya nəqliyyat əlaqələrini təmin edən həlledici marşrutlar sırasına daxil edilməsi üçün əsas yaradan Beynəlxalq avtomobil avtomagistralları haqqında Avropa Sazişi (1975-ci il, cəmi 33 iştirakçı – ölkə, Azərbaycan Respublikası 31.05.1996-cı il tarixdə qoşulmuşdur);

2. Yol hərəkəti təhlükəsizlyinin, nəqliyyat təhlükəsizliyinin gücləndirilməsi, avtonəqliyyat şirkətləri, xüsusən də beynəlxalq daşımaları həyata keçirən şirkətlər üçün risklərin və xərclərin azaldılması üçün əsas yaradan Təhlükəli yüklərin quru yollar ilə beynəlxalq daşımaları haqqında Avropa Sazişi (TYDAS, 1957-ci il, cəmi 40 iştirakçı-ölkə, Azərbaycan 18.07.2000-ci il tarixdə qoşulmuşdur);

3. Təhlükəli yüklərin quru yolları ilə beynəlxalq daşımaları haqqında Avropa Sazişinə (TYDAS, 1957-ci il) maddə 1 (a), maddə 14 (1) və maddə 14 (3) (b) dəyişikliklər edilməsi haqqında Protokol (1993-cü il, cəmi 27 iştirakçı-ölkə);

4. Təkərli nəqliyyat vasitələri, təkərli nəqliyyat vasitələrində quraşdırılan və ya istifadə olunan avadanlıq və hissələr üçün vahid texniki qaydaların və bu qaydalar əsasında verilən razılıqların qarşılıqlı şəkildə tanınma şərtlərinin qəbul edilməsi haqqında Müqavilə (1958-ci il, cəmi 44 iştirakçı – ölkə, Azərbaycan Respublikası 12.02.2002-ci ildə qoşulub);

5. Təkərli nəqliyyat vasitələrinə vaxtaşırı texniki baxışlar üçün vahid şərtlərin qəbulu və belə texniki

baxışların qarşılıqlı tanınması haqqında Saziş (1997-ci il, cəmi 7 iştirakçı-ölkə). Ekspertlərin qiymətləndirmələrinə görə, avtomobillərə texniki xidmət və onların təmirinin sertifikatlaşdırılması yol-nəqliyyat hadisələrinin sayını 30-35%, atmosferə zərərli tullantıları isə 10-15% azaltmağa imkan verəcək;

6. Təkərli nəqliyyat vasitələri, təkərli nəqliyyat vasitələrində quraşdırılan və ya istifadə olunan avadanlıq və hissələrə dair qlobal texniki qaydaların müəyyənləşdirilməsi haqqında Müqavilə (1998-ci il, cəmi 24 iştirakçı-ölkə, Azərbaycan 12.02.2002-ci ildə qoşulub);

7. Yol nəqliyyat vasitələrinin ticarət və kommersiya məqsədi ilə müvəqqəti idxalının Gömrük Konvensiyası (1956-cı il, bütün Avropa ölkələri də daxil olmaqla, cəmi 77 iştirakçı –ölkə, Azərbaycan Respublikası 11.02.2000-ci ildə qoşulub).[1]

Bundan başqa, BMT AİK-in avtomobil nəqliyyatı sahəsində aşağıdakı saziş və konvensiyalarına da qoşulmaq imkanının nəzərdən keçirilməsi **məqsədəuyğundur**:

1. Yol hərəkəti haqqında Konvensiyanı (1968-ci il) tamamlayan Avropa Sazişi (1971-ci il);

2. Yol nişanları və işarələri haqqında Konvensiyanı (1968-ci il) tamamlayan Avropa Sazişi (1971-ci il);

---

[1] Ümumiyyətlə, Azərbaycan Respublikası avtomobil daşımaları sahəsində 12 mühüm beynəlxalq konvensiya və sazişlərə qoşulmuş, beynəlxalq avtomobil daşımaları haqqında 14 dövlətlə (Avropa və Asiya) hökumətlərarası saziş bağlamışdır. Bax: Автомобильный транспорт Азербайджана-2006. «Синяя книга» İRU. M., 2006, c. 41-42.

3. Yol nişanları və işarələri haqqında Konvensiyanı (1968-ci il) tamamlayan Avropa Sazişinə (1971-ci il) Yolların nişanlanması haqqında Protokol (1973-cü il);

4. Sürücülük vəsiqələrinin verilməsi və qüvvədə olmasına dair minimal tələblər haqqında Saziş (1975-ci il);

5. Beynəlxalq sərnişin daşımalarında istifadə olunan yol daşıma vasitələrinin vergiyə cəlb edilməsi haqqında Konvensiya (1956-cı il);

6. Beynəlxalq avtomobil sərnişin və baqaj daşınması müqaviləsi haqqında Konvensiya (1973-cü il);

7. Beynəlxalq avtomobil sərnişin və baqaj daşınması müqaviləsi haqqında Konvensiyaya (1973-cü il) Protokol (1978-ci il);

8. Turistlər üçün gömrük güzəştləri haqqında Konvensiya (1954-cü il);

9. Beynəlxalq daşımalarda istifadə edilən altlıqlara tətbiq olunan gömrük rejimi haqqında Avropa Konvensiyası (1960-cı il);

10. Təhlükəli yüklərin avtomobil, dəmir yolu və daxili su nəqliyyatı ilə daşınması zamanı vurulan zərərə görə mülki məsuliyyət haqqında Konvensiya (1989-cu il) və b.

Zənn edirik ki, təklif olunan tövsiyələrin həyata keçirilməsi Azərbaycanın istifadə etdiyi nəqliyyat dəhlizləri boyu hüquqi məkanı harmonikləşdirməyə imkan verəcək ki, bu da eyni zamanda, həm Azərbaycan Respublikasından keçən yollara xarici nəqliyyat şirkətlərinin cəlb edilməsini artıracaq, həm də

Azərbaycanın avtonəqliyyat şirkətlərinin fəaliyyətinin effektliliyinin artırılmasına yardımçı olacaq.

6.4.«Beynəlxalq yük daşınması müqavləsi (BYDM) haqqında» Konvensiya

Konvensiyanın əsas cəhətləri Beynəlxalq avtomobil nəqliyyatı sahəsində əsas saziş **«Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi (BYDM) haqqında» Konvensiyadır** (Convention relative au contract de transport international des marchandises par route).[1] Konvensiya daha çox **«CMR»** abbreviaturası ilə tanınır. Konvensiya beynəlxalq avtomobil daşımalarını tənzimləyən əsas və başlıca beynəlxalq müqavilədir. Hüquq ədəbiyyatında o, haqlı olaraq, beynəlxalq avtomobil nəqliyyatında yükdaşıma şərtləri barədə sazişlər arasında nisbətən mühüm konvensiya kimi xarakterizə olunur.[2]

Konvensiya qəbul olunan andan daşımalar barədə digər beynəlxalq sazişlərə təsir göstərmişdir. Hal-hazırda o, beynəlxalq nəqliyyat sahəsində ən vacib normativ sənədlərdən biridir.[3]

---

[1] Konvensiyanın mətninə bax: Международное частное право. Сборник документов / Составитель Н.Ю. Ерпылева. М., 1994; Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat qanunvericiliyi. I kitab. Bakı, 2005, s.163; Бровка С.В., Савченко М.И. Международное транспортное право. Минск, 1997, с.94-100.

[2] Bax: Лунц Л.А. Курс международного частного права. В 3-х томах. М., 2002, с. 555.

[3] Konvensiyanın əsas xüsusiyyətləri barədə bax: Артемьев С.П. Междугородные и международные автомобильные перевозки. М., 1968; Карбонович И.И. Международные автомобильные перевозки. Минск, 1999. Xarici ədəbiyyat səhifələrində də Konvensiyanın təqdim edilməsinə xüsusi diqqət verilir. Məsələn, bax: Muth W. Leitfaden zur CMR. 1969.

Konvensiya BMT AİK DNK-nın rəhbərliyi altında və onun çərçivəsində işlənib hazırlanmışdır. Konvensiyanın işlənib hazırlanmasında beynəlxalq daşımalar haqqında sənədlərin, xüsusən də dəmir yolu nəqliyyatı barədə sazişlərin təcrübəsindən istifadə edilmişdir. Bu işdə BANİ də iştirak etmişdir. Konvensiya 19 may 1956-cı il tarixdə Cenevrə şəhərində 11 dövlət tərəfindən imzalanmış, 2 iyul 1961-ci il tarixdən isə qüvvəyə minmişdir. Keçmiş SSRİ 1 avqust 1983-cü il tarixdən Konvensiyaya qoşulmuşdu. Sovet avtomobil nəqliyyatının həyata keçirdiyi beynəlxalq yük daşımaları artıq 1 avqust 1986-cı il tarixdən başlayaraq sözü gedən Konvensiya ilə tənzimlənirdi.[1]

Avropa dövlətlərinin çoxu Konvensiyaya qoşulmuşlar. 2000-ci ildən Azərbaycan Respublikası da onun iştirakçısıdır.[2] Rusiya Federasiyası, Belorusiya, Ukrayna və digər MDB dövlətləri də Konvensiyanın üzvüdürlər.

Konvensiya beynəlxalq xüsusi hüququn – beynəlxalq avtomobil nəqliyyatı hüququnun baza sənədidir. Bu sənəd dünya praktikasında daşıma müqaviləsinə aid yaranmış qayda və adətləri nizamlayır. Konvensiya beynəlxalq avtomobil yük daşınması müqaviləsinin şərtlərini müəyyən edir. Burada avtomobil daşıması zamanı müqavilə iştirakçılarının (tərəflərinin), yəni yük sahibi və daşıyıcının hüqüq və vəzifələrini, daşınma üçün yükün qəbul edilməsi və təyinat yerində verilməsi qaydasını, daşıyıcının yükü salamat saxlamamasına görə məsuliyyətini, bir sözlə, müqavilə öhdəliklərinin yerinə yetirilməməsinə (və ya lazımınca yerinə yetirilməməsinə) görə tərəflərin cavabdehliyini və digər məsələləri tənzim edən normalar nəzərdə tutulmuşdur.

---

[1] Bax: Əliyev E.Ə. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ. Dərs vəsaiti. Bakı, 2005, s. 452-453; Allahverdiyev S.S. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki kommentariyası). I hissə. Bakı, 2005, s.45-46.

[2] Bax: «Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi (BYDM) haqqında» Konvensiyaya qoşulmaq barədə Azərbaycan Respublikasının 11 fevral 2000-ci il tarixli 812 – 1Q nömrəli Qanunu.

Konvensiya 8 fəsildən ibarətdir. Bu fəsillər özündə 51 maddəni birləşdirir. 5 iyul 1978-ci il tarixli Əlavə Protokolla Konvensiyada bəzi dəyişikliklər edilmişdir.

Yük daşınması müqaviləsinin tərəfləri Konvensiya normalarını dəyişdirə və ona əlavələr edə bilməzlər, yəni Konvensiyada nəzərdə tutulandan fərqli qayda müəyyənləşdirə bilməzlər. Əgər müəyyənləşdirsələr, həmin qayda etibarsız hesab ediləcəkdir. Buna görə Konvensiya dispozitiv deyil, imperativ xarakterə malikdir.

Konvensiyanın tətbiq sahəsi

Konvensiyanın tətbiq sahəsi dedikdə Konvensiyanın predmeti nəzərdə tutulur. **Konvensiyanın predmeti** dedikdə isə onun nəyi, hansı münasibətləri tənzimləməsi və qaydaya salması başa düşülür.

Konvensiya avtomobillə beynəlxalq yük daşınması müqaviləsini tənzimləyir. Buna görə də avtomobillə daxili yük daşınması müqaviləsi Konvensiyanın hüquqi tənzimetmə predmetinə daxil deyildir. Avtomobillə beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi dedikdə nə başa düşülür?

Əgər yük müəyyən bir dövlətin ərazisini, necə deyərlər, tərk edərək, başqa dövlətin ərazisinə aparılarsa, tərəflər arasında beynəlxalq yük daşınması münasibətləri yaranır ki, həmin münasibətlər beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi ilə rəsmiləşdirilir. Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin bağlanması üçün yükün yola salındığı yerin (yükün daşınmaq üçün qəbul olunduğu yerin) və ya yükün təyinat yerinin iki dövlətin ərazisində olması lazımdır. Bundan əlavə, həmin dövlətlərdən, heç olmazsa biri

Konvensiya iştirakçısı olmalıdır. Başqa sözlə desək, bağlanmış sazişin beynəlxalq müqavilə kimi tanınması üçün iki yerdən – yükün yola salındığı yerdən (yükün daşınmaq üçün qəbul olunduğu yerdən) və ya yükün təyinat yerindən, heç olmazsa, birinin Konvensiya iştirakçısı olan dövlətin ərazisində olması kifayətdir. Məhz belə saziş beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi sayılır və buna görə də Konvensiyanın hüquqi tənzimetmə predmetinə daxil olur.

Beləliklə, aşağıda göstərilən iki şərt olduqda, beynəlxalq avtomobil yük daşınmasını tənzimləmək üçün sözü gedən Konvensiyanın normaları tətbiq edilir:

-birinci, yükün yola salındığı yer və yükün təyinat yeri iki müxtəlif dövlətin ərazisində olmalıdır;

-ikinci, həmin dövlətlərdən, heç olmazsa, biri Konvensiya iştirakçısı olmalıdır.

Göründüyü kimi, tələb edilmir ki, yükün yola salındığı yerin və ya yükün təyinat yerinin olduğu iki dövlətin hər ikisi də Konvensiya iştirakçısı olsun. Həmin dövlətlərdən birinin Konvensiya üzvü olması kifayətdir. Məsələyə bu cür yanaşma Konvensiya ilə müəyyən edilmiş daşıma rejiminin tətbiq sferasını genişləndirmək məqsədi güdür. Buna görə də Konvensiya, necə deyərlər, qapalı deyil, açıq xarakter daşıyır. Konvensiya bu cəhəti ilə digər nəqliyyat konvensiyalarının çoxundan fərqlənir.

Sözsüz ki, Konvensiya daşıma müqaviləsinin bütün şərtlərini müəyyənləş-dirmir. Elə müqavilə şərtləri ola bilər ki, bu barədə Konvensiyada hər hansı bir göstəriş olmasın. Belə halda Konvensiya ilə qaydaya salınmayan müqavilə

şərtini tənzimləmək üçün müqavilə bağlayan tərəflər hansı milli (daxili) qanunvericiliyin tətbiq edilməsi barədə razılığa gəlməlidirlər.

Beynəlxalq yük daşınması müqavilə-sinin elementləri

Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin əsas elementlərindən biri onun **tərəfləri (subyekt tərkibi)** sayılır. Müqavilə iki tərəf arasında bağlanılır: daşıyıcı, yükgöndərən.[1] Beynəlxalq yükdaşıma münasibətlərində yükalan da iştirak edə bilər. Lakin yükalan müqavilənin tərəfi hesab olunmur. Ona görə ki, o, müqavilənin bağlanmasında iştirak etmir. Yükalan beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi ilə bağlı yaranan münasibətlərin iştirakçısıdır. Bundan fərqli olaraq, yükgöndərən və daşıyıcı müqavilənin həm tərəfi, həm də iştirakçısıdır (subyektidir).

Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin forması və bağlanma qaydası müqavilənin elementlərindən biridir. Qeyd etmək lazımdır ki, müqavilə nəqliyyat hüququ üçün ənənəvi olan bir formada bağlanılır. Belə ki, beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi **daşıma sənədi** ilə rəsmiləşdirilir. Həmin sənəd **qaimə** adlanır. Məhz qaimə beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin özüdür. Qaimənin olması onu ifadə edir ki, yük sahibi ilə (yükgöndərənlə) daşıyıcı arasında yük daşınması müqaviləsi bağlanmışdır. Qaimə sadə yazılı formada bağlanmış yük daşınması müqaviləsinin özünü ifadə edir.

[1] Bax: Əliyev E.Ə.Nəqliyyat hüququnun əsasları. Dərs vəsaiti. Bakı, 2004, s.176.

Müəlliflərdən bəzisi qaimənin yük daşınması müqaviləsinin özünün olması fikrini əsassız olaraq, inkir edirlər.[2] Qeyd etmək lazımdır ki, əqdin (o cümlədən əqdin bir növü olan müqavilənin) yazılı formada bağlanması üçün aşağıda göstərilən üç məcburi və labüd şərtə əməl olunması tələb edilir:[3]

-birinci, yazılı formalı əqd vahid sənəd tərtib edilməsi yolu ilə bağlanır;

-ikinci, bu sənəd əqdin məzmununu (əqdin bütün şərtlərinin məcmusunu) ifadə edir;

-üçüncü, bu sənədi əqdi bağlayan tərəflər imzalayır.

Qaimə sadalanan hər üç şərtə cavab verir.[1] Buna görə də o, sadə yazılı formada bağlanmış yük daşınması müqaviləsini ifadə edir.

Konvensiyada nəzərdə tutulur ki, yük daşınması müqaviləsi qaimə ilə təsdiqlənməlidir. Deməli, qaimə həm də yük daşınması müqaviləsinin bağlanmasını sübut edir.

Digər tərəfdən, qaimə yük daşınması müqaviləsinin şərtlərini nəzərdə tutur. Buna görə də o, müqavilə şərtlərini təsdiq edən sənəddir.

Bunlardan əlavə, qaimə yükün daşıyıcı tərəfindən alınmasını (qəbul olunmasını) sübut edir. Qaimə belə bir halı təsdiqləyir ki, yük daşıyıcı tərəfindən daşınmaq üçün qəbul edilmişdir. Qaimənin yük daşınması müqaviləsinin bağlanma faktını

---

[2] Məsələn, bax: Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник/ Под ред. К.В.Холопова. М., 2000. с.436.

[3] Bax: Allahverdiyev S.S.Azərbaycan Respublikasının mülki hüququ. Dərslik. I cild. I kitab. Bakı, 2003, s.766.

[1] Qaimənin (daşıma sənədinin) yük daşınması müqaviləsi olması əsaslandırılmışdır: Allahverdiyev S.S.. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki kommentariyası). I hissə. Bakı, 2005, s.152-153; Əliyev E.Ə. Nəqliyyat hüququnun əsasları. Dərs vəsaiti. Bakı , 2004, s.183-185.

və onun şərtlərini, habelə yükün daşıyıcı tərəfindən qəbul edilməsini təsdiq edən sənəd olması Konvensiyanın 9-cu maddəsində göstərilir.

Qaimə üç nüsxədə tərtib edilir və daşımada iştirak edən şəxslər (yükgöndərən və daşıyıcı) tərəfindən imzalanır. Qaimənin birinci nüsxəsi yükgöndərənə verilir, ikinci nüsxəsi yükə əlavə olunur (yükü müşayiət edir), üçüncü nüsxəsi isə daşıyıcıda qalır. Qaimənin nüsxələri istənilən sayda ola bilər. Yalnız onlardan üçü eyni hüquqi qüvvəyə malikdir. Nüsxələrin qalanları qaimənin surəti sayılır. Qaimə surətinin sayı, adətən, yükün keçdiyi dövlət sərhədlərinin sayından və milli gömrük prosedurlarından asılıdır.

Qaimənin olmaması, düzgün tərtib edilməməsi və ya itməsi daşıma müqaviləsinin etibarsız sayılmasına təsir göstərmir.

Daşıyıcı yükü daşınmaq üçün qəbul edən zaman qaimədəki məlumatların düzgünlüyünü yoxlamalıdır. Belə məlumatlara aiddir: yük yerləri haqqında məlumat, yük yerlərinin nişanlanması barədə məlumat, yükün xarici vəziyyəti barədə məlumat, yükün qablaşdırılması barədə məlumat.

Konvensiya qaimənin formasını müəyyən etmir. Qaimənin forması BANİ tərəfindən işlənib hazırlanmışdır. Daşıma prosesinin iştirakçıları daşımanı rəsmi-ləşdirmək üçün bu formadan istifadə edirlər. Amma göstərilən forma məcburi deyil, tövsiyə xarakteri daşıyır. Buna görə də daşıma prosesinin iştirakçıları onlar üçün əlverişli və münasib olan forma işləyib hazırlaya bilərlər, bu şərtlə ki, o, müvafiq dövlətin daxili (milli) nəqliyyat hüququna uyğun olsun.

Konvensiya qaimənin rekvizitlərini müəyyənləşdirir. Həmin rekvizitləri iki yerə bölmək olar:

-məcburi rekvizitlər;

-əlavə rekvizitlər.

Qaimədə hökmən və mütləq göstərilməli olan məlumatlara **məcburi rekvizitlər** deyilir. Onlar əsas və zəruri rekvizitlər olub, qaimənin etibarlı olmasını və hüquqi əhəmiyyət kəsb etməsini şərtləndirir. Məcburi rekvizitlərə aşağıdakılar aiddir:

-qaimənin tərtib olunduğu vaxt (tarix) və yer;
-yükgöndərənin adı və ünvanı;
-daşıyıcının adı və ünvanı;
-yükün daşınma üçün qəbul olunduğu yer və tarix;
-təyinat yeri;
-yükalanın adı və ünvanı;
-yük yerlərinin sayı, onların xüsusi nişanı və yerlərin nömrələnməsi;
-yükün brutto çəkisi və ya yükün miqdarı (ölçü vahidləri ilə ifadə edilməlidir);
-daşıma ilə bağlı ödənişlər (daşıma haqqı, gömrük rüsumları və s.);
-gömrük və digər rəsmiləşdirmələri yerinə yetirmək üçün tələb olunan təlimat (daşıyıcı üçün);
-daşımanın Konvensiyanın normalarına uyğun qaydada həyata keçirilməsi barədə göstəriş;
-yükün xarakteri və onun qablaşdırılmasının növü barədə işarə olunması.

Əlavə rekvizitlər dedikdə qaiməyə daxil edilməsi məcburi olmayan məlumatlar başa düşülür. Belə məlumatlar qaimədə yalnız zəruri hallarda göstərilir. Əlavə rekvizitlərə aşağıdakılar aiddir:
-yükgöndərənin yükün boşaldılıb yenidən yüklənməsinə icazə verilməməsi barədə göstərişi;
-yükgöndərən tərəfindən həyata keçirilən ödənişin forması və məbləği;
-yükgöndərən tərəfindən yükün elan olunmuş qiyməti;
-yükün sığortalanması barədə təlimat (daşıyıcı üçün);
-daşıyıcıya verilən sənədlərin siyahısı və s.

Yük daşınması müqaviləsinin tərəfləri əgər lazım bilərlərsə, istənilən məlumatı qaiməyə daxil edə bilərlər. Bu, onların istək və mülahizəsindən asılıdır.

Yükgöndərən qaimədə məlumatları düzgün göstərməlidir. O, qaiməyə daxil olan istənilən məlumatı tam və düzgün göstərməməyə görə məsuliyyət daşıyır. Belə ki, qaimədə məlumatın düzgün

göstərilməməsi daşıyıcıya əmlak (maddi) zərərin vurulmasına səbəb ola bilər. Həmin zərərin əvəzini yükgöndərən ödəməlidir, bu şərtlə ki, daşıyıcı zərərin yükgöndərənin təqsiri üzündən (qaimədə məlumatların düzgün və tam göstərilməməsi nəticəsində) yaranmasını sübut edə bilsin. Məsələn, yükgöndərən qaimədə yükün təyinat yerini, yəni yükün çatdırılmalı olduğu yeri düzgün göstərmir. Şübhəsiz ki, belə halda daşıyıcıya zərər vurulur. Daşıyıcı həmin zərərin yükgöndərənin təqsiri nəticəsində vurulmasını sübut etməlidir.

Yükgöndərən qaimənin tərtib olunmasını başqa şəxslərə (məsələn, daşıyıcıya, ekspeditora, agentə və s.) tapşıra bilər. Belə halda da yükgöndərən qaimədə məlumatların düzgün və tam göstərilməməsinə görə məsuliyyət daşıyır. Belə ki, qaimənin tərtib olunmasının başqa şəxslərə tapşırılması onu məsuliyyətdən azad etmir.

Müddət beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin elementlərindən biridir. Yük daşınması müqaviləsinin müddəti dedikdə yükün təyinat yerinə çatdırılma müddəti başa düşülür.

Müddət tərəflərin razılığı ilə müəyyən edilir. Belə halda qaiməyə müddət barədə məlumat (şərt) daxil edilir. Məsələn, qaimədə göstərilir ki, yük təyinat yerinə aprel ayının 15-dən gec olmayaraq çatdırılsın və ya yükün təyinat yerinə çatdırılma müddəti 10 gün müəyyən edilsin və s.

Müddət barədə məlumat (şərt) qaimədə göstərilməyə də bilər. Belə ki, müddət qaimənin məcburi (əsas) rekviziti hesab edilmir. Buna görə də tərəflər qaimədə müddət barədə şərti göstərməyə də bilərlər. Belə halda **ağlabatan müddət** əsas götürülür. Ağlabatan müddət dedikdə elə bir normal vaxt dövrü başa düşülür ki, bu dövr ərzində konkret marşrut üzrə konkret yükdaşıma həyata keçirilir. Belə müddət hər bir konkret hal üçün müəyyən edilir. Ağlabatan müddəti müəyyənləşdirən zaman bir sıra amillər nəzərə alınır: daşımanın qısa məsafəsi, sutka ərzində hərəkət etmək (yolda olmaq) normativi, sərhəddə növbənin olması və s.

Qiymət beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin əsas elementlərindən, yəni zəruri şərtlərindən biridir. Konvensiya onun **əvəzli müqavilə** olmasını nəzərdə tutur. Müqavilənin qiyməti daşıma xidməti göstərməyə görə daşıyıcıya verilən **daşıma haqqını** ifadə edir ki, o da qaimədə göstərilir. Konvensiya daşıma haqqının ödəniş qaydasını müəyyən etmir.

Müqavilənin məzmunu Müqavilənin məzmunu beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin əsas elementlərindən biridir. Tərəflərin hüquq və vəzifələri müqavilənin məzmununu təşkil edir. Konvensiyada daşıma prosesində iştirak edən şəxslərin hüquq və vəzifələrinin müəyyən edilməsinə aid olan bir sıra normalar nəzərdə tutulmuşdur.

Əsas və başlıca vəzifə, yəni **yükü təyinat yerinə çatdırmaq vəzifəsi**, məlum məsələdir ki, daşıyıcının üzərinə düşür. Belə ki, daşıma prosesinin əsas məqsədi yükü təyinat məntəqəsinə çatdırmaqdan ibarətdir. Bu məqsədi isə daşıyıcı həyata keçirir.

Daşıyıcı hələ göstərilən vəzifənin icrasına başlamazdan əvvəl, yükü daşınmaq üçün qəbul edən zaman qaiməyə daxil edilmiş məlumatların düzgünlüyünü yoxlayır. Biz bundan əvvəlki yarımbaşlıqda bu barədə söhbət açmışıq.

Daşıyıcı yoxlama nəticəsində yükün çatışmamasını (əskik gəlməsini) və onun xarici vəziyyətinin pis olmasını müəyyənləşdirə bilər. Belə halda o, qaimədə müvafiq qeyd edir. Əgər qaimədə belə qeyd olmazsa, hesab edilir ki, yükgöndərənin qaimədə göstərdiyi məlumatlar düzgündür, yükün özü isə onun daşıyıcı tərəfindən qəbul olunduğu anda daşıma şərtlərinə uyğun olub, kommersiya baxımından yararlıdır.

Daşıyıcı öz qeydini əsaslandırmalıdır. Özü də qeyd yükgöndərən tərəfindən yazılı formada qəbul olunmalıdır. Daşıyıcının bir tərəfli qaydada qaimədə etdiyi qeydin sübutedici əhəmiyyəti yoxdur.

Yükgöndərən daşıyıcı tərəfindən müəyyən edilmiş uyğunsuzluğu (qüsuru) tanımalı və qəbul etməlidir. Əks təqdirdə

yük daşınması müqaviləsi yükgöndə-rənin təqsiri üzündən ləğv oluna və onun üçün digər mənfi, arzuolunmaz nəticələr yarana bilər.

Daşıyıcının yükü təyinat yerinə çatdırmaq vəzifəsi iki şərti (tələbi) əhatə edir:

-birinci, daşıyıcı yükü salamat (olduğu kimi) çatdırmalıdır;

-ikinci, daşıyıcı yükü müəyyən edilmiş müddətdə çatdırmalıdır.

Daşıyıcı göstərilən şərtlərin (tələblərin) pozulmasına görə məsuliyyət daşıyır. Bu barədə növbəti yarımbaşlıqda söhbət açacağıq.

Daşıyıcının digər əsas vəzifəsi **yükü verməkdən** ibarətdir. Belə ki, yük təyinat yerinə çatdırıldıqda, o, yükü onu almağa səlahiyyəti olan şəxsə, yəni yükalana verməlidir. Yükalan qaimənin ikinci nüsxəsinin (yəni yükü müşayiət edən nüsxənin) ona verilməsini tələb edir. Həmin nüsxənin yükalana verilməsi onu ifadə edir ki, yük qəbul olunmuşdur. Yükalan bu barədə daşıyıcıya qəbz verir.

Yükalanın yükü qəbul etməsinin onun vəzifəsi və ya hüququ olması müəl-liflər arasında mübahisə doğuran məsələdir. Məsələn, professor K.V.Xolopov göstərir ki, daşıyıcıdan yükü qəbul etmək yükalanın vəzifəsi deyil, hüququdur.[1] Düzdür, yükalan belə hüquqa malikdir. Belə ki, yükalan öz hüquqi statusuna görə xeyrinə müqavilə bağlanmış üçüncü şəxsdir. Üçüncü şəxs öz xeyrinə müəyyən hərəkətlər olunmasını tələb etmək hüququ olan şəxsdir. Bu baxımdan, daşıyıcıdan yükün qəbul edilməsi yükalanın vəzifəsi deyil, hüququ sayılır.

Bununla bərabər, qeyd etmək lazımdır ki, yükalan, bir qayda olaraq, yük daşınması müqaviləsi bağlanmamışdan əvvəl yükgöndərənlə alqı-satqı (mal göndərmə) müqaviləsi bağlayan şəxsdir. Bu müqavilədə yükgöndərən «satıcı», yükalan isə «alıcı» şəxs qismində çıxış edir. Alıcının üzərinə satın aldığı əşyanı qəbul etmək vəzifəsi düşür. Məhz həmin əşyanı (yükü) alıcıya (yükalana)

[1] Bax: Экономика и организация внешнеторговых перевозок / Под ред. К.В.Холопова. М., 2000, с.439.

çatdırmaq üçün satıcı (yükgöndərən) daşıyıcı ilə yük daşınması müqaviləsi bağlayır. Buna görə də daşıyıcıya münasibətdə (yük daşınması müqaviləsi üzrə) yükalan yükü qəbul etmək hüququna malik olursa, yükgöndərənə münasibətdə (alqı-satqı müqaviləsi üzrə) yükü qəbul etmək vəzifəsi daşıyır. Təsərrüfat subyektlərinin normal işləməsi üçün yükalanın üzərinə belə vəzifə qoyulmasının vacib əhəmiyyəti vardır. Təsəvvür etmək mümkün olmur ki, məhsul istehsal etmək və istehsal prosesini həyata keçirmək niyyətində olan təsərrüfat subyektləri öz ünvanlarına gələn yükü (xammalı, tikinti materiallarını, avadanlıqları, dəzgahları və s.) hansı əsasla və məntiqlə qəbul etməməlidir? [1] Buna görə də hesab edirik ki, yükalanın yükü qəbul etmək vəzifəsi daşıması barədə sözü gedən BYDM Konvensiyasında birbaşa ayrıca norma nəzərdə tutulmalıdır.

Əgər yükalan yükü qəbul etməkdən imtina edərsə, daşıyıcı bu barədə dərhal yükgöndərənə məlumat verir. Yükgöndərən yükün taleyi barədə daşıyıcıya göstəriş verməlidir. Əgər daşıyıcı ağlabatan müddət ərzində yükgöndərəndən göstəriş almazsa, o, dərhal yükü nəqliyyat vasitəsindən yükə sərəncam vermək hüququ olan şəxsin hesabına boşaldır. Bundan sonra daşıma prosesi başa çatmış olur. Daşıyıcı yükü saxlayır. O, yükün saxlanmasını üçüncü şəxsə də etibar edə bilər.

Yükgöndərən gömrük məqsədləri və digər rəsmiləşdirmələr üçün zəruri sənədləri (bunlar yükün yükalana verilməsinə kimi həyata keçirilir) qaiməyə əlavə etməli (qoşmalı) və ya onları daşıyıcıya verməli və ona tələb olunan məlumatları təqdim etməlidir. Bu, onun üzərinə düşən vəzifələrdən biridir. Daşıyıcı belə sənədlərin və məlumatların düzgünlüyünü və tamlığını yoxlamağa borclu deyildir. Buna görə yükgöndərən daşıyıcı qarşısında məsuliyyət daşıyır.

---

[1] Yükalanın onun ünvanına gələn yükü qəbul etmək vəzifəsi daşımasının vacib və zəruri olması inandırıcı faktlarla sübut edilmişdir: Allahverdiyev S.S.Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki kommentariyası). I hissə. Bakı, 2005, s. 192-193.

Konvensiyada yükgöndərən üçün də bir sıra hüquqlar müəyyən edilir. **Yükə sərəncam vermək hüququ** onun malik olduğu hüquqlardan biridir. Bu hüquq növbəti müddəalarda ifadə olunur:

-yükün təyinat yerini dəyişdirmək imkanı;

-daşımanı (tranziti) dayandırmaq imkanı;

-yükü qaimədə adı çəkilən yükalana deyil, başqa yükalana vermək imkanı.

Sözsüz ki, yükgöndərən daşıma prosesinin axırına kimi belə hüquqa malik olmur. Belə ki, daşıyıcı qaimənin ikinci nüsxəsini (yükü müşayiət edən nüsxəni) yükalana verdiyi andan yükgöndərən yükə sərəncam vermək hüququndan məhrum olur, yəni bu hüququ, necə deyərlər, itirir. Həmin andan daşıyıcı yükgöndərənin deyil, yükalanın göstərişlərini yerinə yetirməlidir. Məsələn, yükalan daşıyıcıya göstəriş verə bilər ki, o, yükü hər hansı şəxsə təhvil versin.

Daşıyıcının məsuliyyəti

Daşıyıcının məsuliyyəti Konvensiyanın tənzimlədiyi əsas məsələlərdən biridir. Konvensiyada bu məsələnin tənzimlənməsinə aid bir sıra normalar nəzərdə tutulmuşdur. Bu normalara görə, daşıyıcı iki əsas halda məsuliyyətə cəlb edilir:

-yükün salamat (olduğu kimi) saxlanılmaması;

-yükün təyinat yerinə çatdırılma müddətinin pozulması.

Yükün salamat (olduğu kimi) saxlanılmaması göstərilən hallardan biridir. Daşıyıcı yükü daşınmaq üçün qəbul etdiyi andan yükalana təhvil verdiyi ana kimi onu salamat saxlamalıdır. Bu, onun daşıdığı əsas vəzifələrdən biridir. Daşıyıcı həmin vəzifəni yerinə yetirməməyə görə məsuliyyətə cəlb edilir.

Yükün salamat (olduğu kimi) saxlanılmaması dedikdə, hər şeydən əvvəl, yükün tam itməsi başa düşülür. Yükün təyinat yerinə çatdırılma müddətindən sonrakı 30 gün ərzində (əgər müddət müəyyənləşdirilməyibsə – yükün daşınmaq üçün daşıyıcı tərəfindən qəbul olunduğu gündən sonrakı 60 gün ərzində) yükün təyinat yerinə çatdırılmaması, mübahisəsiz olaraq, yükün tam itməsini ifadə edir.

Digər tərəfdən, yükün salamat saxlanılmaması dedikdə **yükün qismən itməsi** başa düşülür. Yükün qismən itməsi isə yükün əskik gəlməsi (çatışmaması) deməkdir (məsələn, yükün sayca əskik gəlməsi və ya çəkidə əskik gəlməsi və s.).

Yük tam və ya qismən itdikdə daşıyıcı **zərərin əvəzini ödəmə formasında** məsuliyyət daşıyır, yəni ondan vurduğu zərərin əvəzi alınır. Əvəz ödəmənin miqdarı (məbləği) müəyyən edilərkən daşınmaq üçün **yükün qəbul olunduğu yerdə və vaxtda mövcud olan faktiki (həqiqi) qiyməti** əsas götürülür. Yükün faktiki (həqiqi) qiyməti dedikdə isə onun bazar qiyməti başa düşülür. Bazar qiyməti isə malın xammal və əmtəə, birja və hərrac qiyməti ilə müəyyən edilir. Əgər yükün cari bazar qiymətini müəyyən etmək mümkün olmazsa, onda eyni keyfiyyətli və növlü analoji malın adi qiyməti əsas götürülür. Zəruri hallarda ekspertiza aparılır. Bu məqsədlə yükün təyinat yeri üzrə ölkənin Ticarət Sənaye Palatasına müraciət olunur.

Konvensiya digər nəqliyyat konvensiyaları kimi, daşıyıcının **məhdud məsuliyyət daşıması prinsipindən** çıxış edir. Belə ki, daşıyıcının məsuliyyət həddi hər çatışmayan (əskik gələn) kiloqram brutto çəkiyə görə 25 qızıl İsveçrə frankı ilə (10,64 ABŞ dolları) və ya hər kiloqram çatışmayan brutto çəkiyə görə 8,33 SDR (XBH) ilə məhdudlaşır, bir şərtlə ki, yükgöndərən tərəfindən yükün qiyməti elan olunmasın.

Daşıyıcı bundan başqa, digər hər hansı zərərin əvəzini ödəmir. Bu o deməkdir ki, daşıyıcıdan dolayı zərərin əvəzi alınmır.

Daşıyıcının məsuliyyətə cəlb edilməsini şərtləndirən ikinci hal onun **yükün təyinat yerinə çatdırılma müddətini pozmasından** ibarətdir. Əgər daşıyıcı yükü təyinat yerinə müəyyən edilmiş müddətdə çatdırmırsa, o, pozuntuya yol verir.[1]

Yükün çatdırılma müddətinin pozulması, adətən, yükalana zərər vurur. Amma zərər vurulma faktı sübut olunmalıdır. Sübutetmə yükünü (vəzifəsini) yükalan daşıyır. Yükalan sübut

[1] Вах: ст. 19 Конвенции.

etməlidir ki, daşıyıcı tərəfindən yükün təyinat yerinə çatdırılma müddətinin ötürülməsi ona zərər vurulmasına səbəb olmuşdur. Belə halda daşıyıcı zərərin əvəzini ödəməlidir. Konvensiya bu məsələdə də daşıyıcının məhdud məsuliyyət daşıması prinsipindən çıxış edir. Belə ki, zərərin əvəzini ödəmə məbləği daşıma haqqından çox ola bilməz, yəni daşıyıcı daşıma haqqı həddində məsuliyyət daşıyır.

Müqavilədə tərəflər çatdırılma müddətinin pozulmasına görə cərimə forma-sında məsuliyyət tədbiri kimi şərt nəzərdə tuta bilərlər. Belə halda daşıyıcı çatdırıl-ma müddətini pozarsa, o, cərimə ödəyir. Daşıyıcıdan vurulmuş zərərin əvəzi alınmır.

Konvensiya həm də daşıyıcının məsuliyyətdən azad olunmasını şərtləndirən halları müəyyən edir. Onun 17-ci maddəsi bu məsələyə həsr edilmişdir. Əgər yükün salamat qalmamasına və çatdırılma müddətinin pozulmasına daşıyıcıdan asılı olmayan hallar səbəb olarsa, daşıyıcı məsuliyyət daşımır və məsuliyyətdən azad edilir. Həmin hallara aşağıdakılar aiddir:

-iddiaçının hüquqa zidd hərəkəti və ya etinasızlığı (laqeydliyi);

-iddiaçının daşıyıcının hüquqa zidd hərəkətləri və ya etinasızlığı ilə bağlı olmayan göstərişləri;

-yükün (malın) spesifik xüsusiyyətləri ilə şərtlənən çatışmazlıq (qüsur);

-daşıyıcı tərəfindən qarşısı alına bilməyən hallar.

Konvensiya həm də **xüsusi risklərin** siyahısını nəzərdə tutur ki, onlar da daşıyıcının məsuliyyətdən azad edilməsini şərtləndirir. Məsələn, açıq (brezentsiz) yük avtomobilindən istifadə olunması, bu şərtlə ki, belə istifadə barədə şərt qaiməyə daxil edilsin (Konvensiyanın 17-ci maddəsi).

Daşımanı həyata keçirmək üçün istifadə edilən nəqliyyat vasitəsinin texniki cəhətdən nasazlığı və ya qüsurluluğu, habelə avtomobili icarəyə götürən şəxsin təqsiri daşıyıcının məsuliyyətdən azad edilməsi üçün səbəb sayılmır.

Konvensiya nəqliyyat hüququnun ənənəvi prinsipi olan təqsirə görə məsuliyyət prinsipindən çıxış edir.

Pretenziya və iddialar

Konvensiyada pretenziya və iddia məsələlərinə həsr edilmiş normalar da nəzərdə tutulmuşdur. Bu normalara görə, yük sahibi daşıyıcı ilə yaranmış mübahisə-ni pretenziya qaydasında həll edə bilər. **Mübahisənin pretenziya qaydasında həll edilməsi** dedikdə yük sahibi və daşıyıcı arasında ixtilafların məhkəməyə müraciət olunmadan tərəflərin özü tərəfindən tənzimlənməsi başa düşülür.

Konvensiya yaranmış mübahisələrin pretenziya proseduru əsasında həll olunmasının mümkünlüyünü nəzərdə tutur. Lakin **pretenziya proseduru** məcburi xarakter daşımır. Bu o deməkdir ki, yükgöndərən və ya yükalan mübahisəni həll etmək üçün daşıyıcıya hökmən pretenziya verməli deyildir. Onlar pretenziya vermədən də iddia ilə məhkəməyə müraciət edə bilərlər. Daşıyıcıya məhkəməyə qədər pretenziya verilə də bilər, verilməyə də. Deməli, pretenziya proseduru məhkəməyə iddia verilməsinin məcburi şərti deyildir.

Yük itdiyi və ya zədələndiyi hallarda, yükalan ləngimədən qaimədə bu barədə müvafiq qeyd etməlidir. Yükalan etdiyi qeyddə itmə və zədələnmənin xarakterini göstərməlidir. Əgər yükalan yükü qaimədə hər hansı qeyd etmədən qəbul edərsə, onda hesab edilir ki, daşıyıcı yükü yükalana lazımi keyfiyyətdə və kəmiyyətdə vermişdir.

Əgər yükün itməsi və zədələnməsi aşkar halda məlum olmazsa (gizli qüsurlar olduqda), onda yükalan 7 gündən gec olmayaraq, bu barədə daşıyıcıya yazılı surətdə bildiriş verməlidir. 7 günlük müddət yük qəbul olunduğu gündən hesablanır (buraya təyinat yerinin aid olduğu ölkədə istifadə olunan bayram və istirahət günləri də daxildir).

Yükalanın yükün itməsi və zədələnməsi barədə bildiriş verməsinin vacib hüquqi əhəmiyyəti vardır. Belə ki, bildiriş daşıyıcının təqsirli olmasının sübut edilməsini asanlaşdırır. Lakin bildiriş verməmək yükalanı daşıyıcıya tələb irəli sürmək hüququndan məhrum etmir. O, bildirişi vermədiyi hallarda da daşıyıcıya pretenziya verə bilər. Amma belə vəziyyətdə, məlum məsələdir ki, daşıyıcının təqsirini sübut etmək çətinləşir. Yükalan daşıyıcının təqsirini sübut etməlidir.[1]

Konvensiya yük tam itdiyi hallarda daşıyıcıya pretenziya verilməsinin mümkünlüyü və müddəti, habelə zərərin əvəzinin tam həcmdə ödənilməsi barədə norma müəyyən etmir. Belə hallarda məsələ beynəlxalq adət norması əsasında həll olunur. Bu normaya görə, yükün təyinat yerinə çatdırılmasının maksimum müddəti ötdükdən sonra yükalan daşıyıcıya yazılı pretenziya verməlidir. Yükün tam itməsini
sübut etmək vəzifəsi yükalanın üzərinə düşür.

Yükün təyinat yerinə çatdırılma müddəti pozulduğu, yəni təyinat yerinə yük gec çatdırıldığı hallarda yükalan daşıyıcıya yazılı pretenziya verməlidir. Bunun üçün 21 günlük müddət müəyyən edilir. Həmin müddət yükün yükalanın sərəncamına verildiyi gündən hesablanır.

Yükün salamat qalmaması (itməsi və zədələnməsi) halından fərqli olaraq, çatdırılma müddətinin pozulması zamanı bildiriş verilməməsi yükalanı daşıyıcıya tələb irəli sürmək hüququndan məhrum edir. Belə ki, əgər daşıyıcıya bildiriş verilməzsə, yükalan çatdırılma müddətinin pozulması nəticəsində ona vurulmuş zərərin əvəzini daşıyıcıdan ala bilməz.[1] Yükalan yalnız daşıyıcıya yazılı bildiriş verdiyi halda vurulmuş zərərin əvəzinin ödənilməsini tələb edə bilər.

Konvensiyaya görə, iddia müddəti 1 il müəyyən edilir. Bu o deməkdir ki, Konvensiya ilə tənzimlənən beynəlxalq yük daşınması

---

[1] Вах: пункт 1. ст.30 Конвенции.
[1] Вах: пункт 3. ст.30 Конвенции

müqaviləsindən yaranan tələblər barədə məhkəməyə 1 il müddətində iddia verilə bilər.

Qəsdən törədilmiş hüquqa zidd hərəkətlər edildiyi hallarda, iddia müddəti 3 il təşkil edir. Öhdəliyi lazımınca icra etməmək də məhkəmə tərəfindən qəsdən törədilmiş hüquqa zidd hərəkət kimi tanına bilər.

Konvensiya nəinki iddia müddətini, həm də belə müddətin hesablanma qaydasını müəyyən edir. Belə ki, iddia müddəti hesablanır, yəni başlanır:

-yük qismən itdiyi, zədələndiyi və təyinat yerinə gec çatdırıldığı hallarda - **yük təhvil verildiyi gündən;**

-yük tam itdiyi halda – tərəflərin razılığı ilə müəyyən edilmiş çatdırılma müddətindən sonra **13-cü gündən** və ya əgər belə müddət müəyyən edilməyibsə, daşıyıcı tərəfindən yükün daşınmaq üçün qəbul edilməsindən sonra **60-cı gündən;**

-qalan hallarda (daşıma haqqının ödənilməməsi və ya vaxtında ödənilməməsi barədə iddia verildiyi hallarda, daşıyıcı yük sahibinə tələb irəli sürdüyü hallarda) – daşıma müqaviləsinin bağlandığı gündən **3 aylıq müddət** keçdiyi andan.

İddia müddətinin başlandığı gün iddia müddətinə daxil edilmir.

Yazılı formada pretenziya verilməsi iddia müddətinin axınının dayandırıl-masına səbəb olur. Daşıyıcı yazılı surətdə pretenziyadan imtina edərsə, iddia müddətinin axını təzələnir. Əgər pretenziya qismən təmin olunarsa, iddia müddətinin axını pretenziyanın mübahisəli qalan hissəsinə münasibətdə təzələnir.

Konvensiyada aşağıdakılar müəyyən edilmişdir:

-pretenziyaya baxılma müddəti;

-pretenziyaya cavab verilmə müddəti;

-pretenziyanın təmin edilmə müddəti.

Hesab edirik ki, göstərilən müddətlərin dəqiq və konkret müəyyən edilməsi barədə Konvensiyada müvafiq norma nəzərdə tutulmalıdır. Belə normanın nəzərdə tutulması, sözsüz ki, tərəflər

arasında yaranmış mübahisələrin müəyyən müddət çərçivəsində məhkəmədən kənar yolla tənzimlənməsi baxımından öz praktiki əhəmiyyətini verərdi.

Daşıyıcıya iddia aşağıdakı məhkəmələrdən birinə verilə bilər:

-tərəflərin razılığı ilə müəyyən edilən məhkəmə;

-yükün daşınma üçün qəbul edildiyi yerin məhkəməsi;

-yükün təyinat yerinin məhkəməsi;

-cavabdehin yaşadığı yerin məhkəməsi;

-özünün əsas kommersiya müəssisəsinin olduğu yerin məhkəməsi;

-özünün şöbə və ya agentliyinin yerləşdiyi yerin məhkəməsi (həmin şöbə və ya agentliyin vasitəsilə müqavilə bağlanılır).

Mübahisə tərəflərin razılığı ilə baxılıb həll edilmək üçün arbitraja təqdim edilə bilər.

6.5.Avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq yükdaşıma sahəsində Gömrük Konvensiyası

Konvensiyanın predmeti və əsas xüsusiyyətləri

Beynəlxalq avtomobil nəqliyyatının (daşımaları-nın) əsas xüsusiyyətlərindən biri onun **gömrük məsələsi** ilə bağlı olmasından ibarətdir. Buna görə beynəlxalq avtomobil daşımaları həyata keçirilən zaman həmin məsələnin həll edilməsinə zərurət yaranır. Həmin məsələ beynəlxalq yükdaşımaların gömrük rəsmiləşdirilməsindən ibarətdir. Bu, beynəlxalq yük daşımalarının təşkili baxımından ən vacib və əhəmiyyəti olan məsələlərdən biridir.

Avtomobillə beynəlxalq yük daşımalarının gömrük rəsmiləşdirilməsi mürəkkəb prosedurdur. Gömrük prosedurunu asanlaşdırmaq üçün 15 yanvar 1959-cu il tarixində avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq yükdaşıma sahəsində müvafiq **Cenevrə Konvensiyası** qəbul edilmişdir.[1] Avropa ölkələrinin çoxu, habelə ABŞ, Kanada və Yaponiya Konvensiyanın iştirakçılarıdır. Keçmiş SSRİ 21 may 1974-cü ildən Konvensiyaya qoşulmuşdu. Azərbaycan Respublikası da 1996-cı ildən Konvensiyanın iştirakçısıdır.

Konvensiya beynəlxalq avtomobil daşımaları zamanı gömrük prosedurunu tənzmləyir, belə daşımaların gömrük rejimini müəyyən edir. O, Beynəlxalq Yol Daşıma (BYD) kitabçası tətbiq edilməsini nəzərdə tutur. İngiliscə o, «TIR» (Transport International Routine) adlanır. Buna görə də həmin Konvensiyaya **BYD Konvensiyası** (TİR Konvensiyası) da deyilir.[1] Konvensiyanın tam adı isə belədir: «BYD kitabçası tətbiq edilməklə beynəlxalq yük daşımaları haqqında» Gömrük Konvensiyası.[2]

---

[1] Bax: Международное частное право. Сборник документов / Сост. Ю.Ю.Ерпылева. М., 1994.

[1] Bax: Артемьев С.П. Междугородные и международные автомобильные перевозки. М., 1968, с. 69-74.

[2] BYD Konvensiyasının 2002-ci il 12 may tarixinə olan tam mətni üçün bax: BYD Konvensiyası üzrə məlumat kitabı / Müəllif-tərtibçilər: Gözəlov S.K., Məmmədov R.T., Namazov B.F. Bakı, «AS-5» MMC-nin mətbəəsi, 2007, s.35-254.

14 noyabr 1975-ci il tarixdə Cenevrədə Konvensiya yeni redaksiyada imzalandı və 1978-ci ildə qüvvəyə mindi. Bununla Konvensiyanın hüquqi qüvvəsi avtomobil nəqliyyatının iştirak etdiyi qarışıq daşımalara da aid edildi.

BYD Konvensiyasında hal-hazırda 60-dan çox dövlət iştirak edir. Bu Konvensiya Şimali Afrikada, habelə Yaxın və Orta Şərqdə də tətbiq edilir. BYD Konvensiyasına Çili və Uruqvay kimi dövlətlər də qoşulmuşdur.

Hər il verilən BYD kitabçalarının (Carnet TIR) sayı artır. Məsələn, keçən əsrin 70-80-ci illərində orta hesabla hər il 700 min kitabça verilmişdirsə, 1994-cü ildən başlayaraq, hər il 2 milyondan çox şəxs ondan istifadə etmişdir. 2006-cı ildə verilmiş BYD kitabçalarının sayı artıq 3,6 milyona yaxın olmuşdur.[3] Bu onu göstərir ki, BYD kitabçası dövlətlərarası avtomobil daşımalarında mühüm rol oynayır və müvəffəqiyyətlə tətbiq edilir.

Beynəlxalq Yol Daşıma kitabçası

Gömrük Konvensiyası avtomobillə beynəlxalq yük daşımalarının BYD kitabçası əsasında həyata keçirilməsini nəzərdə tutur. BYD kitabçası beynəlxalq gömrük tranzit sisteminin vacib elementlərindən biri sayılır.

BYD kitabçası xüsusi xarakterli gömrük sənədidir. O, Konvensiya ilə müəyyən edilən nümunədə olmalıdır. BYD kitabçası yükün yola salındığı ölkədə tərtib edilir. Onu vermək səlahiyyəti BANİ-nin milli birliklərinə (assosiasiyalarına) məxsusdur.

Hal-hazırda BYD kitabçasını BANİ buraxır və milli birliklərə verir. Bu birliklər də, öz növbəsində, kitabçanı öz ölkəsinin daşıyıcılarına ötürürlər. BYD kitabçası istifadə olunduqdan sonra daşıyıcı tərəfindən milli birliklərə qaytarılır ki, onlar da kitabçanı BANİ-yə göndərirlər.

---

[3] Bax: BYD Konvensiyası üzrə üzrə məlumat kitabı / Müəllif-tərtibçilər: Gözəlov S.K., Məmmədov R.T., Namazov B.F. Bakı, «AS-5» MMC-nin mətbəəsi, 2007, s.25.

BYD kitabçası bir dəfəlik vahid beynəlxalq təminat sənədidir. Bir kitabça ilə, adətən, bir nəqliyyat vasitəsi və ya konteyner rəsmiləşdirilir. Yük etibarlı nəqliyyat vasitəsində və ya konteynerdə daşınmalıdır. Söhbət surquclanmış nəqliyyat vasitəsindən və ya konteynerdən gedir. Burada məqsəd yükün Konvensiya ilə müəyyən edilən texniki tələblərə cavab verərək, gömrük məntəqəsindən keçdiyi zaman mümkün ola biləcək sui-istifadə hallarının qarşısının alınmasına və aradan qaldırılmasına yönəlir.

Bir yol nəqliyyat vasitəsinə yüklənmiş bir neçə konteyner üçün də bir kitabça yazılır. Yükdaşımanı rəsmiləşdirən kitabçanın sayı barədə qəti qərarı yükün yola salındığı yerin gömrük orqanı qəbul edir. Bu qərarı qalan dövlətlərin (tranzit dövlətlərin) gömrük orqanları tanımalıdır. O dövlətlərin ki, beynəlxalq daşıma əməliyyatı onların ərazisində həyata keçirilir.

BYD kitabçası **nəzarət (yoxlama) sənədidir**. Belə ki, yükün yola salındığı ölkədə tərtib edilən kitabça yükü müşayiət etməlidir. O, nəzarət (yoxlama) sənədi kimi, həm yükün yola salındığı ölkədə, həm tranzit ölkəsində, həm də təyinat ölkəsində etibarlıdır. Buna görə də surquclanmış nəqliyyat vasitəsində və ya konteynerdə daşınan yük, adətən, aralıqdakı gömrük orqanları tərəfindən yoxlanılmır.[1] Başqa sözlə desək, BYD kitabçası ilə daşımanı həyata keçirən avtomobil nəqliyyatı tranzit sərhədini keçdikdə yük yoxlanılmır.[2] Daşıyıcılar üçün də BYD kitabçasının üstünlüyü məhz bundan ibarətdir. Belə ki, BYD kitabçasının olması yükü daşındığı ölkələrdə (4-dən çox olmayan ölkədə) gömrük yoxlamasından (nəzarətindən) azad edir.[3] Amma istisna hallarda, pozuntuya yol verilməsinə şübhə yarandıqda gömrük orqanı yükü yoxlaya bilər.

Göstərilən prosedura görə, yükdaşıma yükün yola salındığı ölkədə yerinə yetirilən gömrük rəsmiləşdirilməsi əsasında həyata

---

[1] Вах: Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник/ Пед ред. К.В.Холопова. М., 2000, с.452.
[2] Вах: Фомичев В.И. Международная торговля. М., 2001, с. 421.
[3] Вах: Международное частное право. Учебник/ Отв. ред. О.Н.Садиков. М., 1984, с.187.

keçirilir. Məhz bu səbəbdən yükün yola salındığı ölkədə həyata keçirilən gömrük yoxlaması (nəzarəti) tranzit əməliyyatları zamanı başqa ölkələrin gömrük orqanları tərəfindən tanınır. Buna görə də yükün yola salındığı ölkənin gömrük orqanı yoxlamanı tam və düzgün həyata keçirməlidir. BYD prosedurunun normal funksiya göstərməsi məhz bundan asılıdır.

BYD kitabçasının olması yükün daşındığı ölkələrdə idxal və ixrac rüsumlarından (yığımlarından) azad edilməsi üçün əsasdır. Hər bir ölkənin ərazisində rüsumun (yığımın) ödənişinə avtomobil daşıyıcılarının milli assosiasiyaları tərəfindən təminat verilir[1] (bu assosiasiyalar qeyd etdiyimiz kimi, BANİ-nin tərkibinə daxildir).

Milli assosiasiyalar həm də cərimənin ödənilməsinə təminat verir. Belə ki, kitabçanın sahibi müəyyən edilmiş gömrük qaydalarını poza bilər. Şübhəsiz ki, belə halda gömrük orqanları ondan müvafiq cərimə ödənilməsini tələb edir. Göstərilən vəziyyətdə hüquq pozuntusu törədən kitabça sahibi və milli assosiasiyalar **birgə məsuliyyət** daşıyırlar.[2]

BYD kitabçasının əhəmiyyəti ondan ibarətdir ki, bu sənəd əsasında avtomobil yolu ilə beynəlxalq yük daşımalarının gömrük rəsmiləşdirilməsi həyata keçirilir.[3] Bu, dövlətlərarası beynəlxalq yük daşımalarını asanlaşdıran sənəddir.

---

[1] Bax: Вельяминов Г.М. Международное экономическое право и процесс. М., 2004, с.230.

[2] Bax: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.161.

[3] BYD kitabçası, onun modeli, istifadə qaydaları və digər məsələlər barədə daha ətraflı bax: BYD Konvensiyası üzrə məlumat kitabı / Müəllif-tərtibçilər: Gözəlov S.K., Məmmədov R.T., Namazov B.F. Bakı, «AS-5» MMC-nin mətbəəsi, 2007, – 298 s.

6.6.Beynəlxalq avtomobil daşımaları sahəsində digər əsas sazişlər

Vergi prosedur və qaydalarını tənzimləyən beynəlxalq sazişlər

Beynəlxalq avtomobil yük daşımalarının həyata keçirilməsində vergi prosedur və qaydalarının tənzimlənməsi vacib məsələlərdən biridir. Toxunulmuş məsələni həll etmək üçün dövlətlər tərəfindən bu sahədə bir sıra müvafiq beynəlxalq müqavilələr imzalanmışdır. Söhbət vergi məsələlərinin nizama salınmasına aid olan beynəlxalq konvensiyalardan gedir.

Beynəlxalq gediş-gəlişdə istifadə olunan xüsusi (şəxsi) yol nəqliyyat vasitələrinə görə vergi ödənilməsi haqqında Konvensiya vergi məsələsini tənzimləyən əsas beynəlxalq sazişlərdən biridir. Konvensiya 18 may 1956-cı il tarixdə imzalanmış, 18 avqust 1959-cu il tarixdə qüvvəyə minmişdir. Konvensiyanın
predmeti fərdi istifadə avtomobilləridir.

Beynəlxalq yük daşıması üçün istifadə olunan avtomobil nəqliyyat vasitələrinə görə vergi ödənilməsi haqqında Konvensiya da mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Konvensiya 14 dekabr 1956-cı il tarixində imzalanmış, 26 avqust 1962-ci il tarixində qüvvəyə minmişdir. Konvensiyanın predmeti beynəlxalq yük daşımalarında istifadə olunan avtomobil nəqliyyat vasitələridir. Konvensiya belə vasitələrin vergi rejimi məsələsini müəyyən edir.

Konvensiyada beynəlxalq avtomobil nəqliyyatı kontekstində rüsum və yığımlara anlayış verilir. Konvensiyaya görə, müəyyən bir dövlətin ərazisində qeydiyyatda olan və beynəlxalq yük daşımalarını həyata keçirmək üçün müvəqqəti olaraq, başqa dövlətin ərazisinə daxil olan avtomobil nəqliyyatı həmin ərazidə alınan rüsum və yığımdan azad edilir. Bunlara aşağıdakılar aiddir:

-nəqliyyat vasitəsinin hərəkətinə görə rüsum və yığım;

-nəqliyyat vasitəsinə sahibliyə görə rüsum və yığım.

Lakin göstərilən güzəştlər aşağıdakılara şamil edilmir:

-yol yığımı;

-körpü yığımı;

-tunel yığımı.

Yol hərəkətinin təşkilinə aid olan beynəlxalq sazişlər

Yol hərəkəti qaydalarını müəyyən etmək beynəlxalq avtomobil nəqliyyatı hüququnun həll etdiyi əsas məsələlərdən biridir. **Yol hərəkəti qaydaları** dedikdə insanların həyat və sağlamlığını, fiziki və hüquqi şəxslərin, habelə dövlət əmlakının toxunulmazlığını, nəqliyyat vasitələrinin, piyadaların və digər yol hərəkəti iştirakçılarının təhlükəsizliyini, avtomobil yollarında fasiləsiz və rahat hərəkəti təmin etmək məqsədilə nəzərdə tutulan və yol hərəkətinin bütün iştirakçılarının riayət etməli olduğu hüquq, vəzifə və tələblərin məcmusu başa düşülür.[1]

XX əsrin əvvəllərindən başlayaraq, avtomobil nəqliyyatı dövlətlərarası daşımalarda istifadə olunan ən əlverişli və münasib vasitələrdən biri kimi tanındığı andan beynəlxalq avtomobil yol hərəkətinin tənzimlənməsi əsas məsələ kimi ortaya çıxdı. Başqa sözlə desək, beynəlxalq avtomobil yol hərəkəti qaydalarını müəyyənləşdirmək tələb olunurdu. Bu məqsədlə 1926-cı ildə, ilk dəfə olaraq, «Avtomobil hərəkəti haqqında» və «Yol hərəkəti haqqında» Beynəlxalq Paris Konvensiyaları, 1931-ci ildə isə «Eyni yol nişanlarının və işarələrinin tətbiq edilməsinə dair» Beynəlxalq Cenevrə Konvensiyası qəbul olunmuşdur.[2]

Yol hərəkəti sahəsində müvafiq prinsip və normaların meydana çıxması və formalaşması ilə yanaşı bu sahənin beynəlxalq-hüquqi unifikasiyası da mühüm əhəmiyyət kəsb etmişdir. 1931-ci il Cenevrə Konvensiyası qəbul edildikdən sonra belə bir unifikasiya öz

---

[1] Bax: Hüseynov Ə.H.Yol hərəkəti qaydaları əleyhinə olan inzibati xətaların kommentariyası (Normativ materiallarla). Bakı: Digesta, 2008, s.15.

[2] Bu barədə daha ətraflı bax: Əliyev E.Ə. Yol hərəkətinin beynəlxalq –hüquqi tənzimlənməsi və milli qanunvericilik. Dərs vəsaiti. Bakı, 2003, s. 11 – 18.

əsasını Yol hərəkəti haqqında digər bir Cenevrə Konvensiyasının müddəalarında, növbəti inkişafını və möhkəmləndirilməsini isə yol nişanları və işarələri haqqında Protokolda (1949-cu il) tapdı. Sadalananlar yol hərəkətinin, yol nişanlarının və işarələrinin tənzimlənməsi sahəsində ən mühüm beynəlxalq-hüquqi sənədlərdəndir və dünya miqyasında dövlətlərin iştirakını nəzərdə tutur.

Yol hərəkətinin beynəlxalq-hüquqi tənzimlənməsi prosesinin yeni mərhələsi 1968-ci il Vyana Konvensiyalarıdır ki, onlar Yol hərəkəti haqqında və Yol nişanları və işarələri haqqında, müvafiq olaraq, 1977-ci il və 1978-ci illərdən qüvvəyə minmişdirlər. Vyana Konvensiyalarının ayrı-ayrı yenilikləri arasında yol hərəkəti iştirakçılarının daha konkret və dinamik öhdəliklərini qeyd etmək olar. Məsələn, Konvensiya iştirakçısı olan dövlətin ərazisində qüvvədə olan Yol hərəkəti qaydalarının mahiyyət etibarı ilə «Yol hərəkəti haqqında» Konvensiyanın müddəalarına, tələblərinə (m.3 b.1) müvafiq olmaları üçün tədbirlər görülməsinin zəruriliyini nümunə göstərmək olar. Həmin maddənin 3-cü bəndinə görə, iştirakçı –dövlətlər Konvensiyanın tələblərinə cavab verən avtomobillərə və qoşqulara öz ərazilərində beynəlxalq yol hərəkətində iştirak üçün icazə verməyə, həmçinin Konvensiyanın müddəalarına uyğun şəkildə verilən sürücülük vəsiqələrini və qeydiyyat şəhadətnamələrini tanımağa borcludurlar.

Konvensiyanın müddəalarının Azərbaycan Respublikası da daxil olmaqla, yeni müstəqil dövlətlər üçün kifayət dərəcədə əhəmiyyətli olduğu göz önündədir. Vyana Konvensiyasının müddəaları beynəlxalq yol hərəkəti qaydalarını tənzimləyən normaların daha yüksək səviyyədə işlənib hazırlanması ilə xarakterizə edilir, həm avtomobil sənayesinin inkişaf səviyyəsinə, həm də beynəlxalq avtonəqliyyat infrastrukturunun vəziyyətinə müvafiq olan daha mükəmməl görünüşə malikdir. Bu amillərin ardıcıl və artmaqda olan inkişafı bütün dövlətlərin, o cümlədən Azərbaycan Respublikasının milli qanunvericiliyi üçün prinsipial əhəmiyyətə malikdir. Bu sahədə geniş tanınmış beynəlxalq- hüquqi

sənədlərin norma, prinsip və tələblərinin əks etdirilməsi ən yeni Azərbaycan qanunvericiliyinin müvəffəqiyyətlə həll etdiyi məsələdir.

Belə ki, Azərbaycan Respublikasının son on illiklərdə öz müstəqilliyini bərpa edərək ümumdünya dövlətlər birliyinə inteqrasiya olunması və beynəlxalq münasibətlərin tam hüquqlu subyekti kimi tanınması cəmiyyətin bütün sahələrində, o cümlədən yol hərəkətinin təşkili sahəsində köklü hüquqi islahatların aparılması zərurətini meydana çıxardı. Böyük «İpək yolu»nun bərpası, «Əsrin müqaviləsi»nin imzalanması, TRASEKA nəqliyyat dəhlizlərinin yaradılması və digər başqa amillər göstərilən islahatların aparılmasına güclü təkan verdi.

Bütün bu sadalananları nəzərə alaraq, respublika ərazisində yol hərəkətinin təşkili və yollarda təhlükəsizliyin təmin olunması qaydasının müasir dünya standartlarına uyğunlaşdırılması məqsədilə Azərbaycan Respublikası 29 aprel 1997-ci il tarixdə «Yol hərəkəti haqqında» Beynəlxalq Konvensiyaya (Vyana) qoşuldu.[1] Sonra isə yol hərəkətinin təşkili sahəsində Konvensiyanın prinsip və tələbləri, Birləşmiş Millətlər Təşkilatı Avropa İqtisadi Komissiyasının və Beynəlxalq Yol Hərəkəti Təşkilatının müvafiq rəy və tövsiyələri, habelə dünya dövlətləri praktikasının bu sahədəki üstünlükləri nəzərə alınaraq, «Yol hərəkəti haqqında» Azərbaycan Respublikasının müvafiq Qanunu qəbul edildi (3 iyul 1998-ci il), həmçinin dövlətimiz bir sıra digər beynəlxalq konvensiyalara, o cümlədən «Avtonəqliyyat vasitələrini idarə etmək hüququndan məhrum olunmanın beynəlxalq nəticələri haqqında» Avropa Konvensiyasına (Brüssel, 1976-cı il) qoşuldu[1].

Beynəlxalq yol hərəkəti münasibətlərinə dövlətimizin fəal inteqrasiya prosesi çox təqdirəlayiq haldır. Yol hərəkəti sahəsində əlaqələndirilmiş elmi-texniki, iqtisadi, sosial və hüquqi siyasətin aparılması məqsədilə Azərbaycan Respublikası Hökuməti

---

[1] Bax: Azərbaycan Respublikasının 29.04.1997-ci il tarixli 287 – I Q nömrəli Qanunu.

[1] Bu barədə bax, Azərbaycan Respublikasının 16 iyun 2002-ci il tarixli 896-IQ nömrəli Qanunu.

ilə Beynəlxalq Yol Hərəkəti Təşkilatı (Cenevrə) arasında onun Missiyasının Azərbaycan ərazisində açılması haqqında müvafiq Saziş imzalandı (14 iyun 1996-cı il) və bu Saziş Azərbaycan Respublikasının 22 oktyabr 1996-cı il tarixli 182-IQ nömrəli Qanunu ilə təsdiq edildi[2].

Nəqliyyatda təhlükəsizlik və məsuliyyət, təhlükəsizliyin və ekoloji tələblərin təmin edilməsi və digər analoji məsələlər üzrə bu istiqamətdə dövlətimiz tərəfindən artıq müəyyən tədbirlər həyata keçirilmişdir. Göstərilənləri təsdiqləmək üçün «Nəqliyyat haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanununa (№ 683-1Q, 11 iyun 1999-cu il), «Təkərli nəqliyyat vasitələri, təkərli nəqliyyat vasitələrində quraşdırılan və ya istifadə olunan avadanlıq və hissələrə dair qlobal texniki qaydaların müəyyənləşdirilməsi haqqında» Müqaviləyə qoşulmaq barədə Azərbaycan Respublikasının Qanununa (№ 260-IIQ, 12 fevral 2002-ci il), «Təkərli nəqliyyat vasitələri, təkərli nəqliyyat vasitələrində quraşdırılan və ya itstifadə olunan avadanlıq və hissələr üçün vahid texniki qaydaların və bu qaydalar əsasında verilən razılıqların qarşılıqlı şəkildə tanınma şərtlərinin qəbul edilməsi haqqında» Müqaviləyə qoşulmaq barədə Azərbaycan Respublikasının Qanununa (№ 261-IIQ, 12 fevral 2002-ci il), «Avtomobil yolları haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanununa (№ 778-1Q, 22 dekabr 1999-cu il) və digər normativ-hüquqi sənədlərə istinad etmək kifayətdir.

---

[2] Məlumat üçün qeyd etmək lazımdır ki, Beynəlxalq Yol Hərəkəti Təşkilatı Baş Assambleyasının beşinci növbədənkənar sessiyasının 16 dekabr 1997-ci il tarixli 13 nömrəli qərarı ilə qəbul edilmiş dəyişiklik və əlavələrə müvafiq olaraq bu təşkilat Beynəlxalq Yol Polisi və Nəqliyyat Təşkilatı (BYPNT) adlandırılmışdır.

«Yol hərəkəti haqqında» Konvensiyada[1] XX əsrin 80-ci illərində Asiya, Avropa, Avstraliya və Amerikadan olan 85 dövlət iştirak edirdi. 5 sentyabr 2003-cü il tarixə olan məlumata əsasən Konvensiyada dünyanın 148 dövləti iştirak edir.

Konvensiya 6 fəsil və 56 maddədən ibarətdir. Burada yol hərəkəti qaydalarına və onun təhlükəsizliyinə aid vahid normalar ifadə olunmuşdur.

Konvensiyanın I fəsli (maddə 1-4) onun tətbiq sferasına həsr edilmişdir. Konvensiyanın II fəsli «Yol hərəkəti qaydaları» adlanır (maddə 5-34). Burada sürücülər və yol hərəkəti qaydaları barədə ümumi tələblər müəyyən edilir. Konvensiyanın III fəsli (maddə 35-40) avtomobillərin və qoşquların beynəlxalq hərəkətə buraxılması şərtlərinə həsr edilmişdir. Burada onların texniki vəziyyəti-nə, həmçinin nömrə və işarələrə aid normalar ifadə olunmuşdur. Konvensiyanın IV fəsli «Avtomobil sürücüləri» adlanır (maddə 41-43). Bu fəsil iki əsas məsələnin müəyyənləşməsinə həsr olunmuşdur. Həmin məsələlərə aiddir: beynəlxalq gediş-gəlişdə iştirak edən sürücülər barədə tələblər, onlara avtomobili idarə etmək hüququnun verilməsi. 18 yaşına çatan hər bir şəxs avtomobili idarə etmək hüququna malikdir. Konvensiyanın V fəsli (maddə 44) velosipedlərin və asma mühərrikli velosipedlərin beynəlxalq hərəkətə buraxılma şərtlərini müəy-yən edir. VI fəsildə isə (maddə 45-56) yekun müddəaları öz əksini tapmışdır.

Konvensiya beynəlxalq daşımalarda avtomobildən istifadə olunması, yəni avtomobilin beynəlxalq gediş-gəlişə buraxılması üçün iki əsas müəyyən edir. Birinci əsas ondan ibarətdir ki,

---

[1] Konvensiyanın mətni üçün bax: Алиев Э.А. Международные транспортные правоотношения в эпоху глобализации. М., 2006, с. 244-248; Əliyev E.Ə. Qloballaşma dövründə beynəlxalq nəqliyyat daşımaları: hüquqi aspektlər. Bakı, 2006, s.249-320.

avtomobil aşağıdakılara malik olmalıdır: qeydiyyat haqqında şəhadətnamə, qeydiyyat nömrəsi, qeydiyyatı aparan dövlətin fərqlənmə nişanı, tanınma nişanı.

İkinci əsas isə ondan ibarətdir ki, sürücünün ya milli, ya da beynəlxalq sürücülük vəsiqəsi olmalıdır.[2] Konvensiyada belə vəsiqənin forma və məzmununa aid tələblər müəyyən edilmişdir. Konvensiya 7 əlavədən ibarətdir ki, onun 6-cı və 7-ci əlavələri məhz bu məsələyə həsr edilmişdir. Əgər sürücülük vəsiqəsi sahibinin 18 yaşı tamam olmamışdırsa, Konvensiya iştirakçısı olan dövlət belə vəsiqəni öz ərazisində tanımaya bilər.

Konvensiyada sürücülük hüququndan məhrum olunma məsələsini də müəyyən edən normalar nəzərdə tutulmuşdur. Belə ki, sürücülər yol hərəkəti qaydalarını pozduğu hallarda sürücülük vəsiqəsindən istifadə etmək hüququnu itirirlər.[1]

Göstərilən konvensiyalardan digəri isə **Yol nişanları və işarələri haqqında Protokol** adlanır. O, yol hərəkəti qaydalarının tənzimlənməsində vacib rol oynayır. Protokolda 50-dən çox dövlət iştirak edir. Azərbaycan Respublikası hələlik ona qoşulmamışdır. Lakin Protokolda iştirak edənlər, əsasən, Avropa dövlətləridir. Protokolu bəzi Amerika dövlətləri də imzalamışlar.

Protokol yol hərəkəti qaydalarını nizama salan əsas nəqliyyat konvensiyalarından biri sayılır. Onun əsas məqsədi vahid yol nişan və siqnallarını müəyyən etməkdir. Protokol 64 maddədən ibarətdir.

Protokol yol nişan və siqnallarının tərtib olunmasına və yerləşdirilməsinə aid müəyyən tələblər nəzərdə tutur. Burada yolun nişanlanmasına aid qaydalar nəzərdə tutan normalara da rast gəlmək mümkündür.

Sözü gedən hər iki Konvensiyanın əhəmiyyəti həm də ondan ibarətdir ki, onun normaları öz əksini ayrı-ayrı ölkələrin yol hərəkəti qaydalarında tapmışdır. Azərbaycan Respublikasının yol hərəkəti qaydalarında da həmin normaların ifadəsinin şahidi oluruq.

---

[2] Вах: пункт 1. ст.41 Конвенции.

[1] Вах: пункт 1. ст.42 Конвенции.

Göstərdiyimiz hər bir Konvensiya beynəlxalq yol hərəkətinin təşkilinə aid olan sazişlərdir.

Bəzi spesifik kateqoriyalı yüklərin daşınmasına aid olan beynəlxalq sazişlər

Bir sıra beynəlxalq sazişlər bəzi spesifik xarakterli yüklərin daşınmasına həsr edilmişdir. Onlardan **«Təhlükəli yüklərin quru yollar ilə beynəlxalq daşımaları haqqında» Avropa Sazişi (TYDAS)** daha vacib əhəmiyyətə malikdir.[1] Saziş 1975-ci ildə Cenevrə şəhərində imzalanmış və 29 yanvar 1969-cu ildə tam qüvvəyə minmişdir. Onun əsas məqsədi avtomobillə təhlükəli yüklərin beynəlxalq daşınması barədə unifikasiya edilmiş normaları müəyyənləşdirməkdən ibarətdir.

Saziş iki hissədən ibarətdir. Birinci hissə **A əlavəsi** adlanır. Bu hissədə təhlükəli maddə və predmetlər, habelə onların tara və qablaşdırılmasına aid normalar nəzərdə tutulmuşdur.

A əlavəsində təhlükəli yüklərin təsnifi verilir. Buradakı siyahıda müəyyən nömrə altında təhlükəli maddə və predmetlərin adı sadalanır. Yükgöndərən Sazişin tələblərinə əməl etməlidir.

Təhlükəli yüklərin daşınması üçün Saziş bir sıra tələblər müəyyən edir. Həmin tələblərə aşağıdakılar aiddir:

-yükün tara və ya qabının hazırlanmalı olduğu materiala aid olan tələb;

-müxtəlif növ yüklər üçün ayrı-ayrı yük yerlərinin kütləsinin həddi barədə tələb;

-yük vurma və boşaltma əməliyyatlarına (işlərinə) aid olan tələb;

-təhlükə dərəcəsinin nişanlanmasına (markalanmasına) aid olan tələb (belə nişanlar yük yerlərinə vurulur);

-müxtəlif növ yüklərin birgə daşınmasına aid olan tələb;

---

[1] Ölkəmiz bu Sazişin iştirakçısıdır. Bax: «Təhlükəli yüklərin quru yollar ilə beynəlxalq daşımaları haqqında» Avropa Sazişi və imzalama Protokoluna qoşulmaq barədə» Azərbaycan Respublikasının 18.07.2000-ci il tarixli 913 – I Q nömrəli Qanunu (bax: Əliyev E.Ə. Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının konvension təsbiti. Bakı, 2002, s.91-92).

-daşıma sənədinin tərtib olunmasına aid olan tələb və s.

Təhlükəli yüklərin daşınması qaimə ilə rəsmiləşdirilir. Qaimə yükdaşımanı təsdiq edən sənəddir. O, yükün yola salındığı (yükün göndərilmə yeri) ölkənin dilində tərtib edilməli, Saziş iştirakçıları üçün qəbul olunan üç rəsmi dildən birinə tərcümə edilməlidir. Həmin dillərə aiddir: ingilis, fransız və alman dilləri.

Təhlükəli yüklərin daşınmasını yalnız xüsusi hazırlıq kursu keçən daşıyıcılar həyata keçirə bilərlər. Onların belə kurs keçmələri isə şəhadətnamə ilə təsdiqlənir.

Sazişin ikinci hissəsi **B əlavəsi** adlanır. Buraya təhlükəli yüklərin daşınmasında istifadə olunan nəqliyyat vasitələrinə aid olan normalar daxildir.

Spesifik xarakterli yüklərin daşınmasına həsr edilən digər vacib sənəd **«Tez korlanan qida məhsullarının beynəlxalq daşınması və bu daşımalar üçün istifadə olunan xüsusi nəqliyyat vasitələri haqqında (TDS) Saziş**[1] adlanır. Saziş 1 sentyabr 1970-ci il tarixində imzalanmış, 21 noyabr 1976-cı il tarixdə qüvvəyə minmişdir. Sazişin əsas məqsədi xüsusi nəqliyyat vasitələri ilə daşınma zamanı tez korlanan məhsulların keyfiyyətinin saxlanmasını təmin etməkdən ibarətdir. Bunun üçün Saziş bir sıra şərtlər nəzərdə tutur ki, həmin şərtlərə daşıma prosesinin iştirakçıları əməl etməlidirlər.

Sazişin əsas hissəsi tez korlanan yüklərin beynəlxalq daşınması üçün istifadə olunan nəqliyyat vasitələrinə həsr edilmişdir. Burada belə nəqliyyat vasitələrin xarakteristikası və parametrləri müəyyən edilir.

Sazişin tətbiq sahəsi qida məhsullarının nəzarət edilən temperatur rejimi şəraitində beynəlxalq daşınmasından ibarətdir. Yük Saziş iştirakçısı olan dövlətlərdən birinin ərazisində boşaldılmalıdır. Həm dondurulmuş, həm bərk dondurulmuş, həm də

---

[1] Azərbaycan Respublikası bu Sazişə 11.02.2000-ci il tarixli 811 – 1 Q nömrəli Qanunla qoşulmuşdur. Bax: Əliyev E.Ə. Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının konvension təsbiti. Bakı, 2002. s. 81.

dondurulmamış vəziyyətdə olan qida məhsulları daşına bilər. Sazişdə yük və temperatur rejimi şəraitinin konkret siyahısı verilmişdir.

Beynəlxalq avtomobil daşımaları sürücülərinin iş və istirahət rejimini müəyyən edən beynəlxalq sazişlər

Sözsüz ki, beynəlxalq daşımaların normal həyata keçirilməsi sürücülərin iş və istirahət rejimindən asılıdır. Həmin məsələni həll etmək üçün bəzi beynəlxalq sazişlər bağlanmışdır. «**Beynəlxalq avtomobil daşımalarını həyata keçirən nəqliyyat vasitələri heyətinin işinə aid» Avropa Sazişi (ESTR – BNAS)** belə sazişlərdən biridir. Saziş 1 iyul 1970-ci ildə imzalanmış (Cenevrə), 5 yanvar 1976-cı il tarixində qüvvəyə minmişdir.[2]

Sazişdə aşağıdakı məsələlər müəyyən edilir:

-heyət üzvünün gündəlik istirahət vaxtı;

-heyət üzvünün həftəlik istirahət vaxtı;

-heyət üzvünün nəqliyyat vasitəsini gündəlik idarəetmə vaxtı (bunun yükün təyinat yerinə çatdırılma müddətini müəyyən etmək baxımından böyük əhəmiyyəti vardır);

-nəqliyyat vasitəsinin fasiləsiz maksimum idarə edilməsi vaxtı;

-nəqliyyat vasitəsinin həftəlik maksimum idarə edilməsi vaxtı;

-nəqliyyat vasitəsinin maksimum iki həftəlik idarə edilməsi vaxtı.

Saziş beynəlxalq avtomobil daşımalarını həyata keçirən nəqliyyat vasitəsi sürücüləri üçün bir sıra tələblər müəyyən edir.

6.7.Beynəlxalq avtomobil daşımaları sahəsində ikitərəfli hökumət-lərarası sazişlər

Beynəlxalq avtomobil daşımaları sahəsində ikitərəfli hökumətlərarası sazişlər beynəlxalq avtomobil nəqliyyatı

[2] Azərbaycan Respublikası bu Sazişə 31.05.1996-cı il tarixli 110 – 1 Q nömrəli Qanunla qoşulmuşdur.

hüququnun əsas mənbə növlərindən biri sayılır. Belə sazişlər beynəlxalq avtomobil daşımalarının tənzimlənməsində mühüm rol oynayır. Azərbaycan Respublikası son zamanlar bir çox dövlətlərlə (Türkiyə, İran, Rusiya Federasiyası, Ukrayna, Moldova, Latviya və s.) avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq daşımalar sahəsində ikitərəfli hökumətlərarası sazişlər bağlamışdır.[1] Yaxın qonşumuz olan Rusiya Federasiyası Avropa və Asiya ölkələri ilə 40-dan çox belə saziş bağlamışdır.

İkitərəfli sazişlər, əsasən və başlıca olaraq, aşağıdakı məsələlərin həllinə yönəlir:

-dövlətlər arasında avtomobil əlaqələrinin təşkili;

-dövlətlər arasında avtomobil əlaqələrinin və daşımalarının təşkilati və hüquqi əsaslarının müəyyən edilməsi;

-dövlətlər arasında avtomobil hərəkəti ilə bağlı olan inzibati və texniki məsələlərin tənzimlənməsi;

-dövlətlər arasında avtomobil daşımalarının həyata keçirilməsinin ümumi qaydalarının müəyyən edilməsi;

-beynəlxalq avtomobil daşımaları zamanı mülki məsuliyyətin məcburi sığortası.

İkitərəfli sazişlər hökumətlər arasında bağlanır. Onların predmetini həm yük daşımaları, həm də sərnişin daşımaları təşkil edə bilər. İkitərəfli sazişlər müvafiq dövlətlər arasında avtomobil əlaqəsinin yaradılması üçün baza rolunu oynayır və onun hüquqi rejiminin əsaslarını müəyyən edir. Forma, quruluş və məzmun baxımından onlar arasında mühüm fərqlər yoxdur. Belə ki, ikitərəfli

---

[1] Bax: Əliyev E.Ə. Nəqliyyat hüququnun əsasları. Dərs vəsaiti. Bakı, 2004, s. 146-149; Allahverdiyev S.S. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki kommentariyası). I hissə. Bakı, 2005, s. 52-53.

sazişlər forma, quruluş və məzmununa görə unifikasiya edilmişdir.

İkitərəfli sazişlər, bir qayda olaraq, üç bölmədən ibarət olur:

1.Ümumi müddəalar;

2.Sərnişin daşımaları;

3.Yük daşımaları.

Praktikadan göründüyü kimi, göstərilən bölmələrdə aşağıdakı məsələlər barədə mühüm əhəmiyyətə malik olan normalar nəzərdə tutulur:

-beynəlxalq daşımalar üçün istifadə olunan avtomobil yolları;

-daşıyıcının hüquqi statusu;

-nəqliyyat vasitələrinin əsas parametrləri və xarakteristikası;

-sürücülərin hüquqları və qeydiyyat sənədləri;

-icazə sistemi;

-üçüncü şəxslər qarşısında mülki məsuliyyətin sığortası;

-vergi və yığımlar;

-sərhəd, gömrük və sanitar nəzarəti;

-hesablaşma və ödənişlər;

-təhlükəli və tez korlanan yüklərin daşınması;

-daşıyıcı tərəfindən saziş şərtləri pozulduqda tətbiq olunan sanksiyalar və digər məsələlər.

İkitərəfli sazişlərdə beynəlxalq avtomobil daşımalarına anlayış verilir, istifadə olunan əsas terminlərin mənası açıqlanır. Onlar o daşımaları tənzimləyir ki, yola salınma məntəqəsi Saziş iştirakçısı

olan dövlətlərdən birinin, təyinat məntəqəsi isə digər dövlətin ərazisində olsun. İkitərəfli sazişlərin nizamasalma predmetini həm də tranzit daşımalar (tranzitlə üçüncü ölkəyə və ya üçüncü ölkədən daşımalar) təşkil edir.

İcazə sistemi İkitərəfli sazişlər beynəlxalq avtomobil daşımaları üçün bir sıra tələblər müəyyən edir.

Birinci və əsas tələb ondan ibarətdir ki, daşıma xüsusi icazə (lisenziya) əsasında həyata keçirilməlidir. Belə icazəni saziş bağlayan dövlətlərin səlahiyyətli orqanları verir. İcazə sistemi istənilən beynəlxalq avtomobil daşımasının vacib şərti, mühüm prinsipidir. Hər bir yükdaşımaya icazə verilməlidir. İcazə təyinat yerinə və geriyə bir reys edilməsinə hüquq verən sənəddir. Bu sənəd çox vaxt 1 təqvim ili müddətinə qüvvədə olur.[1] İcazə verməyə səlahiyyəti olan dövlət orqanı rolunda, adətən, Nəqliyyat Nazirliyi çıxış edir.

İcazə beynəlxalq daşımanı həyata keçirən avtonəqliyyat vasitəsində olmalıdır və nəzarət-yoxlama orqanlarının tələbi ilə sürücü tərəfindən təqdim edilməlidir.

İcazənin bir neçə növü fərqləndirilir:

-ikitərəfli icazə;

-tranzit icazəsi;

-üçüncü dövlətə icazə;

-universal icazə.

İkitərəfli icazə odur ki, belə icazə əsasında iki dövlətin ərazisində yerləşən iki məntəqə arasında daşıma həyata keçirilir.

Tranzit icazəsi dedikdə avtomobil nəqliyyatı vasitəsinə nə yükvurma ölkəsi, nə də yükboşaltma ölkəsi olmayan dövlətin ərazisindən keçməyə huquq verən sənəd başa düşülür.

---

[1] Вах: Авчинкин Д.В. Международные перевозки. Минск, 1999, с.108.

Üçüncü dövlətə icazə dedikdə elə bir sənəd başa düşülür ki, bu sənəd əsasında avtomobil nəqliyyatı Saziş iştirakçısı olan digər dövlətin ərazisində yerləşən məntəqə və üçüncü dövlətin ərazisində yerləşən məntəqə arasında daşımanı həyata keçirir.

Universal icazə dedikdə eyni vaxtda həm ikitərəfli icazə, həm də tranzit icazəsi rolunu yerinə yetirən sənəd başa düşülür.

Beynəlxalq avtomobil daşımalarının həyata keçirilməsinin ən vacib şərtlərindən biri ondan ibarətdir ki, belə daşımaları yalnız Saziş iştirakçısı olan dövlətlərin daxili (milli) qanunvericiliyinə əsasən daşıma hüququ əldə edən daşıyıcılar yerinə yetirə bilər. Digər tərəfdən, xarici dövlətin daşıyıcısı başqa dövlətdə daşıma fəaliyyəti ilə məşğul ola bilməz. Məsələ bundadır ki, hər bir dövlət öz daxili (milli) bazarında xarici daşıyıcıların iştirak etməməsinə cəhd göstərir. Onlara iki ölkə ərazisində yerləşən məntəqələr arasında daşımanı həyata keçirməyə icazə verilmir. Daşıycıların hüququ çatmır ki, başqa dövlətin ərazisindən üçüncü dövlətin ərazisinə, habelə üçüncü dövlətin ərazisindən başqa dövlətin ərazisinə yük (və ya sərnişin) daşısın. Onlar yalnız başqa dövlətin səlahiyyətli orqanı xüsusi icazə verdiyi halda daşıma fəaliyyəti ilə məşğul ola bilərlər.

6.8.Avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq sərnişin daşımaları

Avtonəqliyyatla sərnişin daşımaları sahəsində beynəlxalq sazişlər

Beynəlxalq sərnişin daşınmasını tənzimləmək üçün xüsusi konvensiya qəbul edilmişdir. Ona «**Beynəlxalq avtomobil sərnişin və baqaj daşınması müqaviləsi haqqında» Konvensiya** deyilir.[1] Konvensiya BMT AİK DNK çərçivəsində Cenevrədə hazırlanmış, 1 mart 1973-cü il tarixdə bir neçə dövlət tərəfindən imzalanmış və 12 aprel 1994-cü il tarixdən qüvvəyə minmişdir[2].

Konvensiya 36 maddədən ibarətdir. Həmin maddələr 7 fəsildə birləşdirilmişdir.

I fəsil Konvensiyanın **tətbiq sahəsinə** həsr edilmişdir. **Konvensiyanın tənzimetmə predmetini** beynəlxalq avtomobil sərnişin və baqaj daşınması müqaviləsi təşkil edir. Sərnişinin yola düşdüyü məntəqə və ya təyinat məntəqəsi Konvensiya iştirakçısı olan dövlətlərdən birinin ərazisində olarsa, habelə daşıma ən azı iki dövlətin ərazisində həyata keçirilərsə, belə daşıma beynəlxalq sərnişin daşınması adlanır.

Konvensiyanın 3-cü fəsli **«Nəqliyyat sənədləri»** adlanır. Bu fəsildə sərnişin daşınması zamanı istifadə olunan nəqliyyat (daşıma) sənədləri barədə normalar ifadə olunmuşdur. Bu normalara görə, sərnişinlər daşınarkən daşıyıcı onlara **bilet** verir. Bilet iki cür olur: fərdi bilet, kollektiv bilet.

---

[1] Konvensiyanın mətni ixtisarla verilmişdir: В книге: З.М. Гафаров, Э.А.Алиев. Применение современного международного транспортного права в Азербайджанской Республике. М., 2002, с.331 – 337; Бровка С.В., Савченко М.И. Международное транспортное право. Минск, 1997, с. 101-108; Гуреев С.А., Копылов М.Н. Международное транспортное право. М., 1987, с.64-70; Анцелевич Г.О., Покрещук О.О., Ковалевська Λ.І. Міжнародно-правова регламентація транспортних перевезнь. Киïв, 2004, с.189-194.

[2] Анцелевич Г.О., Покрещук О.О., Ковалевська Λ.І. Міжнародно-правова регламентація транспортних перевезнь. Киïв, 2004, с.89-90.

Bilet **müqavilə sənədidir**. Belə ki, beynəlxalq sərnişin daşımaları məhz həmin sənədlə rəsmiləşdirilir. Biletin olması onu ifadə edir ki, sərnişinlə daşıyıcı arasında **sadə yazılı formada daşıma müqaviləsi bağlanmışdır**.

Digər tərəfdən, bilet sərnişin daşınması müqaviləsinin bağlanmasını təsdiq edir. Başqa sözlə desək, biletin olması belə bir faktı sübut edir ki, sərnişinlə daşıyıcı arasında daşıma müqaviləsi bağlanmışdır. Biletin düzgün tərtib edilməməsi, olmaması və ya itməsi müqavilənin mövcudluğuna və ya etibarlı olmasına təsir göstərmir (Konvensiyanın 5-ci maddəsi).

Baqajın daşınması **baqaj qəbzi** ilə rəsmiləşdirilir. Baqaj qəbzi də müqavilə sənədidir. Bu o deməkdir ki, sərnişinlə daşıyıcı arasında sərnişin daşınması müqaviləsindən ayrıca olaraq, baqaj daşınması müqaviləsi bağlanmışdır. Baqaj qəbzi həmin müqavilənin sadə yazılı formada bağlanmasını ifadə edir, habelə onun bağlanma faktını və baqajın daşıyıcı tərəfindən daşınmaq üçün qəbul olunmasını təsdiqləyir. Digər tərəfdən, baqaj qəbzi sərnişinə baqajı təyinat yerində almağa hüquq verir. Baqajın çəkisi 30 kq-dan çox olmamalıdır.

Sərnişin özü ilə əl yükü apara bilər. Əl yükünün çəkisi 20 kq-dan artıq ola bilməz. Bəzi təhlükəli yüklərin (partlayıcı və radioaktiv maddələrin, silahın və s.) daşınmasına yol verilmir.

Konvensiyanın 4-cü fəsli **daşıyıcının məsuliyyətini** tənzimləyir. Konvensiya beynəlxalq nəqliyyat hüququ üçün ənənəvi olan **təqsirə görə məsuliyyət prinsipindən** çıxış edir. Bu prinsipə görə daşıyıcı yalnız təqsiri olduqda məsuliyyət daşıyır, təqsiri olmadıqda isə məsuliyyətdən azad edilir. Təqsir məsuliyyətin şərtidir.

Daşıyıcı təqsiri olduqda aşağıda göstərilən üç əsas hala görə məsuliyyət daşıyır:

-sərnişinin ölməsi;

-sərnişinə xəsarət yetirilməsi, yəni sərnişinin sağlamlığının pozulması;

-baqajın salamat (olduğu kimi) qalmaması.

Konvensiya göstərilən hallara görə daşıyıcının məsuliyyətini məhdudlaşdırır, yəni **məhdud məsuliyyət prinsipindən** çıxış edir ki, bu, beynəlxalq nəqliyyat hüququ üçün ənənəvi prinsipdir. Belə ki, sərnişinin sağlamlığı pozulduğu hallarda zərərə görə əvəz ödəmənin miqdarı 250 min frankdan çox ola bilməz (hər bir sərnişin üçün). Bununla belə, daşıyıcının daha yüksək məsuliyyət həddi müəyyən edilə bilər. Belə ki, milli (daxili) qanunvericilik əsasında daşıyıcının daha yüksək məsuliyyət həddinin nəzərdə tutulması mümkündür. Ümumiyyətlə, zərərə görə əvəz ödəmənin həddi müəyyənləşdirilməyə də bilər (Konvensiyanın 13-cü maddəsinin 1-ci bəndi).

Baqajın salamat (olduğu kimi) qalmamasına görə (tam və ya qismən itməsinə görə) daşıyıcının məsuliyyəti hər bir sərnişin üçün 2000 frankla və hər bir baqaja görə 500 frankla məhdudlaşır, yəni göstərilən məbləğlərdən çox ola bilməz (Konvensiyanın 16-cı maddəsi).

Sərnişinin özü ilə apardığı şəxsi əşya və predmetlərin tam, yaxud qismən itməsinə və ya zədələnməsinə görə daşıyıcının məsuliyyəti 1000 frankdan çox ola bilməz (hər bir sərnişin üçün).

Konvensiya həm də daşıyıcının məsuliyyətdən azad olunmasında əsas olan halları müəyyən edir (Konvensiyanın 11-ci maddəsinin 2-ci bəndi, 14-cü maddə-sinin 2-ci bəndi, 17-ci maddəsinin 2-ci bəndi). Həmin hallara aşağıdakılar aiddir:

-baş verməsi labüd olan qarşısıalınmaz hadisələr;

-daşıyıcının iradəsindən asılı olmayan hallar (daşıyıcı zərərin qarşısını almaq üçün lazımi olan bütün tədbirləri görür və ya belə tədbirlərin görülməsi mümkün olmur);

-sərnişinin təqsiri (zərər sərnişinin təqsiri üzündən vurulur).

Konvensiyanın 5-ci fəsli **«Pretenziya və iddialar»** adlanır. Konvensiya tərəflər arasında yaranan mübahisənin məhkəmədənkənar yolla – pretenziya qaydasında həll edilməsi yolunu göstərir. Bu yolun mahiyyəti ondan ibarətdir ki, öz aralarında yaranmış mübahisəni həll etmək üçün tərəflər məhkəməyə müraciət etməmişdən qabaq özləri ixtilafı tənzimləyə bilərlər.

Baqaj salamat qalmadıqda daşıyıcıya 7 gün ərzində pretenziya verilə bilər. Həmin müddət, faktiki olaraq, baqaj alındığı və qəbul olunduğu gündən hesablanır (Konvensiyanın 20-ci maddəsinin 1-ci bəndi).

Konvensiya **iddia müddətini** də müəyyən edir. Sərnişinin ölümü və onun sağlamlığına (səhhətinə) zərər vurulması (xəsarət, şikəstlik və s.) hallarında 3 il müddət ərzində məhkəməyə iddia ilə müraciət edilə bilər. Söhbət Konvensiyada **3 illik iddia müddətinin** müəyyənləşdirilməsindən gedir. Bu müddət şəxsin ona zərər vurulduğunu bildiyi və ya bilməli olduğu gündən hesablanır (Konvensiyanın 22-ci maddəsinin 1-ci bəndi).

Qalan hallar üçün Konvensiya **1 illik iddia müddəti** müəyyən edir. Bu müddət nəqliyyat vasitəsinin sərnişini təyinat məntəqəsinə çatdırdığı gündən, nəqliyyat vasitəsi təyinat məntəqəsinə gəlmədikdə isə sərnişini təyinat məntəqə-sinə çatdırmalı olduğu gündən hesablanır (Konvensiyanın 22-ci maddəsinin 2-ci bəndi).

İddia aşağıdakı məhkəmələrdən birinə verilə bilər:

-cavabdehin olduğu yerin məhkəməsinə;

-zərərin vurulduğu yerin məhkəməsinə;

-sərnişinin yola düşdüyü yerin məhkəməsinə;

-sərnişinin təyinat yerinin məhkəməsinə.

Konvensiya beynəlxalq sərnişin daşınmasını üç yerə bölür:

-müntəzəm daşıma;

-qeyri-müntəzəm daşıma;

-«məkik» daşıma.

Müntəzəm daşıma dedikdə avtobusların əvvəlcədən müəyyən edilmiş hərəkət cədvəli əsasında həyata keçirilən sərnişin daşınması başa düşülür. Bu növ daşıma zamanı sərnişinin yola salınma və nəqliyyat vasitəsindən düşmə yerləri dəqiq göstərilir.

Qeyri-müntəzəm daşıma dedikdə əvvəlcədən müəyyən edilmiş hərəkət cədvəli əsasında həyata keçirilməyən sərnişin daşınması başa düşülür. Bu növ daşıma sərnişin daşınmasına ehtiyac yarandıqda həyata keçirilir.

«Məkik» daşıma dedikdə sərnişinlərin müəyyən dövlətə və oradan geriyə daşınması başa düşülür.

1997-ci ilin oktyabr ayında Bişkekdə MDB-yə üzv olan dövlətlər **«Sərnişinlərin və baqajın beynəlxalq avtomobil daşımaları haqqında» Konvensiya** imzalamışlar. Azərbaycan Respublikası 1998-ci ildən Konvensiyanın iştirakçısıdır.[1]

Konvensiya iştirakçı-dövlətlərin daşıyıcılarına şamil edilir. O daşıyıcılara ki, onlar avtobuslarla beynəlxalq sərnişin və baqaj daşımalarını həyata keçirirlər.

Daşıyıcıların hansı ölkədə qeydiyyata alınmasının əhəmiyyəti yoxdur, yəni Konvensiya daşıyıcılara, onların hansı ölkədə qeydiyyata alınmasından asılı olmayaraq şamil edilir. Konvensiya onlar üçün məcburi qüvvəyə malikdir.

Konvensiyada aşağıdakılar müəyyən edilir:

-beynəlxalq daşımaların təşkili qaydaları;

-sərnişin və yüklərin sığortalanma qaydaları;

-sərhəd nəzarəti (yoxlaması);

-gömrük nəzarəti (yoxlaması).

Konvensiyada kollizion normalar nəzərdə tutulmuşdur. Həmin normalar göstərir ki, xarici elementli münasibətləri tənzimləmək üçün hansı dövlətin hüququ (qanunu) tətbiq edilməlidir:

-dövlət orqanının yerləşdiyi yerin qanunu;

-sərnişinin yola salındığı yerin qanunu;

-məhkəmənin olduğu yerin qanunu;

-zərərin vurulduğu yerin qanunu.

---

[1] Bax: S.S.Allahverdiyev. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki kommentariyası). I hissə. Bakı, 2005, s.53; «Sərnişinlərin və baqajın beynəlxalq avtomobil daşımaları haqqında Konvensiyanın və ona əlavə edilən Müstəqil Dövlətlər Birliyinin iştirakçısı olan dövlətlərin beynəlxalq əlaqələrində avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin və baqaj daşımaları Qaydalarının təsdiq edilməsi barədə» Azərbaycan Respublikasının 24.04.1998-ci il tarixli 490 – I Q nömrəli Qanunu.

Beynəlxalq sərnişin daşımaları sahəsində ikitərəfli sazişlər

Beynəlxalq sərnişin daşımalarının hüquqi tənzimetmə probleminə ikitərəfli sazişlərdə də toxunulur. Azərbaycan Respublikası bir çox dövlətlərlə beynəlxalq avtomobil daşımaları sahəsində ikitərəfli hökumətlərarası sazişlər bağlamışdır. Belə sazişlərin hüquqi tənzimetmə predmetini həm də sərnişin daşımaları təşkil edir. Belə ki, ikitərəfli sazişlər, bir qayda olaraq, bir neçə bölmədən ibarət olur. Həmin bölmələrdən biri sərnişin daşımalarına həsr olunur.

Sərnişin daşımalarını ikitərəfli hökumətlərarası sazişlər iki yerə bölür:

-müntəzəm daşımalar;

-qeyri-müntəzəm daşımalar.

Müntəzəm daşımalar, adətən, digər tərəfin (dövlətin) icazəsi əsasında həyata keçirilir. Sazişlərdə belə icazənin verilməsi qaydası göstərilir.

Qeyri-müntəzəm daşımalar icazə alınmadan həyata keçirilə bilər. Amma bəzi sazişlər qeyri-müntəzəm daşımaların həyata keçirilməsi üçün icazənin alınmasını tələb edir. Məsələn, Rusiya Federasiyası ilə Azərbaycan Respublikası arasında bağlanmış Sazişdə[1] (Bakı, 2001-ci il) göstərilir ki, iki ölkə arasında avtobuslarla sərnişinlərin qeyri-müntəzəm daşınmasını həyata keçirmək üçün ayrıca, hər bir konkret halda razılığa gələn tərəflərin səlahiyyətli orqanlarından icazə alınması tələb olunur (Sazişin 3-cü maddəsi). Bəzi halda isə belə daşımanın həyata keçirilməsi üçün icazə tələb edilmir (Sazişin 4-cü maddəsi).

İkitərəfli sazişlərdə, əsasən, aşağıdakılar nəzərdə tutulur:

-sərnişin daşımalarının həyata keçirilməsi qaydası;

-yol biletinin satış şərtləri;

---

[1] «Azərbaycan Respublikası Hökuməti ilə Rusiya Federasiyası Hökuməti arasında Beynəlxalq avtomobil əlaqələri haqqında» Saziş Azərbaycan Respublikasının 2.02.2001-ci il tarixli 67 – II Q nömrəli Qanunu ilə təsdiq olunmuşdur. Sazişin mətni üçün bax: Əliyev E.Ə. Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının konvension təsbiti. Bakı, 2002, s. 129-140.

-daşıma zamanı müəyyən edilən güzəştlər;

-müntəzəm daşımaların təşkili qaydaları.

İkitərəfli sazişlər beynəlxalq sərnişin daşımalarının həyata keçirilməsi üçün bir sıra şərtlər nəzərdə tutur.

Birinci, sərnişin daşınmasını yalnız o daşıyıcı həyata keçirə bilər ki, o, mənsub olduğu dövlətin qanunvericiliyinə uyğun olaraq, beynəlxalq sərnişin-daşıma hüququna malik olsun (Rusiya Federasiyası və Azərbaycan Respublikası arasında bağlanan Sazişin 9-cu maddəsinin 1-ci bəndi).

İkinci, daşıyıcıya icazə verilmir ki, o, Saziş iştirakçısı olan dövlətlərin ərazisində yerləşən məntəqələr arasında sərnişin daşısın (həmin Sazişin 10-cu maddəsinin 1-ci bəndi).

Üçüncü, sərnişin daşımaları səlahiyyətli dövlət orqanının verdiyi icazə əsasında həyata keçirilir (sözü gedən Sazişin 2-ci və 3-cü maddələri).

Dördüncü, daşıyıcı digər iştirakçı-dövlətin ərazisindən üçüncü dövlətin ərazisinə, üçüncü dövlətin ərazisindən digər iştirakçı-dövlətin ərazisinə sərnişin daşımalarını səlahiyyətli orqanın (digər iştirakçı-dövlətin səlahiyyətli orqanının) verdiyi xüsusi icazə əsasında həyata keçirir (sözü gedən Sazişin 10-cu maddəsinin 2-ci bəndi).

Beşinci, sərnişin daşımaları yalnız avtonəqliyyat vasitəsi sahibinin mülki məsuliyyətinin icbari sığortası şərtilə həyata keçirilə bilər (göstərilən Sazişin 15-ci maddəsi).

Beynəlxalq sərnişin daşımalarını həyata keçirən avtobus sürücüsü milli və ya beynəlxalq sürücülük vəsiqəsinə malik olmalıdır. Avtomobil nəqliyyatı vasitəsində öz dövlətinin qeydiyyat və fərqləndirici nişanları olmalıdır.

6.9.Azərbaycan Beynəlxalq Avtomobil Daşıyıcıları Assosiasiyası

Azərbaycan Respublikasında beynəlxalq avtomobil daşımalarının həyata keçirilməsi sahəsində, daşıma prosesinin asanlaşdırılması və inkişaf etdirilməsində Azərbaycan Beynəlxalq Avtomobil Daşıyıcıları Assosiasiyası (ABADA) əhəmiyyətli rol oynayır.

ABADA 1993-cü ildə ictimai qeyri-kommersiya təşkilatı kimi yaradılmışdır. Onun nizamnaməsi ilkin olaraq Azərbaycan Respublikasının Ədliyyə Nazirliyində 06 iyul 1993-cü il tarixdə qeydə alınmış, 30 dekabr 2002-ci ildə isə ictimai birlik statusunda yenidən dövlət qeydiyyatından keçirilmişdir.

Bu qurum beynəlxalq avtomobil yük daşımalarını həyata keçirən Azərbaycan avtodaşıyıcılarını (hüquqi və fiziki şəxslər) özündə birləşdirir. Azərbaycan Hökumətinin qərarı ilə müəyyən edilmişdir ki, ABADA Azərbaycan Respublikası ərazisində «BYD kitabçası tətbiq edilməklə beynəlxalq yük daşımaları haqqında» Gömrük Konvensiyasının tətbiqi ilə əlaqədar təminat orqanıdır.[1]

ABADA 1993-cü ildən Beynəlxalq Avtomobil Nəqliyyatı İttifaqının (BANİ – İRU) üzvüdür və bu sahədə dünyanın bütün beynəlxalq assosiasiyaları ilə sıx əlaqələr saxlayır.

Beynəlxalq avtomobil daşımalarına aid beynəlxalq və milli hüquqi aktların və proqramların layihələrinin hazırlanması işində ABADA-nın yaxından iştirak etməsi xüsusilə vurğulanmalıdır.

ABADA milli (daxili) səlahiyyətli orqanlar və BANİ-nin işçi orqanları qarşısında Azərbaycan avtodaşıyıcılarının maraqlarını təmsil edir və onların mənafelərini qoruyur. Bu qurumun nəzdində həmçinin peşəkar menecer və sürücülərin hazırlanması üzrə müvafiq tədris kursları da fəaliyyət göstərir.[1]

Birliyin əsas məqsədi Azərbaycan Respublikasında beynəlxalq avtomobil yük və sərnişin daşımalarının inkişafına

---

[1] Bax: Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 10.04.1997-ci il tarixli 61s nömrəli Sərəncamı.

[1] ABADA-nın fəaliyyəti barədə daha ətraflı məlumatlar verilmişdir: bax, məsələn, Информационный бюллетень. Баку, 2005, № 2-05.

yardım etmək və BYD Konvensiyası şərtlərinin Respublika ərazisində yerinə yetirilməsi, beynəlxalq avtomobil daşıyıcılarının maraqlarının müdafiəsi və onlara kompleks şəkildə köməklik göstərilməsindən ibarətdir.

Bu məqsədlərin həyata keçirilməsi üçün ABADA nizamnaməyə müvafiq olaraq, aşağıdakı vəzifələri yerinə yetirir:[2]

-beynəlxalq avtomobil nəqliyyatında yüklərin və sərnişinlərin daşınmasının həyata keçirilməsini tənzimləyən normativ-hüquqi aktların layihələrinin hazırlanmasına yardım etmək;

-ABADA üzvlərinə və üzvlüyə namizədlərə, eləcə də BYD kitabçaları istifadəçilərinə avtomobil nəqliyyatında yüklərin və sərnişinlərin beynəlxalq daşınmasının inkişafında və onlarla əlaqədar nəqliyyat – ekspeditor və digər əməliyyatlarda yardım göstərmək və eləcə də onlara məsləhət və digər xidmətlər göstərmək;

-yük avtomobilləri parkının modernizasiyasına yardım etmək;

-avtomobil nəqliyyatında beynəlxalq daşımaları tənzimləyən daxili qayda və tariflər üzrə təkliflərin hazırlanması, fraxt stavkalarının, rəqabət aparabilmə səviyyəsinin ABADA üzvləri və BYD kitabçaları istifadəçiləri tərəfindən saxlanılması siyasətinin həyata keçirilməsi, informasiya və reklam xidməti ilə təminatı, birliklərə, təşkilatlara və digər yük sahiblərinə onların yüklərinin beynəlxalq istiqamətdə çatdırılmasının təşkilində yardım göstərilməsi;

-Beynəlxalq Avtomobil Nəqliyyatı İttifaqının təqdim etdiyi qəbul olunmuş qaydada öhdəlik bəyannaməsinin, eləcədə müxtəlif növ razılaşmaların, anlaşmaların, müqavilələrin imzalanması vasitəsi ilə BYD kitabçası istifadəçiləri ilə əməkdaşlığın təşkili;

-beynəlxalq daşımaları həyata keçirən nəqliyyat vasitələrinin servis xidməti, elmi-istehsalat kooperasiyası, eləcədə ABADA-nın fəaliyyət dairəsinə cavab verən digər sahələrdə Azərbaycan

---

[2] Bax: ABADA-nın nizamnaməsinin 2.2-ci bəndi.

Respublikasının təşkilat və müəssisələri, xarici tərəfdaşlarla əməkdaşlığın təşkil olunması;

-yüklərin və sərnişinlərin beynəlxalq avtomobil daşımalarını yerinə yetirmək üçün tələb olunan sənədlərin (şəhadətnamə, nəqliyyat qaimə blankları, sığorta, gömrük və s.) sənədləşməsində və yığılmasında beynəlxalq avtomobil daşıyıcılarına köməklik göstərmək və i.a.

Birliyin ali orqanı ildə bir dəfədən az olmayaraq çağırılan Ümumi Yığıncaq-dır. Birliyin təsisçilərinə və üzvlərinə Yığıncağın yeri və vaxtı haqqında iki həftə əvvəl məlumat verilməlidir. Ümumi yığıncağın səlahiyyətinə aşağıdakılar aiddir:

-Birliyin əmlakının formalaşması və istifadə prinsiplərinin müəyyən edilməsi;

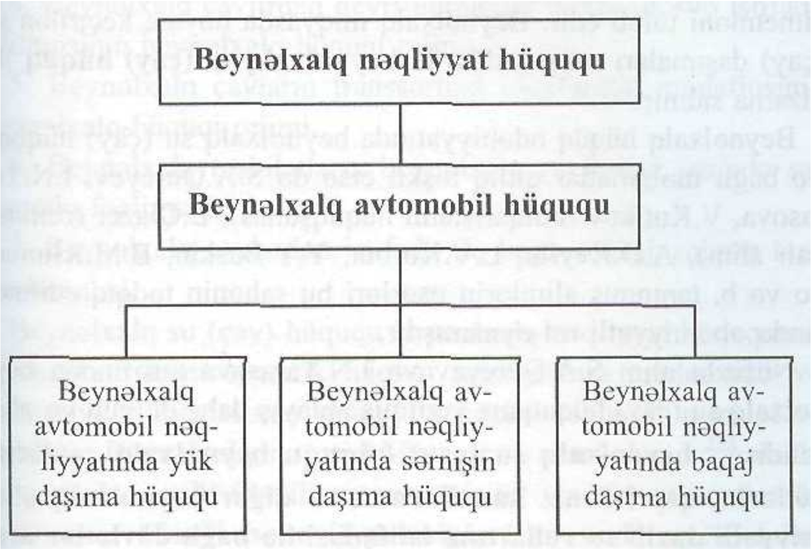
-Birliyin icra orqanlarının yaradılması və onların səlahiyyətlərinin vaxtından əvvəl dayandırılması;

-illik hesabatın təsdiq edilməsi və s.

Ümumi Yığıncaq yalnız birlik üzvlərinin yarısından çoxu iştirak etdikdə səlahiyyətli hesab olunur. Birliyin fəaliyyətinə cari rəhbərliyi icra orqanları həyata keçirir. Birliyin Prezidenti, Birliyin Baş katibi və Katibliyi birliyin İcra orqanıdır. İdarə Heyəti Birliyin Prezidentindən, Baş katibdən və digər şəxslərdən olan kollegial icra orqanıdır.

İdarə Heyəti, Birliyin Prezidenti və Baş katibi Birliyin Ümumi Yığıncağı tərəfindən 5 il müddətinə seçilir. Birliyin nəzarət-təftiş komissiyası üzvlərin fəaliyyətinə nəzarəti həyata keçirir. Komissiyanın say və tərkibi Ümumi Yığıncaq tərəfindən 5 il müddətinə müəyyən edilir.

6.10.«Beynəlxalq hava hüququ» fəsli üzrə sxem



VII FƏSİL. BEYNƏLXALQ SU (ÇAY) HÜQUQU

7.1 .Beynəlxalq su (çay) hüququ anlayışı və prinsipləri

Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının bir qismi su (çay) nəqqliyyatı vasitəsi ilə həyata keçirilir. Nəqletmə prosesində tərəflər arasında yaranan nəqliyyat-hüquq münasibətləri xüsusi tənzimetməni tələb edir. Beynəlxalq miqyasda həyata keçirilən su (çay) daşımaları müasir dövrdə **beynəlxalq su (çay) hüquq** ilə nizama salınır.

Beynəlxalq hüquq ədəbiyyatında beynəlxalq su (çay) hüququ ilə bağlı məlumatlar qıtlıq təşkil etsə də S.A.Qureyev, İ.N.Tarasova, V.Kutikov (bolqarıstanlı hüquqşünas), E.Qlazer (rumıniyalı alim), A.D.Keylin, L.V.Korbut, Y.Y.Baskin, B.M.Klimenko və b. tanınmış alimlərin əsərləri bu sahənin tədqiq edilməsində əhəmiyyətli rol oynamışdır.

Nüfuzlu alim S.A.Qureyev və İ.N.Tarasova tərəfindən beynəlxalq su (çay) hüququna verilmiş anlayış daha dolğun və əhatəlidir:[1] **beynəlxalq su (çay) hüququ beynəlxalq çayların, göllərin, qeyri-dəniz kanallarının və digər beynəlxalq əhəmiyyətli daxili su yollarının istifadəsi ilə bağlı dövlətlər arasındakı münasibətləri tənzimləyən hüquq normalarının məcmusudur.**

Bu anlayışa əlavə edə bilərik ki, beynəlxalq su (çay) hüququ beynəlxalq nəqliyyat hüququnun subinstitutudur və o, beynəlxalq su (çay) nəqliyyatında yük daşıma hüququ, beynəlxalq su (çay) nəqliyyatında sərnişin daşıma hüququ və beynəlxalq su (çay) nəqliyyatında baqaj daşıma hüququ kimi tərkib hissələrə ayrılır. Su (çay) nəqliyyatında yük, sərnişin və baqaj daşımalarının beynəlxalq-hüquqi tənzimlənməsi məsələləri Q.Ançeleviç, O.Pokreşuk və L.Kovalevska tərəfindən tərtib edilmiş dərs vəsaitində ətraflı şəkildə işıqlandırılmışdır.[2]

---

[1] Bax:Гуреев С.А., Тарасова И.Н. Международное речное право. Учебное пособие. М.: Юридическая литература, 2004, с.10.

[2] Bax: Анцелевич Г.О.. Покрещук О.О., Ковалевська Л.І Міжнародно-правова регламентація транспортних перевезень. Киів: Зовнішня торгівля, 2004,

Beynəlxalq su (çay) hüquq elminin sistemi hüquq ədəbiyyatında aşağıdakı kimi verilir:[1]

1.Beynəlxalq su (çay) hüququ anlayışı və mənbələri.

2. Beynəlxalq su (çay) hüququnun xüsusi (sahəvi) prinsipləri.

3.Gəmiçiliyin beynəlxalq-hüquqi rejimi.

4.Beynəlxalq çaylırdan qeyri-gəmiçilik məqsədlərilə istifadə edilməsinin beynəlxalq-hüquqi rejimi.

5.Beynəlxalq çayların transsərhəd təsirlərdən müdafiəsinin beynəlxalq-hüquqi rejimi.

6.Beynəlxalq təşkilatların beynəlxalq çaylardan istifadə sahəsində fəaliyyəti.

7.Beynəlxalq çaylardan istifadə ilə bağlı mübahisələrin tənzimlənməsi.

Beynəlxalq su (çay) hüququ beynəlxalq nəqliyyat hüququnun subinstitutu kimi spesifik hüquqi tənzimetmə predmetinə və muxtariyyət formasında müəyyən xüsusi (sahəvi) prinsiplərə malikdir. Beynəlxalq su (çay) hüququnun **mənbələri** beynəlxalq müqavilələr, milli (daxili) qanunvericilik və hüquqi adətlərdir. Onun əsas **xüsusi (sahəvi) prinsipləri** sırasında aşağıdakıları göstərmək olar:

-sahilyanı dövlətin beynəlxalq çayın (gölün, kanalın və s.) ona məxsus olan hissəsinə suverenliyi prinsipi;

-beynəlxalq çaydan istifadə zamanı sahilyanı dövlətlərin bərabərliyi və bir dövlətin digərinə nisbətən üstünlüyə malik olmasına yol verilməməsi prinsipi;

-beynəlxalq çaydan istifadə zamanı sahilyanı dövlətlərin əməkdaşlıq etməsi prinsipini;

-beynəlxalq çayların və göllərin ekoloji sisteminin qorunması və müdafiəsi prinsipi;

---

c.141-143.

[1] Bax: Гуреев С.А., Тарасова И.Н. Международное речное право. Учебное пособие. М.: Юридическая литература, 2004, с. 16.

-beynəlxalq çaylarda sahilyanı dövlətlərin dinc məqsədlər üçün azad gəmiçilik prinsipi və s.

Beynəlxalq su (çay) hüququnun **spesifik hüquqi tənzimetmə predmetinə** beynəlxalq çaylardan, göllərdən və digər beynəlxalq əhəmiyyətli daxili su yollarından müxtəlif məqsədlərlə istifadə üzrə dövlətlərarası münasibətlər aiddir.

7.2.Beynəlxalq su (çay) daşımalarının rolu və əhəmiyyəti

Su (çay) nəqliyyatının xüsusiyyətləri

Hər bir ölkənin nəqliyyat kompleksi sistemində nəqliyyatın ayrı-ayrı növləri müxtəlif yer tutur. Bu, ilk növbədə, onların yerinə yetirdikləri nəqliyyat işinin həcmindən asılıdır. Nəqliyyat sisteminin tərkib hissələrindən biri sayılan su (çay) nəqliyyatı, bir qayda olaraq, yük daşımalarının həyata keçirilməsində heç də böyük rol oynamır. Lakin bəzi dövlətlərdə ölkənin daşımalara olan tələbat və ehtiyacının ödənilməsində və bununla yanaşı turizmin inkişafında qədim nəqliyyat növünə aid olan su (çay) nəqliyyatının rolu önəmlidir. Məsələn, Rusiya Federasiyasının Şimal və Şimal-Şərq rayonlarında daşımaların təmin olunmasında su (çay) nəqliyyatının vacib əhəmiyyəti vardır.[1]

Su (çay) nəqliyyat növü vasitəsi ilə həm beynəlxalq, həm də daxili daşımalar həyata keçirilir. Beynəlxalq su (çay) daşımalarının inkişafında aşağıdakı təşkilatların rolunu xüsusilə qeyd etmək olar:[2]

-1) bu problemin ayrıca aspektləri ilə məşğul olan ümumi xarakterli beynəlxalq hökumətlərarası və qeyri-hökumət təşkilatları [a) BMT və onun orqanları: EKOSOS və onun köməkçi orqanı – Təbii Ehtiyatlar Üzrə Komitə; AİK və onun orqanları – DNK, Elektroenerji Üzrə Komitə, Su Ehtiyatları Problemləri Üzrə Komitə; Beynəlxalq Hüquq Komissiyası; b) digər beynəlxalq hökumətlərarası

---

[1] Bax: Транспортное право: Учебное пособие. Авторский коллектив. М., «Былина», 2002, с.169.

[2] Bax: Гуреев С.А., Тарасова И.Н. Международное речное право. Учебное пособие. М., 2004, с. 201-202.

və qeyri-hökumət təşkilatları: Avropa Şurası; BMT-nin Ərzaq və Kənd Təsərrüfatı Təşkilatı; MAQATE; Aİ; ADT; Afrika-Asiya Məsləhətçi Hüquq Komitəsi; Beynəlxalq Hüquq İnstitutu; Beynəlxalq Hüquq Assosiasiyası və s.];

-2) konkret beynəlxalq çayların bütövlükdə istifadəsi üzrə hökumətlərarası (dövlətlərarası) təşkilatlar. Bu təşkilatlar ikitərəfli və ya çoxtərəfli əsasda yaradılmış və onlar məcmu şəklində beynəlxalq su (çay) komissiyaları adlanır (məsələn, Seneqal Çayının İstifadə Edilməsi Üzrə Dövlətlərarası Komitə, Çağ Gölü Komissiyası, Dünay Komissiyası, Reyn Üzrə Mərkəzi Gəmiçilik Komissiyası, ABŞ və Qvatemala Arasında Sərhəd və Su Ehtiyatları Məsələləri Üzrə Beynəlxalq Komissiya və s.)

Beynəlxalq su (çay) daşımalarının tənzimlənməsi sahəsində aşağıdakı müqavilə və sazişləri fərqləndirmək mümkündür:

-a) çoxtərəfli: məsələn, Dunayda gəmiçilik rejimi haqqında Konvensiya (Budapeşt, 18 avqust 1948-ci il, əlavə protokollarla: Əlavə Protokol – 18.08.1948-ci il, Belqrad; Əlavə Protokol – 26.03.1998-ci il, Budapeşt), Reyn üzrə gəmiçilik haqqında yenidən baxılmış 17 oktyabr 1868-ci il tarixli Konvensiya (Manhaym, 17 oktyabr 1868-ci il, əlavə protokollarla: 1 nömrəli Əlavə Protokol – 25 oktyabr 1972-ci il, 2 nömrəli Əlavə Protokol – 17 oktyabr 1979-cu il, 3 nömrəli Əlavə Protokol – 17 oktyabr 1979-cu il, 4 nömrəli Əlavə Protokol – 25 aprel 1989-cu il), Amazonka çayı hövzəsində əməkdaşlıq haqqında Müqavilə (1978-ci il) və s.;

-b) ikitərəfli: iki dövlətin ərazisindən axıb keçən və ya sərhədboyu çaylardan istifadə rejimi haqqında müqavilələr [məsələn, Rusiya Federasiyası və Çin Xalq Respublikası arasında Amur və Sunqari çayları üzrə Rusiya və Çin gəmiləri ilə xarici ticarət yüklərinin daşınmasının təşkili haqqında Saziş (16 yanvar 1992-ci il) və s.].

Su (çay) nəqliyyatı digər nəqliyyat növlərinə münasibətdə bəzi üstünlüklərə malikdir. Ədəbiyyat səhifələrində belə üstünlüklərə aşağıdakılar aid edilir:[1]

---

[1] Bax: Транспорт во внешней торговле СССР. М., 1977, с.268;

-quru nəqliyyat növlərinə nisbətən daha çox yük götürmə qabiliyyətinə malik olmaq;

-nəqliyyatın digər növləri ilə müqayisədə daşımanın maya dəyərinin nisbətən ucuz olması;

-çay yollarının yüksək daşıma (xidmət etmə) qabiliyyətinə malik olması;

-dəmir yolu və ya avtostrada qurğuları ilə müqayisədə çay yolu qurğularının nisbətən ucuz olması və s.

Su (çay) nəqliyyatı dəniz nəqliyyatı ilə eyni üstün cəhətlərə malikdir. Lakin o, dəniz nəqliyyatından mühüm dərəcədə fərqlənir. İşin mövsümi olması, çayda dərinliyin təmin edilməsinin vacibliyi, yolların əyri-üyrülüyü və s. su (çay) nəqliyyatını dəniz nəqliyyatından fərqləndirən cəhətlərdir. Rusiya Federasiyasına məxsus olan çaylarda naviqasiya mövsümü 200 sutkaya yaxındır. Yükün su (çay) nəqliyyatı ilə təyinat yerinə çatdırılmasının orta sürəti dəmir yolu nəqliyyatı ilə müqayisədə heç də az deyil (sutkada 280-300 kilometr). Bəzi istiqamətlərdə su (çay) nəqliyyatı ilə daşımanın maya dəyəri dəmir yolu nəqliyyatına nisbətən iki dəfə ucuzdur. Əmək məhsuldarlığının səviyyəsi dəmir yolu nəqliyyatı ilə müqayisədə xeyli yüksəkdir.[1]

Su (çay) nəqliyyatı beynəlxalq ticarət dövriyyəsində heç də az rol oynamır. Xarici ticarət daşımalarının həyata keçirilməsində nəqliyyatın bu növü özünə-məxsus şəkildə iştirak edir. Su (çay) nəqliyyatı xarici ticarət yüklərinin daşın-masını və nəqliyyat xidmətlərinin ixracını yerinə yetirən magistral nəqliyyat növləri arasında önəmli yer tutur.

Su (çay) nəqliyyatı üçün, bir qayda olaraq, meşə materialları və taxta-şalban, taxıl, gübrə, metal, avadanlıq, neft və neft məhsulları

Международное частное право. Учебник / Отв.ред. Г.К. Дмитриева. М., 2004, с.466; Əliyev E.Ə.Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ. Dərs vəsaiti. Bakı, 2005, s.479.

[1] Cu (çay) nəqliyyatı barədə daha ətraflı məlumat almaq üçün bax: Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник / Под ред. К.В.Холопова. М., 2000, с.67-70; Əliyev E.Ə.Nəqliyyat hüququnun əsasları. Dərs vəsaiti. Bakı, 2004, s.149-155.

kimi ənənəvi xarici ticarət yüklərinin daşınması xarakterikdir. Nəqliyyatın bu növü ilə beynəlxalq yük daşımalarında kütləvi qabsız yüklər (tikinti materialları, kömür, kimyəvi gübrələr), habelə neft məhsulları, taxta-şalban, taxıl və digər kütləvi yüklər üstünlük təşkil edir.

Son zamanlar **qarışıq daşıma («çay-dəniz») gəmiləri** tərəfindən həyata keçirilən beynəlxalq birbaşa su (çay) daşımalarında çay nəqliyyatı aktiv rol oynayır.[2] Qarışıq «çay-dəniz» daşıma gəmilərindən istifadə olunması xarici ticarət yüklərinin daşınmasının proqressiv nəqliyyat-texnoloji sistemidir. Belə sistem çay limanlarında yükün boşaldılıb başqa nəqliyyat vasitəsinə vurulmasını nəzərdə tutmur. Buna görə həmin sistem yükün çay və dəmir yolu nəqliyyatından boşaldılıb dəniz nəqliyyatına vurulması kimi bahalı və çox zəhmət tələb edən bir işi aradan qaldırmağa və yükü bilavasitə təyinat yerinə (necə deyərlər «qapıdan qapıya») çatdırmağa imkan verir. Məsələn, yük Rusiya Federasiyasının şəhərlərinin birindən Volqa çayı ilə Həştərxana daşınır və burada gəmidən boşaldılmayaraq, həmin gəminin özü ilə (dəniz nəqliyyatı vasitəsinə – dəniz gəmisinə vurulmadan) Xəzər dənizi vasitəsilə Bakıya çatdırılır. Söhbət su (çay) nəqliyyatının iştirakı ilə həyata keçirilən **«çay-dəniz» birbaşa su (çay) daşımasından** gedir ki, həmin daşımanı qarışıq daşıma gəmisi həyata keçirir.

Qarışıq gəmi daşıması, ilk dəfə olaraq, 1963-cü ildə Rusiya Federasiyasında həyata keçirilmişdir. Bu zaman su yolu ilə (çay və dəniz yolu ilə) 1000 m^3 meşə materialı daşınmışdır. Bundan sonra həmin daşıma özünü, necə deyərlər, «yaşamağa qabil olan» daşıma kimi göstərmiş, sabit şəkildə inkişaf etmiş və məkan (ərazi) baxımından mühüm dərəcədə genişlənmişdir. Son illər qarışıq gəmi daşıması su (çay) nəqliyyatı ilə yükdaşımanın səmərəliliyinin artırılmasının vacib amilinə çevrilməkdədir. Belə daşıma su(çay) yolları üzərində yerləşən məntəqələrlə dəniz limanları arasında

---

[2] Bax: Əliyev E.Ə. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ. Dərs vəsaiti. Bakı, 2005, s. 478-498.

həyata keçirilir. Ondan həm daxili, həm də beynəlxalq daşımalarda istifadə oluna bilər. Qarışıq gəmi daşımasının əhəmiyyəti ondan ibarətdir ki, yük müəyyən nəqliyyat vasitəsindən digərinə verilərkən, nəqliyyat prosesinin müxtəlif texniki əməliyyatları aparılan zaman o, boşdayanma halının qarşısını almağa imkan verir.

Qarışıq gəmi daşımaları həyata keçirilən zaman dəniz nəqliyyatı (dəniz donanması) uzaq istiqamətlərə xarici ticarət yükləri daşımaqdan azad olur. Bunun nəticəsində xarici tonnajdan (daşıma vasitəsindən) qismən istifadə olunmur, limanda mexanikləşdirmə və əmək resursları, habelə dəniz limanına yükü çatdırmaq üçün lazım olan dəmir yolu vaqonları tələb edilmir. Buna görə də belə daşıma bütün ölkə təsərrüfatı üçün mühüm dərəcədə effektlidir.

Qarışıq daşıma gəmiləri Avropa, Asiya və Afrikanın 20-dən çox ölkəsi ilə Rusiyanın idxal-ixrac əlaqələrini təmin edir. Belə gəmilərlə həyata keçirilən beynəlxalq daşımaların ümumi həcmi 23 milyon ton təşkil edir. Yük dövriyyəsi isə 38 milyard ton-kilometrdən ibarətdir.

Xarici ticarətin nəqliyyat təminatının keyfiyyət və effektliliyinin artırılması, əsasən, elmi-texniki nailiyyətlərin daşıma (nəqliyyat) prosesinə tətbiq edilməsi ilə şərtlənir və müəyyən olunur. Dünya praktikasında son zamanlar yükdaşımanın üsullarında köklü dəyişikliklər edilmişdir. Yükdaşımanın paket və konteyner üsulu beynəlxalq daşımalarda geniş səviyyədə tətbiq edilir. Bu üsullardan, praktiki olaraq, nəqliyyatın bütün növlərində istifadə edilir. Onlar nəqliyyat prosesinin effektliliyini artırmağa və yükü iriləşdirilmiş şəkildə yükgöndərəndən yükalana çatdırmağa imkan verir.

Müasir dövrdə beynəlxalq daşımalarda terminal sistemindən istifadə olunması geniş xarakter almışdır. **Terminal sistemi** terminalların fəaliyyətinə əsaslanır. **Terminal** dedikdə, xüsusi olaraq, avadanlıqlarla təchiz olunmuş yükləmə və anbar yeri başa düşülür. Bu yerdə yük müəyyən nəqliyyat növündən digərinə verilir. Terminalların fəaliyyəti nəticəsində nəqliyyat təminatına nail olunur, yükün təyinat yerinə çatdırılma müddəti qısaldılır.

Artıq 30 ildən çoxdur ki, terminal sistemindən xarici ölkələrdə istifadə olunur. ABŞ-da dəmir yolu və dəniz (çay) nəqliyyatı yollarının kəsişdiyi yerdə 100-dən çox terminal fəaliyyət göstərir. Terminal sistemi beynəlxalq nəqliyyat bazarında daşıma haqqının sabit şəkildə saxlanılmasını təmin edən proqressiv texnologiyadır.

Su (çay) nəqliyyatını elmi-texniki cəhətdən yeniləşdirmə beynəlxalq nəqliyyat hüququnun ən başlıca məsələlərindən biridir. Bunun üçün, ilk növbədə, nəqliyyatın bu növünün maddi-texniki bazasını yeniləşdirmək və tamamlamaq lazımdır. Digər tərəfdən, mövcud texniki vasitələrin normal və etibarlı fəaliyyət göstərməsini, habelə onların təhlükəsizliyini təmin etmək tələb olunur.

Su (çay) nəqliyyatının başqa nəqliyyat növləri ilə qarşılıqlı fəaliyyəti və inkişafı su (çay) nəqliyyatında texniki proqres probleminin əsas istiqamətlərindən biridir.

Su (çay) nəqliyyatı ölkənin vahid nəqliyyat sisteminin vacib tərkib hissəsidir. Digər növ nəqliyyat yollarının zəif inkişaf etdiyi və ya ümumiyyətlə, belə yolların olmadığı ölkələrdə su (çay) nəqliyyat növü əsas, bəzən isə yeganə nəqliyyat arteriyası (nəqliyyat yolu) hesab edilir.

Bununla bərabər, su (çay) nəqliyyatı bəzi qüsur və çatışmazlıqlara da malikdir. İşin mövsümi xarakterli olması onun mühüm qüsuru sayılır. Yalnız naviqasiya dövründə su (çay) nəqliyyatı ilə yük daşımaq mümkün olur. Qalan vaxtlarda su (çay) nəqliyyatının fəaliyyətində fasilə yaranır ki, bu, müntəzəm yükdaşımanın həyata keçirilməsinə mane olur, iqtisadi göstəricilərin aşağı düşməsinə təsir göstərir.

Su (çay) nəqliyyatı ilə xarici ticarət daşımalarının növləri

Ölkələr arasında xarici ticarət daşımalarının həyata keçirilməsində su (çay) nəqliyyatı nəzərə çarpacaq dərəcədə effektli rol oynayır. Su (çay) nəqliyyatı ilə belə daşımaların, praktiki olaraq, dörd əsas növü fərqləndirilir:

-ixrac daşıması;
-idxal daşıması;
-tranzit daşıması;
-xarici fraxtedənlərin yüklərinin daşınması.

İxrac daşıması dedikdə müəyyən bir ölkənin və xarici ölkənin limanları arasında həyata keçirilən daşıma başa düşülür. Bu zaman yük xarici ölkə ərazisinə daşınır.

İdxal daşınması dedikdə yük xaricdən müəyyən bir ölkəyə daşınarkən həmin ölkənin və xarici ölkənin limanları arasında həyata keçirilən daşıma başa düşülür.

Tranzit daşıması xarici gəmi sahiblərinin tranzitlə müəyyən bir ölkənin çay (daxili su) yolu ilə yerinə yetirdiyi daşımaya deyilir.

Xarici fraxtedənlərin yüklərinin daşınması dedikdə xarici fraxtedənlərin (gəmini fraxta götürənlərin) yüklərinin xarici limanlar arasında daşınması başa düşülür.

7.3.Su (çay) daşımalarının beynəlxalq-hüquqi tənzimlənməsi

Daxili su (çay) nəqliyyatı hər bir dövlətin özünün milli (daxili) nəqliyyat qanunvericiliyi (nəqliyyat hüququ) ilə tənzimlənir. Bu, hər bir ayrı-ayrı dövlətin müstəsna səlahiyyətinə aid olan məsələdir.

Daxili su (çay) nəqliyyat hüquq sistemində, əsasən, aşağıdakı hüquq institutları fərqləndirilir:[1]

-daxili su (çay) yollarının hüquqi rejimi;

-gəminin hüquqi statusu;

-gəmilərin icarəsi;

-gəmi heyətinin hüquqi vəziyyəti;

-gəminin təhlükəsizliyi;

-gəmilərin toqquşmasından dəyən zərərin ödənilməsi;

-batmış əmlakın hüquqi rejimi;

-su (çay) limanlarının hüquqi statusu;

-yük daşımalarının normativ-hüquqi tənzimlənməsi;

-gəmilərin yedəyə alınmasının, sahil korpülərinin və digər üzən obyektlərin normativ-hüquqi tənzimlənməsi;

-sərnişin daşımalarının, baqaj və poçt göndərişlərinin hüquqi tənzimlənməsi;

-birbaşa qarışıq yük daşımalarının və çay-dəniz gəmilərində qarışıq daşımaların hüquqi tənzimlənməsi;

-gəmilərin və digər əmlakın xilas edilməsi;

-ümumi qəza.

Beynəlxalq çaylarla daşıma həyata keçirildikdə isə, məlum məsələdir ki, beynəlxalq su (çay) daşıma münasibətləri əmələ gəlir

---

[1] Bax: Транспортное право: Учебное пособие. Авторский коллектив. М., 2002, с.173.

və belə münasibətlər, müstəsna olaraq, ayrı-ayrı dövlətlərin milli (daxili) nəqliyyat hüququ ilə tənzimlənə bilməz. Digər tərəfdən, su (çay) nəqliyyatı ilə yük daşımaları, bir qayda olaraq, xarici ölkələrdə xüsusi qanunvericiliklə tənzimlənmir.[1] Yalnız bəzi ölkələrdə, məsələn, Rusiya Federasiyasında Daxili Su Nəqliyyatı Məcəlləsi (7.02.2001-ci il) qəbul edilmişdir.[2] Belə halda su (çay) daşımalarının beynəlxalq–hüquqi tənzimlənməsinə zərurət yaranır.

Beynəlxalq su (çay) daşımaları beynəlxalq çaylar vasitəsilə həyata keçirilir. **Beynəlxalq çaylar** dənizlə bağlı olan elə çaylardır ki, onlar iki və ya daha çox dövlətin ərazisindən keçir və ya onların ərazisini bölür (ayırır). Belə çaylar çay- ətrafı dövlətlərin ticarət gəmilərinin naviqasiyası üçün açıq olur. Onlar digər dövlətlərin hamısının ticarət gəmilərinin naviqasiyası üçün də açıq ola bilər. Belə çaylara **açıq çaylar** deyilir.

Beynəlxalq çaylarla nəqliyyat (daşıma) prosesi zamanı əmələ gələn münasibətlər həmin çayların hüquqi rejimi ilə müəyyən edilir. Nisbətən böyük və daşıma üçün daha vacib əhəmiyyəti olan beynəlxalq çayların rejimi isə **çoxtərəfli konvensiyalarla** tənzimlənir. Göstərilən beynəlxalq normativ-hüquqi sənədlərə Reyn və Dunay konvensiyaları misal ola bilər. Məlum məsələdir ki, beynəlxalq su (çay) daşımaları, əsasən, Avropa regionunda inkişaf etmişdir. Avropada inkişaf etmiş nəqliyyat infrastrukturu olan çay və kanallar şəbəkəsi mövcuddur.

Reyn üzrə gəmiçilik haqqında Konvensiya 1868-ci ildə Manhaym şəhərində qəbul edilmişdir. Konvensiya İsveçrə istisna olmaqla, Reynətrafı dövlətlər tərəfindən imzalanmışdır. Bazeldən açıq dənizə kimi bütün dünyanın ticarət gəmiləri üçün hərəkət sərbəstliyi (azad gəmiçilik) müəyyən edilmişdir. Konvensiyaya

---

[1] Bax: Гражданское и торговое право капиталистических государств. Учебное пособие/ Отв ред. К.К.Яичков. М., 1966, с. 418.

[2] Bax: Кодекс внутренного водного транспорта Российской Федерации. Официальный текст с изменениями и дополнениями на 1 января 2005 года. М., Изд-во Эксмо, 2005. – 96 с.

1919-cu il Versal Sülh Müqaviləsi ilə müvafiq dəyişikliklər edilmişdir. 1989-cu ildə Konvensiyaya edilən Əlavə Protokolla Reynətrafı ölkələr sırasına daxil olmayan ölkələr üçün bəzi məhdudiyyətlər müəyyən edilmişdir.

Dunayda gəmiçiliyin rejimi haqqında Konvensiya 1948-ci ildə qəbul edilmişdir. Konvensiyanın imzalanmasında yalnız Dunayətrafı dövlətlər, o cümlədən keçmiş SSRİ dövləti iştirak etmişdir. Konvensiya Dunayı bütün ölkələrin malları, vətəndaşları və ticarət gəmiləri üçün azad və açıq olan çay elan edərək bərabər istifadə şəraiti yaradır. Dunayətrafı ölkə sayılmayan ölkələrin hərbi gəmilərinin çayda hərəkəti qadağan olunmuşdur. Konvensiyanın icrasını müşahidə etmək üçün 1949-cu ildə Dunay Komissiyası yaradılmışdır.

Dunay çayı ilə beynəlxalq su (çay) daşımaları **Bratislava Sazişi** ilə tənzimlənir.[1] Saziş Dunayətrafı ölkələrin çay gəmiçiliyi tərəfindən imzalanmışdır. 1955-ci ildə Dunay çayı ilə yük daşınmasının ümumi şərtləri barədə Saziş qəbul edilmişdir. 1978-ci ildə Dunay çayı ilə konteyner daşımalarının ümumi şərtləri barədə Beynəlxalq Saziş, 1979-cu ildə isə Beynəlxalq yük tarifləri haqqında Saziş imzalanmışdır.

Ümumiyyətlə beynəlxalq su (çay) daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi sahəsində aşağıdakı beynəlxalq-hüquqi aktların da adını çəkmək yerinə düşərdi:

-Vyana Konqresinin Baş Aktı (28 may / 9 iyun 1815-ci il);

-Beynəlxalq əhəmiyyətli gəmiçilik su yollarının rejimi haqqında Konvensiya (Barselon, 20 aprel 1921-ci il);

-Beynəlxalq əhəmiyyətli gəmiçilik su yollarının rejimi haqqında Statut (1921-ci il);

-Beynəlxalq əhəmiyyətli gəmiçilik su yollarının rejimi haqqında Konvensiyaya Əlavə Protokol (1921-ci il);

-Transsərhəd su axını və beynəlxalq göllərdən istifadə və mühafizə üzrə Konvensiya (Helsinsk, 17 mart 1992-ci il);

---

[1] Bax: Фомичев В.И. Международная торговля. М., 2001, с. 421.

-Beynəlxalq su axınlarının qeyri-gəmiçilik növü üzrə istifadə hüququ haqqında Konvensiya (Nyu-York, 21 may 1997-ci il) və s.

4 dekabr 1959-cu il tarixində beynəlxalq birbaşa qarışıq dəmir yolu – su yük daşınması barədə müvafq Saziş qəbul edilmişdir. Saziş Dunay çayı ilə yükdaşımanın qaydasını müəyyən edir. Daşıma ilə bağlı olan bütün məsələlər (daşıma prosesinin iştirakçıları arasındakı qarşılıqlı münasibətlər, onların hüquq və vəzifələri, məsuliyyət və digər məsələlər) **müvafiq qayda və təlimatlarla** tənzimlənir ki, onlar iştirakçı-dövlətlərin nəqliyyat və xarici ticarət nazirliklərinin razılığı ilə qəbul edilir.

Beynəlxalq çaydan istifadə məsələsi çayətrafı dövlətlərin iştirak etdiyi regional sazişlərlə lokal əsaslarda tənzimlənir. Belə sazişlərdə digər maraqlı dövlətlər də iştirak edə bilər. Həmin sazişlərdə, bir qayda olaraq, aşağıdakılar müəyyən edilir:[1]

-gəmiçiliyin təmin edilməsinin texniki şərtləri;

-qurğu və körpülərdən (gəminin yan alması üçün) tərəflərin istifadə qaydaları;

-belə istifadənin kommersiya şərtləri.

Beynəlxalq su (çay) daşımaları regional sazişlərdən başqa, həm də ikitərəfli sazişlərlə tənzimlənə bilər. Belə sazişlər iki dövlət arasında daşımaları (o cümlədən tranzit daşımalarını) həyata keçirən su (çay) nəqliyyatının fəaliyyət şərtlərini müəyyən edir. Məsələn, Rusiya Federasiyası və Litva Respublikası arasında 1993-cü il tarixində su (çay) nəqliyyatı sahəsində əməkdaşlıq barədə müvafiq Saziş imzalan-mışdır. İkitərəfli sazişlər daha əlverişli şərait yaratmaq prinsipini müəyyən edir.

Beynəlxalq çayların hüquqi rejimi gəmiçiliyin sərbəstliyini, belə çaylarda hərəkət edən gəmilərə çayətrafı dövlətlərin bərabər münasibət bəsləməsini təmin edir. Buraya inzibati, gömrük və sanitariya rejimləri, liman və digər yığımların alınması, çayətrafı dövlətlərin limanlarından və liman qurğularından istifadə qaydaları və digər məsələlər daxildir.

---

[1] Bax: Вельяминов Г.М. Международное экономическое право и процесс. М., 2004, с. 224.

Beynəlxalq çayların hüquqi rejimi həmin çaylarla həyata keçirilən daşıma münasibətlərinə (müqavilə münasibətlərinə) şamil edilmir. Müqavilə münasibətləri ya çayətrafı dövlətlərin milli (daxili) nəqliyyat hüququ ilə, ya da gəmi hansı dövlətin bayrağı altında üzürsə, həmin dövlətin qanunu ilə tənzimlənir.[1]

İndiyə kimi beynəlxalq su (çay) nəqliyyatını tənzimləyən məcəllələşdirilmiş vahid universal beynəlxalq müqavilə imzalanmamışdır. Belə müqavilənin (konven-siyanın) imzalanması üçün çoxdan bəridir ki, müəyyən iş görülür. Lakin bu günə qədər hər hansı bir real nəticəyə nail olunmamışdır. Yalnız su (çay) gəmilərinin toqquşması zamanı məsuliyyətə aid bəzi prinsiplərin unifikasiyası üçün müvafiq Konvensiya imzalanmış və qüvvəyə minmişdir (Cenevrə, 15 mart 1960-cı il).

Azərbaycan Respublikasında daxili su (çay) nəqliyyatı o qədər də inkişaf etməmişdir. Düzdür, ölkəmizin nəqliyyat qanunvericiliyi daxili su (çay) nəqliyyatını vahid nəqliyyat sisteminin tərkib hissəsi hesab edir.[2] Azərbaycan Respublikasının Su Məcəlləsində su obyektlərindən, o cümlədən çay su yollarından nəqliyyat ehtiyacları üçün istifadə ilə bağlı müvafiq normalar təsbit olunmuşdur (X fəsil).[3] Respublikamızda Kür və Araz kimi çaylar vardır. Qeyd etmək lazımdır ki, vaxtilə Azərbaycanda su (çay) nəqliyyatından istifadə olunurdu. Belə ki, Kür çayında 1853-1857-ci illərdə «Knyaz Vorontsov» gəmisi müntəzəm hərəkət edirdi, 1887-ci ildə «Revizor» adlı yük gəmisi üzürdü. Hazırda Kür çayının aşağı axarından – Yevlaxdan Xəzər dənizinə qədər və digər əlverişli su (çay) nəqliyyat yolları mövcuddur. Lakin, praktiki olaraq, həmin su (çay) yolları vasitəsilə nə beynəlxalq, nə də yerli yük, sərnişin və turizm daşımalarında istifadə olunmur.

---

[1] Bax: Гражданское и торговое право капиталистических государств / Отв. ред. К.К.Яичков. М., 1966, с.419.

[2] Bax: «Nəqliyyat haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununun 1-ci maddəsi.

[3] Bax: Azərbaycan Respublikasının Su Məcəlləsi / Nəşrə məsul: Şahbaz Xuduoğlu. Bakı: Qanun, 2008, s. 42-43.

Zənn edirik ki, yaxın gələcəkdə Azərbaycan Respublikasında beynəlxalq su (çay) nəqliyyatı ilə daşımalardan və daxili su (çay) nəqliyyatından səmərəli şəkildə istifadə oluna bilər, çünki bəzi regionlar üçün bu nəqliyyat növünün öz üstünlükləri və vacib rolu vardır. Bununla bağlı olaraq, belə daşımaların ilk öncə milli (daxili) nəqliyyat hüququ çərçivəsində tənzimlənməsi üçün müvafiq daxili su (çay) nəqliyyatı nizamnaməsinin qəbul edilməsi məqsədəuyğun olardı.

7.4.Beynəlxalq su (çay) daşımalarının konvension təsbitinin xüsusiyyətləri

Beynəlxalq su (çay) nəqliyyat gəmilərilə daşımalar sahəsində müvafiq konvensiya üzərində çoxdan iş aparılsa da, indiyədək kompleks xarakterli heç bir beynəlxalq müqavilə bağlanmamışdır[1]. Bununla yanaşı, bu sahədə mövcud olan beynəlxalq-hüquqi aktlar arasında Çay gəmilərinin toqquşması zamanı məsuliyyətə aid bəzi prinsiplərin unifikasiyası üçün Cenevrə Konvensiyasını (1960-cı il), Beynəlxalq əhəmiyyətli su gəmiçilik yollarının rejimi haqqında Barselona Konvensiyasını (1921-ci il) və b. qeyd etmək olar.

Hal-hazırada müasir beynəlxalq-hüquq doktrinasında beynəlxalq çaylarla daşımaların rejimi və problemləri məsələlərinə kifayət qədər diqqət yetirilir və onlara həsr edilən ayrıca elmi araşdırmalarda[2] belə çaylar aşağıdakı kimi təsnif edilir:

a) gəmiçiliyə yararlı, məhz dənizə çıxışı olan beynəxalq çaylar;

b) bir neçə dövlətin ərazisindən keçən transsərhəd və dənizə çışxışı olmayan, yəni, bir qayda olaraq, beynəlxalq gəmiçiliyə yararlı

---

[1] Bax: Тынель А., Функ Я., Хвалей В. Курс международного торгового права. Минск: Амалфея, 2000, с. 492.

[2] Bax, məsələn: Корбут Л.В., Баскин Ю.Я. Международно-правовой режим рек: история и современность. М.: Наука, 1987; Гуреев С.А., Тарасова И.Н. Международное речное право. М.: Юридическая литература, 2004 və b.

olmayan, yaxud yerli əhəmiyyətə malik gəmiçiliyə yararlı olan çaylar;

c) adətən, sahilboyu dövlətlər arasında sərhədin keçdiyi sərhəd çayları.

Fikrimizcə, bu təsnifat şərti xarakter daşıyır, çünki beynəlxalq çayın müxtəlif sahələri nəinki bir neçə dövlətin ərazisini kəsib keçə, həm də sahilboyu dövlətləri ayıra bilər. Sərhəd və transsərhəd çayları ilə beynəlxalq gəmiçilik onların beynəlxalq-hüquqi rejimini reqlamentləşdirən bir sıra beynəlxalq-hüquqi sənədlərə müvafiq olaraq həyata keçirilir. Məsələn, bu kontekstdə tarixi sənədlər olan Reyn çayı ilə, xüsusilə, sərbəst gəmiçiliyi bəyan edən Sülh Müqaviləsini (Paris, 1814-cü il), Avropanın beynəlxalq çaylarında gəmiçilik prinsipini, həmçinin belə çayların müvafiq sahələri üzərində sahilboyu dövlətlərin yurisdiksiyasını müəyənləşdirən Beynəlxalq Konqresin Yekun Aktını (Vyana, 1815-ci il)[1]; Dunayda gəmiçiliyin sərbəstliyini müəyyən edən və ilk dəfə Avropa Dunay Komissiyasını təsis edən Sülh Müqaviləsini (Paris, 1856-cı il), Konqo və Niger çaylarında ticarət gəmiçiliyinin sərbəstliyini müəyyən edən Beynəlxalq Konfransın Ümumi Aktını (Berlin, 1885-ci il)[2], Beynəlxalq əhəmiyyətli su gəmiçilik yollarının rejimi haqqında Konvensiya və Statutu (Barselona, 1921-ci il) göstərmək olar.

Son dövrlərin sənədləri arasında beynəlxalq müqavilələrə aid olmayan, beynəlxalq çayın bütün axarı boyu hər bir sahilboyu dövlətin sərbəst ticarət gəmiçiliyi hüququnun tanınmasına və sahilboyu olmayan dövlətlərə belə bir hüququn xüsusi müqavilə əsasında verilməsinə konseptual yanaşmaları əks etdirən

---

[1] Bu barədə bax: Корбут Л.В., Баскин Ю.Я. Европейская система внутренних водных путей (определение режима и круга участников) // Советский ежегодник международного права. 1983. М.: Наука, 1984, с. 140-148.

[2] Bu barədə daha ətraflı bax: Корбут Л.В., Баскин Ю.Я. Международно-правовой режим рек Африки // Советский ежегодник международного права. 1968. М.: Наука, 1969, с. 247-256.

«Beynəlxalq əhəmiyyətli çay sularından istifadə Qaydaları» (Helsinki, 1966-cı il) – «Helsinki qaydaları»[3] böyük nüfuza malikdir.

Sahilboyu dövlətlər beynəlxalq çaylardan sənaye və kənd təsərrüfatı, yəni qeyri-gəmiçilik məqsədlərilə (məsələn, hidro-elektrik stansiyalarının və irriqasiya bəndlərinin inşası, balıqçılıq, taxta-şalban axıdılması və i. a.) istifadədə[4] bərabər hüquqlara malikdir. Güman edirik ki, bəzi hallarda, beynəlxalq çaylardan qeyri-gəmiçilik məqsədlərilə istifadə konkret çaydan istifadənin ümumi həcmində gəmiçilik məqsədlərilə istifadədən daha yüksək xüsusi çəkiyə malik ola bilər.

Dunayda gəmiçilik rejimi haqqında Konvensiyanın (1948-ci il)[5] müddəaları xüsusi elmi və praktik maraq doğurur. Konvensiyanın 1-ci maddəsində nəzərdə tutulduğu kimi, «Dunayda naviqasiya liman, naviqasiya rüsumları və ticarət gəmiçiliyi şərtləri baxımından bütün dövlətlərin vətəndaşları, ticarət gəmiləri və əmtəələri üçün sərbəst və açıq olmalıdır. Yuxarıda deyilənlər eyni dövlətin limanları arasında həyata keçirilən daşımalara şamil edilmir» [1].

---

[3] Bax: Хельсинские правила использования вод международных рек от 20 августа 1966 г. // Материалы по морскому праву и международному торговому мореплаванию, 1979, Выпуск 19, с.72-82.

[4] Bu barədə daha ətraflı bax: Корбут Л.В., Баскин Ю.Я. Международно-правовые вопросы использования рек в промышленных целях // Советский ежегодник международного права. М., Наука, 1986, с. 212-218; Клименко Б.М. Международные реки. Правовые вопросы использования международных рек в промышленном и сельском хозяйстве. М.: Международные отношения, 1969 və b.

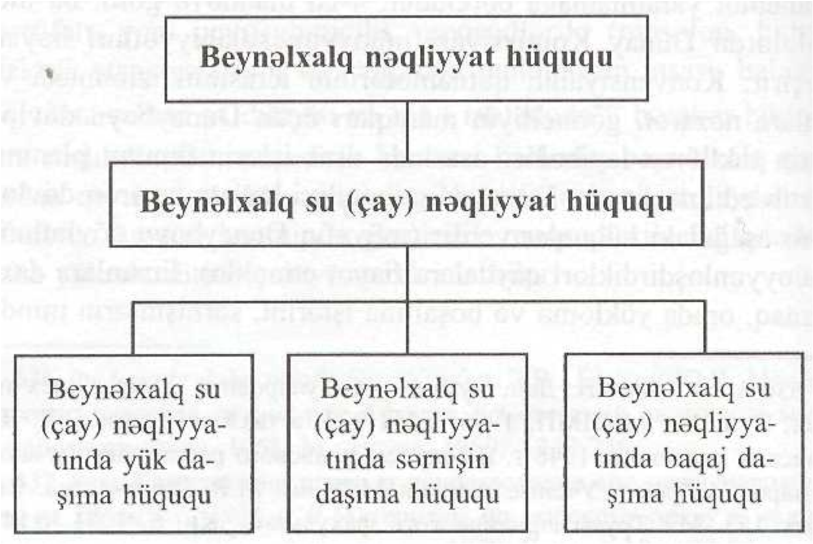
[5] Mətn üçün bax: Действующее международное право в трёх томах. Т. 1. М., МНИМП, 1996, с. 211-223, а также: Попков В.Д. Дунайская конвенция 1948 г. и вопросы правового регулирования международных рек // Ученые записки МГУ им. М.В. Ломоносова. Выпуск 153. М.: Труды юридического факультета. Кн. 6, 1951, с. 147-173; Фандиков П.Г. Международно-правовой режим Дуная. Исторический очерк. М.: Госюриздат, 1955; Кейлин А.Д., Баскин Ю.Я. Международно-правовое решение Дунайской проблемы // Морское право и практика, № 26, 1964, с. 3-7; Гуреев С.А., Тарасова И.Н. Международное речное право. Учебное пособие. М.: Юридическая литература, 2004, с.296-310 və b.

[1] Bax: yenə orada.

Konvensiyaya görə, Dunayboyu dövlətlər öz sahələrini çay gəmiləri, müvafiq sahələrdə isə dəniz gəmiləri üçün gəmiçiliyə yararlı vəziyyətdə saxlamağa, çay daşımaları və gəmiçilik şəraitinin təmin edilməsi və yaxşılaşdırılması üçün zəruri işlər görməyə, həmçinin bu məqsədlərlə bağlı Dunayın farvaterində maneələr yaratmamağa borcludur. 4-cü maddəyə görə, bu məsələlərdə Dunay Komissiyası müəyyən səlahiyyətləri həyata keçirir: Konvensiyanın qətnamələrinin icrasının izlənməsi və onlara nəzarət, gəmiçiliyin maraqları üçün Dunayboyu dövlətlərin təklif və layihələri əsasında əsas işlərin ümumi planının tərtib edilməsi və s. Dunayda gəmiçiliyi həyata keçirən dövlətlərə aşağıdakı hüquqlar verilir (müvafiq Dunayboyu dövlətlərin müəyyənləşdirdikləri qaydalara riayət etməklə): limanlara daxil olmaq, orada yükləmə və boşaltma işlərini, sərnişinlərin mindirilməsi və düşürülməsini həyata keçirmək, yanacaq, təchizat əşyaları ehtiyatlarını təzələmək, təmir-profilaktika işləri aparmaq və i.a.

Beləliklə, beynəlxalq su (çay) daşımalarının məzmun və xüsusiyyətlərinin qısaca təhlili belə bir nəticə çıxarmağa imkan verir ki, bu daşımalar nəinki dövlətlərin xarici iqtisadi fəaliyyətilə sıx qarşılıqlı əlaqədə artmış, həm də bu sahədə nəqliyyat-hüquq münasibətlərinin və beynəlxalq su (çay) hüququnun inkişaf etməsinə və təkmilləşməsinə dəstək olmuşdur.

7.5.«Beynəlxalq su (çay) hüququ» fəsli üzrə sxem



VIII FƏSİL. BEYNƏLXALQ BORU KƏMƏR NƏQLİYYAT HÜQUQU

8.1.Beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat hüququ anlayışı

Boru kəməri nəqliyyat vasitələrinin spesifik növüdür. Magistral boru kəmər nəqliyyat vasitəsi ilə neft və neft məhsulları, karbohidrogen qazları və digər məhsullar nəql edilir. Nəqletmə prosesi iki və daha çox dövlət arasında (tranzit daşımaları da daxil olmaqla) həyata keçirildikdə belə daşımalar beynəlxalq xarakter alır, nəqletmə vasitəsi isə **beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat vasitəsi** adlanır. Bu zaman dövlətlər arasında müəyyən boru kəmər nəqliyyat-hüquq münasibətləri əmələ gəlir.

Beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat vasitəsinin fəaliyyət göstərməsi boru kəməri xətlərinin tikintisi, istismarı və təmiri zamanı onların təhlükəsizliyinin təmin olunmasını nəzərdə tutan qaydalara ciddi riayət edilməsini şərtləndirir. Bu qaydaların pozulması təbii ki, insanların sağlamlığına, ətraf mühitə və sairəyə böyük ziyan vura bilər. Ona görə də bu problemlərin həllinin hüquqi cəhətdən tənzimlənməsi mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Göstərilən amillərin vacibliyi baxımından beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat daşımaları, onların təşkili, həyata keçirilməsi, təhlükəsizliyin təmin olunması, dövlətlər arasında yaranan boru kəmər nəqliyyat-hüquq münasibətlərinin, məsuliyyət və digər məsələlərin nizama salınması xüsusi hüquqi tənzimetməni zərurətə sevirir. Bu məsələlər beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat hüququ ilə tənzimlənir.

Beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat hüququ beynəlxalq nəqliyyat hüququnun digər subinstitutları ilə müqayisədə yeni yaranmış, nisbətən «cavan» subinstitutdur və beynəlxalq hüquq elmində az tədqiq olunmuş sahələrdəndir. Buna baxmayaraq, müasir dövrdə hüquq ədəbiyyatı dövriyyəsində «boru kəmər hüququ», «magistral boru kəməri nəqliyyatı», «boru kəmər nəqliyyat sistemi»,

«boru kəmər nəqliyyat-kommunikasiya kompleksi» və digər analoji ifadələrə, boru kəməri nəqliyyatının hüquqi tənzimlənməsi məsələlərinə aid mənbələrə rast gəlinir.[1] Hətta digər nəqliyyat növləri ilə yanaşı (dəniz, hava, avtomobil və s.), boru kəmər nəqliyyatı da beynəlxalq nəqliyyat hüququnun məzmununun tərkib hissəsi kimi göstərilir.[2] Lakin beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat hüququna konkret anlayış verilmir.

Yuxarıda göstərilənləri nəzərə alaraq, beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat hüququna zənn etdiyimiz anlayışı verə bilərik: **beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat hüququ beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat-kommunikasiyalarının hüquqi rejimini müəyyən edən və nəqletmə fəaliyyəti ilə bağlı dövlətlərarası münasi-bətləri nizama salan hüquq normalarının məcmusuna deyilir**.

Beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat hüquq subinstitutu müəyyən bölmələrə ayrılır. Həmin bölmələrə aşağıdakıları aid etmək olar:

-beynəlxalq boru kəmər nəqliyyatı ilə neft və neft məhsullarını nəqletmə hüququ;

-beynəlxalq boru kəmər nəqliyyatı ilə qaz məhsullarını nəqletmə hüququ.

---

[1] Вах: Европейское международное право. Учебник / Отв. ред.: Ю. М. Колосов, Э.С. Кривчикова, П. В. Саваськов. М.: Международные отношения, 2005, с. 270; Тулеугалиев Г.И. Избранные труды по транспортному праву. Алматы: НИИ частного права Каз ГЮУ, 2003, с. 489; Перчик А.И.Трубопроводное право. М.: Нефть и газ, 2002, 368 с.; Сарафанова Е.В., Евсеева А.А., Копцев Б.П. Грузовые автомобильные перевозки. Москва – Ростов-на Дону: МарТ, 2006, с. 5; О.Эфендиев, Э.Алиев. Внешнеэкономическая деятельность современного Азербайджана. Учебное пособие. Баку: Зардаби LTD , 2007, с.253-279; А.Аббасова. Уголовно-правовая ответственность за нарушение правил безопасности на трубопроводах // Журнал «Транспортное право». Баку, 2007, № 4, с.129-137 və b.

[2] Вах: məsələn, Салминен Э.О, Борозна А.А., Икаев Ю.К., Икаева Т.П.. Международное транспортное и таможенное право России. Учебное пособие. СПб. : Профикс, 2007, с.23.

Beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat hüququnun **spesifik hüquqi tənzimetmə predmetinə** beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat-kommunikasiyalarından istifadə üzrə dövlətlərarası münasibətlər aiddir. Bu subinstitutun predmetinə həm də əmlak və bəzi qeyri-əmlak xarakterli münasibətləri aid etmək olar. Söhbət magistral boru kəmərlərinin layihələndirilməsi, tikintisi, fəaliyyət göstərməsi, rekonstruksiyası, inkişafı və ləğv edilməsi zamanı əmələ gələn hüquq münasibətlərindən gedir. Bu hüquq münasibətləri magistral boru kəmərinin effektli, etibarlı və təhlükəsiz istismar olunmasının təmin edilməsinə istiqamtlənir. Onlara, xüsusən, aşağıdakı münasibətləri aid etmək olar:[3]

-boru kəmərlərinə və nəql edilən məhsullara sahiblik ;

-istehsalat və kommersiya fəaliyyətinin dövlət tənzimlənməsi;

-boru kəmərlərinin fəaliyyət göstərməsi üzrə ekoloji təhlükəsizliyin və texniki etibarlılığın təmin olunması və b.

Beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat-hüquq münasibətlərinin **obyekti** aşağıdakılardan ibarətdir:

-magistral boru kəmər nəqliyyat sistemi;

-magistral boru kəmərləri, texnoloji obyektlər və onlardan istifadə qaydaları;

-magistral boru kəmərlərinin tikintisi və istismarı zamanı təbii ehtiyatlardan (torpaq, yerin təki) istifadə qaydaları və s.

Beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat hüququnun **subyektləri** qismində aşağıdakıları göstərmək olar:

-dövlətlər;

-magistral boru kəməri nəqliyyatının sahibləri və ya belə nəqliyyatı qanuni əsaslarla idarə edən şəxslər;

-magistral boru kəmər nəqliyyat sisteminin operatorları;

-magistral boru kəməri nəqliyyatının sahibi ilə bağlanmış müqavilə əsasında magistral boru kəmərinin istismarını həyata

---

[3] Вах: Перчик А.И. Трубопроводное право: научное направление, учебная дисциплина, подотрасль транспортного права // Транспортное право. М., 2005, № 3, с.38.

keçirən, məhsulların nəql edilməsi üzrə xidmətlər göstərən və boru kəmərinin texnoloji saz vəziyyətdə saxlanılmasını və onların təmirini təmin edən hüquqi şəxslər;

-magistral neft kəmərlərinin yaradılması, təhlükəsiz fəaliyyət göstərməsi və ləğv edilməsi üzrə fəaliyyəti həyata keçirən digər təşkilatlar;

-məhsulları göndərən və alan şəxslər.

Beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat hüququ beynəlxalq nəqliyyat hüququnun prinsipləri ilə yanaşı, **xüsusi (sahəvi) prinsiplərə** malikdir. Bu xüsusi (sahəvi) prinsiplər sırasında aşağıdakıları göstərmək olar:

-dövlətin boru kəmər nəqliyyat-kommunikasiya xətlərinin ona məxsus olan hissəsinə suverenliyi;

-nəqletmə fəaliyyətinin beynəlxalq hüquq prinsiplərinə uyğun olaraq həyata keçirilməsi;

-dövlətin bütün nəqletmə fəaliyyətinə görə beynəlxalq məsuliyyəti;

-boru kəmər nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsi ilə bağlı fəaliyyətə məqsədyönlü və kompleks yanaşma;

-dövlətlərin nəqletmə fəaliyyəti ilə bağlı qarşılıqlı faydalı əməkdaşlığı və s.

Beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat hüququnun **mənbələri** beynəlxalq müqavilələr və milli (daxili) qanunvericilikdir.[1]

Azərbaycan Respublikası boru kəmər nəqliyyat vasitəsi ilə neft-qaz məhsullarının nəql olunması sahəsində bir sıra beynəlxalq-hüquqi aktlara qoşulmuş və bəzi dövlətlərlə bu sferada əməkdaşlıq haqqında müvafiq sazişlər bağlamışdır. Aşağıda göstərilən sənədləri nümunə çəkə bilərik:

-„Energetika Xartiyasına Müqavilə” [2];

---

[1] Bax: Международное публичное право. Учебник /Отв. ред. К.А.Бекяшев. М.: Проспект, 2009, с.540.

[2] Bax: Müqavilənin təsdiq edilməsi barədə Azərbaycan Respublikasının 06.06.1997-ci il tarixli 299-IQ nömrəli Qanunu (AR QT, Ayrıca buraxılış, 2008, 3-cü kitab, s.94-147).

-„Boru kəmərləri magistralları ilə neft və neft məhsullarının tranziti sahəsində razılaşdırılmış siyasətin aparılması haqqında" Saziş[3];

-„Azərbaycan Respublikası ilə Gürcüstan arasında neft-qaz sənayesi sahəsində əməkdaşlıq haqqında" Müqavilə[4];

-„Azərbaycan Respublikası ilə Qazaxıstan Respublikası arasında neftin beynəlxalq bazarlara nəql olunmasında əməkdaşlıq haqqında" Memorandum[5] ;

-„Dövlətlərarası neft və qaz nəqli sistemlərinin yaradılması üçün təşkilati prinsiplərə dair" Çərçivə Sazişi[6];

-„Azərbaycan Respublikası Hökuməti və Yunanıstan Respublikası Hökuməti arasında təbii qaz və neft sahəsində əməkdaşlıq haqqında" Memorandum[7];

-„Azərbaycan Respublikası Hökuməti ilə Moldava Respublikası Hökuməti arasında yanacaq-energetika kompleksi sahəsində əməkdaşlıq haqqında" Saziş[8] və b.

Rusiya Federasiyası da karbohidrogen ehtiyatlarının nəql edilməsinə dair digər dövlətlərlə 10-dan çox müvafiq beynəlxalq saziş bağlamışdır.[1] Belə ki, 2007-ci ilin mayında Rusiya, Yunanıstan və Bolqarıstan Burqas-Aleksandrupolis neft kəmərinin inşaası və

---

[3] Bax: Sazişin təsdiq edilməsi barədə Azərbaycan Respublikasının 27.12.1996-cı il tarixli 228-IQ nömrəli Qanunu (AR QT, 1997, № 4, maddə 293).

[4] Bax: Müqavilənin təsdiq edilməsi barədə Azərbaycan Respublikasının 15.04.1997-cı il tarixli 264-IQ nömrəli Qanunu (AR QT, Ayrıca buraxılış, 2008, 3-cü kitab, s.213-215).

[5] Bax: Memorandumun təsdiq edilməsi barədə Azərbaycan Respublikasının 26.06.1997-cı il tarixli 337-IQ nömrəli Qanunu (AR QT, Ayrıca buraxılış, 2008, 3-cü kitab, s.295-296).

[6] Saziş Azərbaycan Respublikasının 24.10.2000-ci il tarixli 938-IQ nömrəli Qanunu ilə ratifikasiya olunmuşdur (AR QT, 2000, № 11, maddə 778).

[7] Memorandum Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 21.09.2007-cı il tarixli 2399 nömrəli Sərəncamı ilə təsdiq edilmişdir.

[8] Bax: Saziş Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 20.06.2008-cı il tarixli Sərəncamı ilə təsdiq edilmişdir.

[1] Вах: Международное публичное право. Учебник /Отв. ред. К.А.Бекяшев. М.: Проспект, 2009. с. 541.

istismarı ilə bağlı əməkdaşlıq haqqında müvafiq saziş bağlamışlar; 1998-ci ilin yanvarında Rusiya və Azərbaycan arasında Azərbaycan neftinin Rusiya Federasiyasının ərazisi ilə tranziti haqqında müvafiq müqavilə imzalanmışdır; Türkiyə, Qazaxıstan, Türkmənistan, Ukrayna, Oman və digər dövlətlərlə də analoji saziş və ya müqavilələr bağlanılmışdır.

Dövlətlər arasında nefr-qaz resurslarının nəql olunması barədə və bu sahədə əməkdaşlıq haqqında bağlanılmış beynəlxalq müqavilələr beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat hüququnun mənbəyi hesab edilir.

Bununla yanaşı, ayrı-ayrı dövlətlərin milli (daxili) qanunvericiliyi də beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi əhəmiyyətli rol oynayır. Məsələn, «Nəqliyyat haqqında» Qanun (Azərbaycan, 1999-cu il), «Boru kəmər nəqliyyatı haqqında» Qanun (Ukrayna, 1996-cı il), Strategiya «Qazaxıstan-2030» və b. misal çəkilə bilər.

Beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat hüququna üç aspektdən baxmaq olar: «elmi fənn», «tədris fənni» və «qanunvericilik sahəsi» kimi.

«Elmi fənn» kimi beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat hüququ boru kəmər hüququ haqqında biliklər sisteminin məcmusundan ibarətdir. «**Tədris fənni»** kimi beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat hüququ boru kəmər hüququnun predmeti, metodu, mənbələri, subyekt və obyektləri, bu sahədə müvafiq münasibətləri tənzimləyən xüsusi norma və hüquq institututları haqqında anlayışları əhatə edir. „**Qanunvericilik sahəsi**" kimi beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat hüququ boru kəmər hüququnun mənbələrinin sistemini ifadə edir.

Beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat hüququnun yaranma (əmələgəlmə) əlaməti neft-qaz ehtiyatlarının bir ölkədən digərinə boru kəmər nəqliyyat vasitəsi ilə nəql olunmasıdır. Bu baxımdan, boru kəməri nəqliyyatı, onun nəqliyyat sistemində tutduğu yer və xüsusiyyətləri barədə məsələlərə aydınlıq gətirək.

8.2. Nəqliyyat sistemində boru kəməri nəqliyyatının tutduğu yer və onun əhəmiyyəti

Boru kəməri nəqliyyatı anlayışı

Boru kəməri nəqliyyatı hər bir ölkənin nəqliyyat sistemində xüsusi yer tutur. «Nəqliyyat haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanununa[1] müvafiq olaraq, Azərbaycan Respublikasının ərazisində yerləşən magistral boru kəmərləri nəqliyyat anlayışının məna yükü altında verilir (maddə 1). Onun nəqliyyat sistemində tutduğu yer ölkədə neft və qaz çıxarılması, habelə neft məhsullarının emalı ilə müəyyən edilir. Neft, qaz və neft məhsulları beynəlxalq ticarət dövriyyəsinə nəqliyyatın məhz bu növünün köməyi ilə daxil olur.

Təsərrüfat fəaliyyəti baxımından nəqliyyat vasitələri iki yerə bölünür:

-ümumi istifadədə olan nəqliyyat;

-ümumi istifadədə olmayan nəqliyyat.

Ümumi istifadədə olan nəqliyyat dövriyyə sferasında texniki bir vasitə kimi müxtəlif növ məhsulları istehsalçılardan istehlakçılara çatdırır. Boru kəməri nəqliyyatı məhz **ümumi istifadədə olan nəqliyyat** növünə aiddir. Yeri gəlmişkən, qeyd edək ki, dəniz, dəmir yolu, avtomobil, su (çay) və hava nəqliyyatı da həmin nəqliyyat növünə daxildir.

Digər tərəfdən, işçi funksiya baxımından nəqliyyat iki növə ayrılır:

-universal nəqliyyat;

-qeyri-universal nəqliyyat.

Dəmir yolu, su (çay), avtomobil və hava nəqliyyatı universal nəqliyyat növünə aid edilir. Boru kəməri nəqliyyatına gəldikdə isə,

---

[1] Qanunun mətni üçün bax: Əliyev E.Ə. Nəqliyyat hüququnun əsasları. Dərs vəsaiti. Bakı, 2004, s. 242-253.

qeyd etmək lazımdır ki, o, **qeyri-universal nəqliyyat** növünə daxil edilir və bəzən ona ixtisaslaşmış nəqliyyat da deyilir.

Nəqliyyat vasitələrinin «magistral nəqliyyat» və «qeyri-magistral nəqliyyat» kimi növləri də fərqləndirilir. Magistral nəqliyyata, bir qayda olaraq, ümumi istifadədə olan nəqliyyat vasitələri aid edildiyinə görə boru kəməri nəqliyyatı **magistral nəqliyyat** növünə daxildir. «Nəqliyyat haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununun 2-ci maddəsinin 2-ci bəndində müəyyən edilir ki, magistral boru kəməri sahəsində münasibətlər Azərbaycan Respublikasının müvafiq qanunvericiliyi ilə tənzimlənir.

Magistral boru kəməri, öz-özlüyündə, **yüksək təhlükə mənbəyi** kateqoriyasına aiddir. Ona görə də onun tikintisi, istismarı və təmiri prosesində xüsusi olaraq müəyyənləşdirilmiş normativlərə (standartlara) əməl edilməsi çox vacibdir.

Magistral boru kəmərinin **tikintisi** dedikdə boru kəməri sisteminin əsas və əlavə hissələrinin inşaası və quraşdırılması üzrə işlərin həyata keçirilməsi başa düşülür.

Magistral boru kəmərinin **istismarı** dedikdə onun yüksək təhlükə mənbəyinə aid olması nəzərə alınmaqla təyinatına uyğun düzgün və təhlükəsiz fəaliyyət göstərməsi anlaşılır. Bu zaman texnoloji rejimə ciddi riayət edilməsi mühüm amillərdən biridir.

Magistral boru kəmərinin **təmiri** isə boru kəmərində əmələ gələn zədələnmələrin aradan qaldırılması, onun müvafiq element və hissələrinin dəyişdirilməsi üzrə cari və əsaslı təmir işlərinin həyata keçirilməsindən ibarətdir.

Qeyd etmək lazımdır ki, magistral boru kəməri texniki xarakteristikasına görə daşınmaz əmlak novünə aid deyil. Boru kəməri nəqliyyatının **təyinatı** neftin, qazın, neft məhsullarının və digər maddələrin konkret stasionar xətt üzrə nəql edilməsindən ibarətdir. Baxmayaraq ki, boru kəməri bir marşrutdan digərinə keçirildikdə onun təyinatı dəyişmir. Mülki hüquq obyektləri müxtəlif əlamətlərə görə kateqoriyalaşdırılır. Boru kəmərinin daşınmaz əmlak növündən fərqi onun torpaq sahəsi ilə həm faktiki, həm də hüquqi cəhətdən bağlılığının olmamasındadır. Boru kəməri nəqliyyatını

daşınar əmlak növünə aid etmək üçün bir sıra əsaslar var:[1] boru kəmərinin hüquqi rejimi daşınmaz əmlakın hüquqi vəziyyətindən fərqlənir, boru kəmərinin çəkildiyi torpaq sahəsində «torpağın məxsusiyyəti» prinsipinin boru kəməri nəqliyyatının sahibinə münasibətdə tətbiq edilə bilməməsi. Lakin özgə şəxsə məxsus olan torpaq sahəsində yerləşən boru kəməri nəqliyyatının istismarı və təmir işlərinin həyata keçirilməsi üçün «servitut»un[1] təyin edilməsi kifayətdir (MM-in 255-ci maddəsi).

Göstərilənlərdən belə nəticə çıxarmaq olar ki, boru kəməri nəqliyyatı **daşınar əmlak** növünə aiddir.

---

[1] Bax: Аббасова А. Уголовно-правовая ответственность за хищение нефти из магистральных нефтепроводов // Журнал «Транспортное право». Баку, 2008, № 4, с.74-81.

[1] Servitut anlayışı barədə bax: Azərbaycan Respublikasının Mülki Məcəlləsi / Nəşrə məsul: Şahbaz Xuduoğlu. Bakı: Qanun, 2005, s.174-178.

Boru kəməri nəqliyyatının xüsusiyyətləri Boru kəməri nəqliyyatı bir sıra özünəməxsus xüsusiyyətlərə malikdir. O, bu spesifik xüsusiyyətləri ilə digər nəqliyyat növlərindən fərqlənir. Həmin spesifik **xüsusiyyətlərə** aşağıdakıları aid etmək olar:

-boru kəməri nəqliyyatında daşıma vasitələrindən istifadə olunmur (nəqliyyatın digər növləri isə daşımanı belə vasitələr, məsələn, konteyner, sistern və s. olmadan həyata keçirə bilməz);

-boru kəmərinin iş rejimi havanın vəziyyətindən və iqlim şəraitindən asılı deyildir;

-boru kəməri ilə daşımanın idarə olunma rejimi sadə və asandır;

-boru kəməri ilə məhsulun (neft, qaz və neft məhsullarının) nəql edilmə prosesi yüksək mexanikləşdirmə və avtomatlaşdırma dərəcəsi ilə fərqlənir;

-boru kəmərinin istismarı sadədir;

-boru kəməri nəqliyyatında daşıma (nəqletmə) və yükvurma (yükləmə) – yükboşaltma əməliyyatları vahid proses halında birləşir.

Rusiya Federasiyasının nəqliyyat sistemində 15 ildən artıqdır ki, boru kəməri nəqliyyatı su (çay) və avtomobil nəqliyyatını ötüb keçərək yük dövriyyəsinə görə üçüncü yerdədir. Bu ölkədə boru kəməri nəqliyyatı nəqliyyat- yük daşımalarının həcminə görə də önəmli yer tutur. Boru kəməri ilə neft və neft məhsullarının nəql edilməsinin maya dəyəri dəmir yolu daşımasının maya dəyərindən 3-4 dəfə azdır. Neft yüklərinin nəql olunma (daşınma) sürəti boru kəmərinin diametrindən asılıdır və sutkada orta hesabla 70-80 km təşkil edir.

Boru kəməri nəqliyyatı nəqletmə prosesi əməliyyatlarının yüksək mexanikləşdirmə və avtomatlaşdırma dərəcəsi ilə xarakterizə olunur. Buna görə də nəqliyyatın bu növündə əmək məhsuldarlığı ən yüksəkdir.

Boru kəməri nəqliyyatının növləri Boru kəməri nəqliyyatının iki əsas növü vardır:

-neft kəməri;

-qaz kəməri.

Neft kəməri ilə neft və neft məhsulları nəql olunur, daşınır. Buna misal olaraq, "Bakı-Novorossiysk» (oktyabr 1997-ci il), «Bakı-Supsa» (aprel 1999-cu il) və «Baku-Tbilisi-Ceyhan» (BTC, iyul 2006-cı il) neft kəmərlərini göstərmək olar. **Qaz kəməri** vasitəsilə ilə təbii qazın daşınması həyata keçirilir. Bakı-Tbilisi-Ərzurum marşrutu üzrə «Cənubi Qafqaz Boru Kəməri» (2006-cı il) buna misaldır.

Bununla yanaşı, qeyd etmək lazımdır ki, su kəməri də boru kəməri nəqliyyatının bir növüdür. **Su kəməri** ilə su tələbat yerinə çatdırılır. Bu nəqliyyat növünün fəaliyyət dairəsi, adətən, bir ölkə ərazisini əhatə edir. Şollar su kəməri, Kür çayından Bakı şəhərinə çəkilmiş irihəcmli iki su kəməri, Oğuz-Qəbələ-Bakı su kəməri layihəsi buna misal ola bilər.

Boru kəmər nəqliyyat daşımaları Həm neft, həm də qaz kəməri ilə neft, qaz və neft məhsullarının daşınması **xüsusi formada nəqliyyat xidməti göstərilməsi** deməkdir. Belə xidmətin ölkə iqtisadiyyatını strateji cəhətdən vacib olan enerji daşıyıcıları ilə təmin etmək baxımından mühüm əhəmiyyəti vardır. O, bir tərəfdən xüsusi beynəlxalq ticarət əlaqələri sahəsində, digər tərəfdən isə dövlətlərarası siyasi-iqtisadi münasibətlər sferasında böyük rol oynayır. Məsələn, «Bakı-Tbilisi-Ceyhan» neft kəmərinin həm özəl neft şirkətləri arasında xüsusi ticarət münasibətlərinin, həm də ABŞ, Azərbaycan, Gürcüstan, Türkiyə və digər dövlətlər arasında siyasi-iqtisadi münasibətlərin inkişafı baxımından böyük əhəmiyyəti vardır. Məhz bu kəmər sayəsində Azərbaycan Respublikası ABŞ-ın strateji tərəfdaşına çevrilmişdir. Digər tərəfdən, həmin kəmər ABŞ, Türkiyə, Gürcüstan, Azərbaycan və digər dövlətlərin strateji maraqlarına uyğun olub, onların milli mənafelərini təmin edir. Nəhayət, «Bakı-Tbilisi-Ceyhan» neft kəməri regionda sabitliyi, sülhü, əmin-amanlığı, sosial-iqtisadi yüksəlişi, maddi həyat səviyyəsinin yüksəldilməsinin təmin

edilməsinə yeni bir təkan verəcək, habelə Ermənistan - Azərbaycan Dağlıq Qarabağ probleminin ədalətli həllinə mühüm təsir göstərəcəkdir. Güman edirik ki, bu kəmər Azərbaycan Respublikasının daha da çiçəklənərək regionda lider dövlətə çevrilməsində böyük rol oynayacaqdır.

BTC neft kəməri, sözün əsl mənasında, Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə üçün təhlükəsizlik kəməridir.

Təsadüfi deyildir ki, bu kəmər nəinki üç ölkənin təhlükəsizlik kəməri, hətta **qlobal enerji təhlükəsizliyi** kəməri adlandırılır. Təqdirəlayiq haldır ki, BTC neft kəmərinin əhəmiyyəti və bütövlükdə Azərbaycanın Xəzər hövzəsindəki nefti haqqında artıq müvafiq elmi əsərlər qələmə alınmışdır.[1]

BTC neft kəmərinin yaranmasını şərtləndirən **bəzi amilləri** qısaca nəzərdən keçirək.

Ən zəngin neft ehtiyatlarına malik olan Azərbaycanın «qara qızılı» dünya bazarına əvvəllər bir neçə marşrutla çıxarılırdı: «Bakı-Novorossiysk» neft kəməri ilə; dəmir yolu vasitəsi ilə Bakı-Batumi marşrutu üzrə; 1999-cu ilin aprelindən «Bakı-Supsa» neft kəməri vasitəsilə.

Köhnə «Bakı-Novorossiysk» kəməri[2] Çeçenistanın ərazisindən keçdiyi üçün tez-tez sıradan çıxarılır və neft nəqlində ciddi problemlər yaranırdı. Hələ 1996-cı ildə bu problemi həll etmək üçün Rusiya ilə sənədlər paketi imzalanmışdı və bu sənədlərdən biri ilkin neftin Rusiya ərazisindən nəqlinə aid idi. 1400 kilometrlik[3] Şimal marşurutunun 153 kilometri Çeçenistan ərazisindən keçirdi və onun illik gücü 17 milyon ton olmalı idi. Bu halda Rusiyanın

---

[1] Bax: Илхам Алиев. Каспийская нефть Азербайджана. М., Изд. «Известия», 2003. – 712 стр.

[2] Bu kəmər Şimal İxrac Boru Kəməri (ŞİBK) adlanır. Şimal marşrutu başlanğıcını Bakının yaxınlığındakı Səngəçal Terminalından götürür, Azərbaycanın və Rusiyanın ərazisindən keçərək Qara dənizin sahilindəki Novorossiysk limanına çatır. Kəmərin Azərbaycan hissəsi ABƏŞ tərəfindən istismar olunur. Azərbaycan-Rusiya sərhəddindən Novorossiyskə qədər isə neftin nəqlini «Transneft» şirkəti təmin edir.

[3] Bax: «Azərbaycan» qəz. Bakı, 2006, 6 sentyabr, s. 4.

«Transneft» şirkəti hər ton neft üçün 15,67 ABŞ dolları nəqliyyat haqqı almalı idi.[4]

1997-ci ildə köhnə «Bakı-Novorossiysk» xətti hər iki ölkənin ərazisində bərpa olunsa da, iki ildə bu marşrutla cəmi 4,3 milyon ton neft nəql olundu ki, bu da ümumi gücün üçdə birindən də az idi. Məhz bu səbəbdən də «Çıraq» yatağından neft hasilatının azaldılması məcburiyyəti yarandı.

Digər tərəfdən, Türkiyənin Bosfor boğazından yükdaşımalara ciddi məhdudiyyətlər qoyması da bu marşurutu əlverişsiz etdi. Bu problemləri görən Azərbaycan Beynəlxalq Əməliyyat Şirkəti və Gürcüstan Beynəlxalq Neft Korporasiyası 1996-cı ildə ümummilli lider Heydər Əliyevin Gürcüstana səfəri zamanı Qərb istiqamətində neft kəmərinin çəkilməsi haqqında müqavilə imzaladılar. Boru kəmərinin çəkilişinin başa çatması 2000-ci ilin aprelində nəzərdə tutulmuşdu. Amma kəmər bir il əvvəl tikilib istifadəyə verildi və onun tikintisinə 500 milyon ABŞ dolları vəsait xərcləndi. Uzunluğu 830 kilometr olan «Bakı-Supsa» neft kəmərinin illik gücü 5 milyon tondur. Şimal, yəni «Bakı-Novorossiysk» boru kəməri ilə «Bakı-Supsa» kəməri arasında fərqlər nədən ibarətdir? «Bakı-Supsa» kəməri daha təhlükəsizdir. «Bakı-Novorossiysk» xəttində hər ton neftin nəqli təxminən 15,67 ABŞ dollarına başa gəldiyi halda, «Bakı-Supsa» kəmərində bu xərc cəmi 3,14 ABŞ dollarıdır. «Bakı-Novorossiysk» kəməri ilə nəql olunan yüksək keyfiyyətli Bakı nefti Rusiya ərazisində kəmərə vurulan kükürdlü neftlə qarışdığından onun qiyməti xeyli aşağı düşür. «Bakı-Supsa» kəməri ilə nəql olunan yüksək keyfiyyətli Bakı nefti Supsada birbaşa tankerlərə doldurularaq alıcılara təhvil verildiyindən daha yüksək qiymətə satılır ki, bu da ölkəmizə böyük iqtisadi mənfəət verir.

Amma nə «Bakı-Novorossiysk», nə də «Bakı-Supsa» kəməri «Əsrin müqaviləsi» üzrə ildə 50 milyon tondan artıq çıxarılacaq neftin nəqlini təmin etmirdi. Belə olan halda yeni və daha böyük nəql imkanlarına malik boru kəmərlərinin çəkilişinə böyük ehtiyac olduğu açıq-aydın görünürdü: ya neft «Bakı-Novorossiysk» və

[4] Bax: «Xalq» qəz. Bakı, 2006, 8 avqust, s. 5.

«Bakı-Supsa» boru kəmərlərinin nəql imkanları nəzərə alınmaqla çıxarılmalıdır, ya da yeni, daha böyük nəql imkanları olan qlobal bir boru kəməri çəkilməlidir. **BTC məhz bu problemin həllinin doğru yolu oldu.**

Xəzər neftinin çıxarılması və nəqlində maraqlı olan bütün tərəflər hər bir variantın üstün və çatışmayan cəhətlərinə, tranzit ölkələrə təsir edən xarici və daxili faktorlara baxaraq, habelə ətraf mühit və ekologiya ilə bağlı məqamları nəzərə alaraq, öz seçimlərini etdilər və əsas boru kəməri kimi BTC layihəsinin üzərində dayandılar.

BTC neft kəmərinin ən böyük iqtisadi üstünlüyü odur ki, Ceyhan Türkiyənin birinci dərəcəli limanıdır və çox nəhəng yük gəmilərini qəbul edə bilir. İri həcmli okean tankerləri Xəzərdə üzə və Bosfor boğazından keçə bilmədiyi halda, Ceyhan limanına asanlıqla daxil ola bilir. Məhz bu baxımdan Qara dəniz və Xəzər limanlarına nisbətən Ceyhanda tankerlərə xidmət məsrəfləri çox azdır. Ceyhan limanının ikinci üstünlüyü də odur ki, gəmilərin dənizə çıxışında Bosfor boğazında mövcud olan problemlər yoxdur.

Dünyanın ən irimiqyaslı layihələrindən olan bu kəmərin tam istismara
verilməsi BTC-nin bu və ya digər dərəcədə aid olduğu bütün ölkələrin tarixində böyük bir hadisədir. Ceyhan şəhərində keçirilən təntənəli mərasimdə (13.07.2006-cı il) Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyev çox düzgün olaraq bəyan etdi ki, BTC yalnız iqtisadi, yaxud texniki layihə deyil: «Bakı–Tbilisi–Ceyhanın daha geniş mənası var. Artıq bu layihə regional çərçivədən çıxıb qlobal müstəviyə keçmişdir. Layihənin bu gün də dünya üçün böyük əhəmiyyəti var və gələcəkdə daha da artacaqdır».

Təqdirəlayiq haldır ki, BTC-nin regional və qlobal əhəmiyyəti, onun gələcək perspektivləri, «Bakı–Tbilisi–Ceyhan» Heydər Əliyevin şah əsəri, ölkə Prezidenti İlham Əliyevin isə növbəti nailiyyətidir» fikri artıq elmi ictimaiyyət tərəfindən mətbuat səhifələrində tam gerçəkliyi ilə elmi cəhətdən əsaslandırılmışdır.[1]

---

[1] Bax: Alış Qasımov. Uğur xətti / «Azərbaycan» qəz. Bakı, 2006, 8 avqust, №

Hal-hazırda «Mavi axın» («Qoluboy potok») qaz kəməri reallaşır. Bu kəmərin köməyi ilə Rusiya qazı Qara dəniz vasitəsilə Türkiyəyə, oradan isə Cənubi Avropaya veriləcəkdir.

Müasir dövrdə ən kəskin məsələlərdən biri də **Rusiyadan və Rusiya vasitəsilə enerji daşıyıcılarının nəql olunması** problemidir. Bu məsələ barəsində 1991-ci ildə Energetika Xartiyası qəbul edilmişdir. Rusiya Federasiyası bu sənədi imzalasa da, onu ratifikasiya etməmişdir. Energetika Xartiyasına əlavə kimi Tranzit Protokolu qəbul edilməsi barədə müzakirələr aparılır. Avropa İttifaqı Rusiyadan həmin Protokola aşağıdakı şərtlərin daxil olunmasını tələb edir:

-Orta Asiya neft və qazının Rusiyaya məxsus boru kəməri vasitəsilə, maneəsiz olaraq Avropa bazarına daşınması;

-Rusiyanın boru kəməri ilə tranzit xidməti göstərməsinə görə ödənilən haqqın (tranzit tariflərinin) sərbəst şəkildə müəyyənləşdirməsindən imtina etməsi;

-Rusiyada enerji daşıyıcılarının daxili qiymətinin artırılması;

-Avropa ölkələri üçün ixrac olunan Rusiya yanacağının ixrac qiymətinin azaldılması.

Bu şərtlərin yerinə yetirilməsi Rusiya Federasiyası üçün əhəmiyyətlidir. Məsələ burasındadır ki, Rusiya Federasiyasının Ümumdünya Ticarət Təşkilatına qəbul olunması onun həmin şərtləri yerinə yetirməsi ilə bağlıdır.

Mühüm əhəmiyyət kəsb edən məsələlərdən biri də Ukrayna ərazisi vasitəsilə Mərkəzi Avropaya Rusiyadan neft və qazın tranzit şərtlərinin müəyyən edilməsi məsələsidir. Bu məsələ barəsində dövlətlər arasında danışıqlar aparılır.

8.3.Beynəlxalq boru kəməri nəqliyyatının hüquqi tənzimlənməsi

Beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin qloballaşması şəraitində enerji ehtiyatlarının dünya bazarlarına nəql olunması xüsusi

---

175, s.2 və b.

əhəmiyyət kəsb edir. Bu məqsədlə yeni, ilk növbədə, ekoloji cəhətdən təhlükəsiz və iqtisadi cəhətdən faydalı olan nəqliyyat infrastrukturunun (o cümlədən boru kəmərinin) yaradılması öndə duran məsələlərdən biridir. Bu aktual problemin həllində enerji ehtiyatlarının, əsasən, neft və qazın nəql edilməsi məsələsi xüsusi rol oynayır. «Ukrayna və Qara dəniz – Xəzər regionunda dəhlizlərin təhlükəsizlik problemləri» mövzusu üzrə Beynəlxalq Konfransda (Kiyev, 1999-cu il) qeyd olunmuşdur ki, bu məsələ müasir dövlətlərin qarşılıqlı faydalı əməkdaşlığı və tərəfdaşlığı olmadan qeyri-mümkündür.

Dövlətlərin öz enerji ehtiyatlarını nəql etməsi məsələsi siyasi-iqtisadi aspektlərə malik olduğu üçün bu sahədə münasibətlərin nizama salınması məqsədilə müvafiq norma, prinsip və müddəalar əsasında **beynəlxalq – hüquqi tənzimləmə** tətbiq olunmalıdır.

Hal-hazırda boru kəməri nəqliyyatı infrastrukturunun əsasını təşkil edən müvafiq beynəlxalq –hüquqi aktlar dövlətlərin müqavilə-hüquq praktikasına müvafiq olaraq, artıq işlənib qəbul edilmişdir.

Bunların sırasında, ilk növbədə, aşağıdakı sənədləri qeyd etmək lazımdır:

-Avropa Energetika Xartiyası (1991-ci il);[1]

-Energetika Xartiyasına Müqavilə (1994-cü il)[2];

-Tarixi İpək Yolunun Bərpası üzrə Beynəlxalq Konfransda imzalanmış Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizinin inkişafına dair beynəlxalq nəqliyyat haqqında Əsas Çoxtərəfli Saziş (1998-ci il);[1]

-Dövlətlərarası neft və qaz nəqli sistemlərinin yaradılması üçün təşkilati prinsiplərə dair Çərçivə Sazişi (1999-cu il);[2]

---

[1] Bax: Действующее международное право. Т.3.М., МНИМП, 1997, с. 173-180.

[2] Azərbaycan Respublikasının 6 iyun 1997-ci il tarixli 299 nömrəli Qanununa müvafiq olaraq, dövlətimiz göstərilən Müqaviləyə (Əlavələrə və Protokollara) qoşulmuşdur, Azərbaycan üçün bu sənədlər 16 aprel 1998-ci il tarixdən qüvvəyə minmişdir.

[1] Bu Saziş Azərbaycan Respublikasının 30.10.1998-ci il tarixli, 535-I Q nömrəli Qanunu ilə təsdiq edilmişdir.

[2] Bu Saziş Azərbaycan Respublikasının 24.10.2000-ci il tarixli 938-I Q nömrəli

-neft-qaz boru kəmərlərinin tikintisi və enerjidaşıyıcıların nəql edilməsinə dair hökumətlərarası sazişlər;[3]

-GUAM İttifaqı haqqında Saziş (1997-ci il)[4] və başqaları.

Nəqliyyat (o cümlədən boru kəməri) sənayesi maddi istehsalın müstəqil sahəsi kimi vahid beynəlxalq nəqliyyat kompleksi formasında müvafiq təsərrüfat mexanizmi hissələrinin qarşılıqlı fəaliyyətinin təmin olunmasında digər sahələrlə müqayisədə üstünlük təşkil edir. Müasir beynəlxalq nəqliyyat-hüquq münasibətləri, əsasən, bu cəhətlə səciyyələnir.

Boru kəməri nəqliyyatının **əsası** XX əsrin əvvəllərinə qədər qoyulmuş, onun intensiv inkişaf dövrü isə ötən yüzilliyin 70-ci illərinə təsadüf edir. Dünyada baş verən ictimai-siyasi, sosial-iqtisadi və hüquqi-demokratik proseslərin pozitiv nəticələri fonunda III

Qanunu ilə ratifikasiya olunmuşdur.

[3] Bax: məsələn, «Xam neftin Azərbaycan Respublikası, Gürcüstan və Türkiyə Cümhuriyyətinin əraziləri ilə Bakı-Tbilisi-Ceyhan Əsas İxrac Boru Kəməri vasitəsi ilə nəql edilməsinə dair Azərbaycan Respublikası, Gürcüstan və Türkiyə Cümhuriyyəti arasında» Saziş (İstanbul ş., 18 noyabr 1999-cu il – Azərbaycan Respublikasının 26.05.2000-ci il tarixli, 885-I Q nömrəli Qanunu ilə təsdiq edilmişdir), «Təbii qazın Azərbaycan Respublikası və Gürcüstan ərazilərində və bu ərazilərin hüdudlarından kənarda Cənubi Qafqaz Boru Kəməri sistemi vasitəsi ilə tranziti, nəql edilməsi və satışına dair Azərbaycan Respublikası və Gürcüstan arasında» Saziş (Bakı ş., 29 sentyabr 2001-ci il – Azərbaycan Respublikasının 26.10.2001-ci il tarixli, 211-II Q nömrəli Qanunu ilə təsdiq edilmişdir) və s.

[4] Bu İttifaq 1997-ci ildə ilkin olaraq, 4 ölkə arasında (Gürcüstan, Ukrayna, Azərbaycan və Moldova) yaradılmış, 1999-cu ildə Özbəkistan İttifaqa daxil olmuş (GUÖAM) və sonradan 2002-ci ildə bu ölkə İttifaqda öz fəaliyyətini dayandıraraq 2005-ci ildə təşkilatdan çıxmışdır. 2006-cı il mayın 23-də Kiyev şəhərində GUAM-ın Zirvə Toplantısında imzalanmış GUAM – Demokratiya və İqtisadi İnkişaf Naminə Təşkilatın nizamnaməsi Azərbaycan Respublikasının 29.12.2006-cı il tarixli Qanunu ilə təsdiq edilmişdir («Nəqliyyat hüququ» jurnalı. Bakı, 2007, № 2, s.121). GUAM-la əməkdaşlıq sahəsində bax: «GUÖAM iştirakçısı olan dövlətlər arasında azad ticarət zonasının yaradılması haqqında» Saziş (Yalta, 20 iyul 2002-ci il – Azərbaycan Respublikasının 10.06.2003-cü il tarixli, 469-II Q nömrəli Qanunu ilə təsdiq edilmişdir), «GUÖAM iştirakçısı olan dövlətlər arasında ticarətə və nəql etməyə yardım üzrə» Qarşılıqlı Anlaşma Memorandumu (Yalta, 4 iyul 2003-cü il – Azərbaycan Respublikasının 21.05.2004-cü il tarixli, 666-IIQ nömrəli Qanunu ilə təsdiq edilmişdir) və s.

minilliyin əvvəllərində bu nəqliyyat növü özünün daha sürətli müasir inkişaf tempini tapmışdır.

Postsovet məkanında daha əhəmiyyətli boru kəməri sistemlərinə Ukrayna (6952 km) və Belorusiya (2906 km) malikdir. Bu sistemlərin köməyi ilə Qərbi Avropa ölkələrinə hər il, müvafiq olaraq, 67,5 milyon ton və 71 milyon ton Rusiya nefti tranzitlə ötrülür. Qərbi Avropa ölkələrində daha uzun magistral neft boru kəmərinə Fransa (5 min km-ə yaxın), İtalya (4,2 min km), Böyük Britaniya (4 min km), İspaniya (3,7 min km), Almaniya (2,5 min km) və digər ölkələr malikdir.[1]

«**Dostluq» neft kəməri** sistemində[2] nəzərdə tutulduğu kimi, Avropanın Şərqində Qərbi neft kəmərlərinin Rusiyadan çıxan magistral boru kəmərləri ilə birləşdirilməsi önəmli haldır. Hal-hazırda ən uzun boru kəməri sırasında Şimali Amerika (ABŞ və Kanada) magistralları da fərqlənir. Bu magistrallar neft-qaz hasilatı yerlərini onların emal olunması məntəqələri və istehlakçı rayonları ilə birləşdirir. Bunlara Kanada (Edmontondan Monrealadək, uzunluğu 3 min km-dən bir az çox) və Amerika neft boru kəməri (Reduoterdən Kredit limanınadək, uzunluğu 5 min km) aiddir.

Ümumiyyətlə, neft və qaz boru kəmərlərinin çəkilməsi, təbii ki, dəniz geoloji-geofiziki və qazma işləri texnikasının inkişafı ilə əlaqəlidir. Məhz belə bir texniki proqres Xəzər dənizi, Kaliforniya sahilləri, Yaponiya, İndoneziya, Fars körfəzi, Şimal dənizi, Qvineya körfəzi və digər akvatoriyaların şelfində yerləşən böyük neft-qaz yataqlarının kəşfinə gətirib çıxarmışdır.[3]

Müasir dövrdə boru kəməri nəqliyyatı sisteminin inkişafına dövlətlər tərəfindən xüsusi maraq göstərilir.[4] Ona görə ki, boru kəməri nəqliyyat növü dünyanın istənilən coğrafi regionunda,

---

[1] Bax: Əliyev E.Ə. Qloballaşma dövründə beynəlxalq nəqliyyat münasibətlərinin hüquqi tənzimlənməsi. Hüq. elm. dok. dis…. Bakı, 2007.

[2] Uzunluğu 5 min km.-dən çox olan bu sistem 1960-1964-cü illərdə keçmiş SSRİ və bir sıra QİYŞ üzvü olan ölkələrin birgə səyləri nəticəsində yaradılmışdır. 70-ci illərin I yarısnda «Dostluq» neft kəmərinin ikinci növbəsi işə salınmışdır.

[3] Bu barədə bax: Калинко М.К. Нефтегазоносные акватории мира. М., ЦНХИТЭ нефтегаз, 1964, с. 4-12.

[4] Вах: Жильцов С.С., Зонны И.С., Ушков А.М. Геополитика Каспийского региона. М., Международные отнощения, 2003, с. 153; Дарабади П. Геоистория Каспийского региона и геополитика современности. Баку, Элм, 2002, с. 157-175.

mahiyyət etibarilə, xüsusən nəqletmə vastəsi kimi əhəmiyyətli rol oynayır. Bu məsələyə boru kəmərlərində qəza nəticəsində suların çirklənməsinin qarşısının alınmasına dair BMT AİK-in İşçi Müşavirəsinin gedişində xüsusi diqqət yetirilmişdir (Berlin, iyun 2005-ci il).[5]

Boru kəməri nəqliyyatının **ən vacib üstünlüyü** məhsulları (neft, qaz və s.) nisbətən tez və böyük həcmdə uzaq məsafələrə ötürmək imkanına malik olmasından ibarətdir. Bununla yanaşı, qeyd olunmalıdır ki, belə nəqliyyat növünə nəqletmənin maya dəyərinin nisbətən ucuz olması, etibarlılıq, ətraf mühitə zərərli təsirin çox az olması (məsələn, avtonəqliyyat vasitələri ilə müqayisədə – tullantı qazlar, səs, yollarda tıxaclar və s.) səciyyəvidir. Eyni zamanda, boru kəməri nəqliyyat sisteminə xas olan **çatışmazlıqlar** sırasında aşağıdakıları göstərmək olar: boru kəmərinin tikintisi zamanı layihələndirmə işlərinin mürəkkəbliyi və uzun müddətli olması, ekoloji problemlər, müvafiq infrastrukturun yaradılmasının qiymətcə baha olması, boru kəmərinin xarici səthinin zədələnməsi, korroziyaya uğraması və texniki xidmətin tələblərinə riayət olunmaması. Bu isə, öz növbəsində, ciddi nəticələr doğura bilən qəzaların törənməsinə səbəb olur. Buna misal olaraq, 1994-cü ildə Rusiya Federasiyasının Komi Respublikasında neft dağılmasını və 2004-cü ildə Belçikada Qizelqaynda baş vermiş qaz partlayışını göstərmək kifayətdir.

Lakin bütün bunlara baxmayaraq, dövlətlərin çoxtərəfli iqtisadi əməkdaşlığı və işgüzar tərəfdaşlığı nəticəsində, xüsusən, Xəzər–Qara dəniz regionunda «**Mavi axın» qaz kəməri** və «**Bakı-Tbilisi-Ceyhan» neft kəməri** (BTC) kimi unikal layihələrin reallaşması beynəlxalq boru kəməri nəqliyyatı sahəsindəki vəziyyəti ciddi şəkildə dəyişir.

Beləliklə, Rusiya təbii qazının Türkiyəyə nəql edilməsi üçün əsası Rusiya-Türkiyə hökumətlərarası sazişlə qoyulmuş (dekabr 1997-ci il) boru kəmərinin 17 noyabr 2005-ci il tarixdə Samsun şəhərində açılışı oldu. Bu sazişə görə, «**Qazprom**» yeni boru

---

[5] Bax: документ ООН-ЕСЕ /ENHS/NONE/2005/13GE.05 – 32033 (R).

kəməri vasitəsilə (bu kəmərin bir hissəsi Qara dənizin dibi ilə 2 min metr dərinliyində çəkilib) 25 il ərzində, ümumilikdə 365 milyard kubmetr təbii qazın nəql edilməsini öhdəsinə götürmüşdür.[1] Göstərilən layihə üzrə, yəni ikinci marşrutla Rusiya qazı Türkiyə bazarlarına ixrac edilir və bu, tərəflər üçün böyük iqtisadi fayda nəzərdə tutur.

Bununla yanaşı, «Mavi axın» sisteminin əsasında, zənnimizcə, öz miqyasına görə bu boru kəmərinin iqtisadi üstünlüklərindən yüksəkdə «geosiyasi element» adlandırılan amil durur. Göründüyü kimi, bu layihə Türkmənistan qazının Xəzər dənizinin dibi ilə Bakıya qədər və sonra Azərbaycan və Gürcüstanın ərazisi ilə Türkiyəyə nəql olunmasını nəzərdə tutan **Transxəzər qaz kəməri** layihəsi ilə paralel şəkildə işlənmişdi. 1999-cu ildə ATƏT-in İstanbul Sammitində BTC layihəsinin dəstəklənməsinə dair Bəyannamə ilə yanaşı, Türkiyə, Azərbaycan, Gürcüstan və Türkmənistan prezidentləri tərəfindən «Transxəzər qaz kəmərlərinin tikintisi haqqında» Saziş imzalandı. Lakin sonradan əmələ gəlmiş Türkmənistan – Azərbaycan fikir ayrılığından (kvotaya dair, yataqların məxsusiyyəti və s.) bu layihə üzrə işlər dayandırıldı.

Sonralar 2006-cı il iyunun 16-da Qazaxstan Respublikasından neftin Xəzər dənizi və Azərbaycan Respublikasının ərazisi ilə Bakı-Tbilisi-Ceyhan sistemi vasitəsilə beynəlxalq bazarlara nəql edilməsinə yardım və dəstək verilməsi üzrə müvafiq müqavilə imzalandı.[1] «Neft-qaz sahəsində strateji əməkdaşlıq üzrə razılaşma» və «Transxəzər layihəsinin birgə reallaşması üzrə Memorandum» Transxəzər adlanan layihənin həyata keçirilməsi istiqamətində bir addım oldu. «Transxəzər» layihəsi Qazaxıstan neftinin tankerlərlə Azərbaycana çatdırılmasına və buradan da BTC kəməri ilə nəqlinə imkan verəcək.

---

[1] «Mavi axın» qaz kəmərinin ümumi uzunluğu 1213 km-dir, bunun 373 km Rusiya ərazisi ilə Qara dənizə qədər, 396 km isə dənizin dibi ilə Samsun şəhərinədək çəkilib, qalan 444 km Samsundan Ankaraya qədərdir (məlumatlar götürülmüşdür: еженедельник «Наш век» , от 25 ноября по 1 декабря 2005г., с.3).

[1] Bax: «Azərbaycan» qəzeti, Bakı, 2008, 27 noyabr, s.6.

Azərbaycan dövləti Qərb ölkələri tərəfdaşlarının dəstəyi ilə, ilk növbədə ABŞ tərəfindən, «Şahdəniz» xüsusi qaz layihəsinin işlənməsinə, həmçinin 2007-ci ildə işə salınması nəzərdə tutulan **«Bakı-Tbilisi-Ərzurum» qaz kəmərinin** tikintisinə başladı.

«Şahdəniz» qazının nəqletmə sistemi Cənubi Qafqaz Boru Kəməri (CQBK) adlanır. Bu kəmərin diametri 42 düyüm, uzunluğu 915 km-dir və son ötürücülük gücü gələcəkdə kompressor stansiyalarının əlavə edilməsi ilə ildə 20 milyard kubmetrə çatacaq. Kəmərin fiziki tikinti işləri 2006-cı ilin mayında sona çatmışdır. Qaz ixracı layihəsi üçün ümumi sərmayə qoyuluşu təxminən 1,3 milyard dollar təşkil etmişdir.[2] Mütəxəssislərin fikrincə, CQBK istər iqtisadi, istərsə də siyasi əhəmiyyətə görə xüsusi rol oynayır. Bu kəmərin işə düşməsi ilə Şərq-Qərb enerji dəhlizi bərqərar olacaq, Azərbaycan qazı əvvəlcə Türkiyəyə, oradan isə Avropa ölkələrinə ötürüləcək.

Daha rentabelli, təhlükəsiz və dünya bazarlarına qısa yollarla çıxış variantlarının axtarılması məqsədilə müasir dövlətlərin neft şirkətləri müvafiq beynəlxalq sənədlər imzalayırlar. Belə sənədlərdən biri də «Burqas-Aleksandrupolis neft kəməri tikintisi layihəsinin reallaşması zamanı Rusiya, Bolqarıstan və Yunanıstanın əməkdaşlığı haqqında» **Hökumətlərarası Memorandumdur** (Sofiya, aprel 2005-ci il). Kəmərin ümumi uzunluğu 280 km, illik gücü isə 35-50 milyon ton nəzərdə tutulur.[1] Marşrutun əsas məqsədi bunlardır: neftin Rusiyadan Bosfor boğazından kənar (bu nəqliyyat dəhlizinin boşaldılması məqsədilə) nəql edilməsi və Türkiyənin ekoloji təhlükəsizlik maraqları. Layihənin 2010-cu ilə kimi reallaşdırılacağı gözlənilir.

Təqdirəlayiq haldır ki, MDB-yə üzv olan ölkələr enerjidaşıyıcıların beynəlxalq ticarət sferasının, onların müvafiq

---

[2] Bax: «Azərbaycan» qəz., Bakı, 2006, 2 iyul, s.4. CQBK Ko-nun maliyyə səhmdarları bu şirkətlərdir: BP (texniki operator – 25,5%), Statoyl (kommersiya operatoru – 25,5%), AR DNŞ (10%), LUKoyl (10%), NİKO (10%), Total (10%) və TPAO (9%).

[1] Bu barədə daha ətraflı bax: газ. «Зеркало», 2005, 14 апреля, с.4; «Xalq» qəz., Bakı, 2006, 6 sentyabr , s.5.

nəql olunması məsələsinin hüquqi tənzimlənmədən kənarda qalmaması barədə həmfikirdirlər. Zənnimizcə, bu ümumfikir kontekstində müvafiq bir **sistemin** (məsələn, ÜTT-yə analoji olan bir qurum) yaradılması məqsədəuyğun olardı. Azad (liberal) ticarətin beynəlxalq qayda və standartları, nəqliyyat sistemlərinə buraxılış, sərmayə qoyuluşu qaydası, vergitutma və digər məsələlər bu sistem vasitəsilə müəyyənləşdirilə bilər. Təsəvvür edilən sistem, zənn edirik ki, ən azı qüvvədə olan Avropa Energetika Xartiyasının və Energetika Xartiyasına Müqavilənin (müvafiq Əlavə və Protokollarla) müddəalarına söykənməlidir.

Ən vacib problemlərdən biri ondan ibarətdir ki, böyük həcmdə enerjidaşıyıcıları satan dövlətlərdən heç biri (məsələn, Rusiya Federasiyası və ya Norveç) yuxarıda adı çəkilən Xartiyanı ratifikasiya etməmişlər. ABŞ və Kanada isə 1991-ci ildən aparılan danışıqlarda iştirak etsələr də, bu sənədi imzalamadılar. Norveç, ABŞ və Kanadanın irəli sürdükləri iddialar hüquqi xarakter daşıyır. Belə ki, Norveç öz ərazisində beynəlxalq arbitrajın tanınmasından (Xartiya ilə tələb olunan haldan) imtina edir, ABŞ və Kanada isə Xartiyanın ştatlara münasibətdə federal hakimiyyətin əsassız olaraq gücləndirilməsi fikrini irəli sürürlər.

Rusiyanın mövqeyi prinsipial olaraq başqa xarakter daşıyır. Boru kəmərləri və şəbəkələrinə üçüncü ölkələrin buraxılması haqqında məsələ, habelə enerjidaşıyıcılarının tranzit qaydaları ən ciddi məsələlərdəndir. Bütün bunlara baxmayaraq, Avropa dövlətləri enerjidaşıyıcılarının ticarəti və nəqli üçün birgə razılaşdırılmış müqavilə-hüquqi baza olmadan bu məhsulların Rusiyadan alınmasını artıra bilmirlər. Bu dövlətlər üçün Rusiya boru kəmərləri şəbəkəsinə daxil olmaq ən vacib məsələlərdən biridir.

«**Qaz nəqli**» adlandırılan bu sahədə Rusiya-Avropa münasibətləri son illərdə kifayət qədər aktiv və səmərəli surətdə inkişaf edir. Bu inkişaf qlobal layihələrin (planların) reallaşmasında, ilk növbədə, Qərb istiqamətində yeni nəqliyyat dəhlizlərinin tikintisi üzrə «Qazprom»un fəaliyyətində özünü biruzə verir.

Hal-hazırda, praktiki planda, «Qazprom» şirkəti ilə Avropa tərəfdaşları (BASF və E.ON şirkətləri) arasında Baltik dənizinin dibi ilə «Şimal-Avropa Qaz Kəmərinin» (ŞAQK) tikintisinə dair razılıq əldə olunmuşdur.[1] Rusiya bu razılıq çərçivəsində qaz məhsulunun Avropa bazarlarına çıxarılmasını təmin etmək niyyətindədir.

Lakin Qərb istiqamətindəki bu layihələrə baxmayaraq, Rusiya daxili (Şərq istiqamətində) boru kəməri layihələrinin reallaşmasında böyük çətinliklərlə üzləşir.[2] Söhbət «Şərqi Sibir – Sakit Okean» (**ŞSSO**) boru kəməri sisteminin tikintisi üzrə mövcud olan ciddi problemlərdən (kəmərin Baykal gölündən yan keçməsi, ekologiyaya ziyan vurulması, seysmik ərazi, maliyyə-kredit və s.) gedir. ŞSSO-nun uzunluğu 4,2 min km, ümumi dəyiri isə 16 milyard ABŞ dolları məbləğində nəzərdə tutulur. Boru kəməri sisteminin ötürmə gücü ildə 80 milyon ton karbohidrogen xammalı təşkil edəcək. Mütəxəssislərin fikrinə görə, bu boru kəmərinin layihəsi dünyada ən uzun, qiymətli və ekoloji cəhətdən təhlükəli kəmər kimi tarixə düşə bilər.

Göründüyü kimi, hal-hazırda mövcud olan neft və qaz boru kəmərləri, əsasən, Avropaya istiqamətləndirilmişlər. Lakin ABŞ, Hindistan, Çin, Yaponiya və bir sıra Sakit okean regionu ölkələrində karbohidrogenlərə olan tələbatın sürətlə artması yeni ixrac boru kəmərlərinin tikilməsi zərurətini meydana çıxarır.

Beynəlxalq nəqliyyat münasibətlərinin inkişaf tempi, enerji ehtiyatlarının nəqli sahəsində regional iqtisadi əməkdaşlıq və tərəfdaşlıq müxtəlif dövlətlərin aktiv fəaliyyəti nəticəsində mümkündür. Xəzər-Qara dəniz regionunda bu problemin həlli Qafqaz və Orta Asiya ölkələrinin transavropa və transasiya nəqliyyat

---

[1] Bu kəmər 6-7 milyard dollara başa gələcək və onun real şəkildə işləməsi 2010-cu ildən tez ola bilməz (bu barədə bax: газ. «Известия», 2005, 8 сентября, с.10).

[2] Enerji nəqli və bu sahədə digər aktual problemlərlə bağlı bax: məsələn, Блинкова Е.В. Правовое регулирование энергетического транспорта в России // Транспортное право. М., 2004, № 3, с. 16-19 və b.

marşrut-larına çıxışı baxımından, müəyyən dərəcədə **GUAM** kimi təşkilatın fəaliyyətindən asılıdır. Bu təşkilat hələ 2001-ci ildə ilkin inteqrasiya prosesləri mərhələsində azad ticarət zonasının yaradılmasına cəhd göstərirdi. Postsovet məkanında regional münaqişələrin tənzimlənməməsinə və digər amillərə baxmayaraq, GUAM iştirak-çısı olan dövlətlər bu təşkilatın Avropa İttifaqına, habelə Asiya iqtisadi strukturları-na və ölkələrinə yaxınlaşmasını aktual məqsəd kimi qarşıya qoymuşdurlar.[1]

Həmin il Müstəqil Dövlətlər Birliyi iştirakçısı olan dövlətlərin Parlamentlərarası Assambleyasının qərarı ilə «**Boru kəməri nəqliyyatı haqqında**» **Model Qanun** qəbul olundu.[2] Bu Qanun MDB-yə üzv olan dövlətlərdə həyata keçirilən iqtisadi-bazar islahatlarına kömək etmək məqsədi güdürdü.

GUAM-ın 2005-ci il Sammitində (Kişinen, aprel 2005-ci il) strateji məqsədlərlə (separatist rejimə qarşı mübarizə, azad ticarət zonasının yaradılması və s.) yanaşı, Bakı-Tbilisi-Ceyhan (BTC) layihəsinin reallaşması məsələlərinə, habelə Xəzər boru kəməri konsorsiumunun formalaşmasına da xüsusi diqqət yetirilirdi.[3]

Sözü gedən layihənin reallaşmasında və konsorsiumun yaradılmasında Azərbaycan həlledici və aktiv rol oynamışdır. Təsadüfi deyil ki, Azərbaycan geosiyasi, coğrafi ərazi və kontinental şelfin təbii sərvətləri baxımından diqqət mərkəzindədir. Bütün bu amillər son nəticədə ölkəmizdən enerjidaşıyıcılarının Avropa ölkələrinə nəqli ilə yanaşı, onun Qərb və Avrasiya dövlətləri ilə yüksək strateji tərəfdaşlığını şərtləndirir.

Azərbaycanın dünya bazarlarına çıxması beynəlxalq əməkdaşlığın sürətli inkişafına önəmli təsir göstərən və xalqımızın

---

[1] Bax: Материалы 1-ой Международной научно-практической конференции (ГУУАМ). Киев, 1999, с. 41.

[2] Bax: Информационный бюллетень Межпарламентской Ассамблеи СНГ. № 27, 2001 г.

[3] Bax: Коммюнике Саммита ГУУАМ (22 апреля 2005 года, г.Кишнэу, Молдова), http: // www. guam.org.ua / 190/448/0/0/1/0/ Phtm I.

gələcək taleyi üçün xüsusi əhəmiyyət kəsb edən sənədin – «**Əsrin müqaviləsi**»nin imzalanması ilə bağlıdır.[4]

1994-cü ilin sentyabr ayının 20-də Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Şirkəti ilə dünyanın bir sıra məşhur neft şirkətləri, o cümlədən BP-Amoco, Unocal, Lukoil, Statoil, Exxon, Türk Petrolleri Anonim Ortaklıkları və sair arasında Xəzər dənizinin Azərbaycan sektorunda «Azəri, Çıraq yataqlarının və Günəşli yatağının dərinliklərində yerləşən hissəsinin birgə işlənməsi və neft hasilatının pay bölgüsü haqqında» Saziş imzalandı və bu Saziş bütün dünyaya səs salan «Əsrin müqaviləsi» adlandırıldı.[1] Bundan sonra neft və qaz sənayesində dünyanın ən qabaqcıl şirkətləri ilə Azərbaycanın yeraltı sərvətlərinin birgə istismarı barədə müvafiq Sazişlər imzalanmış və onlar artıq qanuni qüvvəyə minmişdir. İmzalanmış Sazişlər içərisində nəinki ölkəmizin, eləcə də bütün Cənubi Qafqaz regionunun iqtisadi inkişafında müstəsna əhəmiyyəti olan Bakı-Tbilisi-Ceyhan Əsas İxrac Boru Kəməri artıq fəaliy-yətə başlayaraq işə düşmüşdür. Azərbaycan dövlətinin neft strategiyasının həyata keçirilməsi dünyanın bir çox ölkələrinin, böyük neft şirkətlərinin respublikamıza marağına səbəb olmuş və tarixi baxımdan qısa bir zamanda – 5-6 il ərzində Azərbaycan, Xəzər dənizi dünyanın ən böyük neft və qaz mərkəzlərindən birinə çevrilmişdir. Ən etibarlı, yəni minimum proqnozlara görə Xəzər dənizinin təkcə Azərbaycan sektorunda 4-5 milyard ton neft, ən azı 4 trilyon kubmetr qaz ehtiyat-larının olması bildirilir. Azərbaycan dövlətinin həyata keçirdiyi neft strategiyası, cəsarətli siyasəti və əməli tədbirləri təkcə ölkəmizə deyil, bütün Xəzər dəniz hövzə-sinin böyük neft-qaz sərvətlərinin Xəzəryanı dövlətlər tərəfindən istifadə edilmə-sinə və bunun üçün dünyanın böyük şirkətlərinin Xəzərin başqa sektorlarındakı neft və qaz yataqlarına da maraq göstərməsinə səbəb olmuşdur. Beləliklə, Xəzər

---

[4] Bax: Atakişiyev M. Azərbaycan sosial-iqtisadi tərəqqi yolunda. Bakı, 2005. 264 s.

[1] Saziş Azərbaycan Respublikası Milli Məclisinin 15.11.1994-cü il tarixli 924 nömrəli Qərarı ilə ratifikasiya olunmuşdur (AR ASM, 1994, № 22, maddə 924).

dənizi hövzəsi artıq dünyanın ən böyük neft regionlarından birinə çevrilmişdir.

Azərbaycanda neft strategiyasının uğurla həyata keçirilməsi üçün mövcud olan bir neçə şərt vardır. Onlardan biri ictimai-siyasi sabitliyin olmasıdır ki, bu da ölkəmizdə artıq təmin olunmuşdur. Digər bir şərt də xarici investisiyanın Azərbaycana gəlməsi üçün müvafiq qanunların mövcud olmasıdır. Bu qanunlar Azərbaycana gələn hər bir investorun səmərəli işləməsi və öz işinə daim arxayın olması üçün əlverişli şərait yaratmalı və müvafiq təminat verməlidir. Belə qanunlar artıq qəbul edilmiş və Azərbaycana gələn hər bir investorun səmərəli işləməsi üçün bütün imkanlar yaradılmışdır.

Ümumiyyətlə, **Azərbaycanın yeni neft strategiyası**, onun həyata keçirilməsi forması, «Bakı-Tbilisi-Ceyhan» Əsas Neft İxrac Boru Kəməri, «Bakı-Tbilisi-Ərzurum» Əsas Qaz İxrac Boru Kəməri, müasir dövrün ən aktual problemlərindən biri–Xəzər dənizinin statusu və digər məsələlər rus dilində nəşr edilmiş «Azərbaycanın Xəzər nefti» adlı çox sanballı və tarixi monoqrafiyada elmi cəhətdən ətraflı şəkildə araşdırılmışdır. Əsərdə Xəzər dənizində ekoloji təhlükəsizliyin vahid mexanizminin yaradılması, gəmiçilikdən və nəqliyyatın digər növlərindən istifadə ilə bağlı məsələlərin həllinə xüsusi diqqət yetirilmişdir.[1]

Azərbaycanın neft siyasəti və bu sahədə qazanılmış uğurlar «İqtisadiyyat və neft (Heydər Əliyevin yeni neft strategiyasının reallaşmasında İlham Əliyevin xidmətləri)» adlı kitabda geniş şəkildə işıqlandırılmışdır.[2]

Son dövrlərdə Azərbaycanın təbii yataqlarına və perspektiv strukturlarına ciddi maraq göstərən və dünyanın 15 dövlətini təmsil edən (o cümlədən ABŞ, Rusi-ya, Böyük Britaniya, Fransa, Norveç və s.) Qərbin 33 aparıcı neft şirkətləri ilə 23 neft kontraktı

---

[1] Вах: Илхам Алиев. Каспийская нефть Азербайджана. М.: Известия, 2003. – 712 стр.

[2] Bax: İqtisaddiyyat və neft (Heydər Əliyevin yeni neft strategiyasının reallaşmasında İlham Əliyevin xidmətləri). Nazim Süleymanovun redaktəsi ilə. Bakı, «Nurlan» nəşriyyatı, 2004. – 234 səh.

imzalanmışdır. Bu kontraktlar üzrə investisiyaların həcmi 60 milyard ABŞ dolları məbləğində qiymətləndirilir. Neft sənayesi infrastrukturunun inkişafına artıq 7 milyarddan çox ABŞ dolları məbləğində xarici investisiya qoyulmuşdur. «Əsrin müqaviləsi» üzrə 35 milyon ton neft və 7 milyard kubmetr qaz çıxarılmışdır.[3]

Qanunla təsdiq olunmuş hasilatın pay bölgüsü haqqında, əsas ixrac boru kəməri haqqında və digər bu qəbildən olan sazişlər və ya qanunlar çərçivəsində Azərbaycan Respublikasında fəaliyyət göstərən müəssisə və şirkətlər üçün xüsusi vergi rejimi tətbiq edilir və belə müəssisələr «Xüsusi vergi rejimli müəssisələr» hesab olunur. Xüsusi vergi rejimi dedikdə, müəyyən dövr ərzində vergilərin hesablanması və ödənilməsinin xüsusi qaydası nəzərdə tutulur. Belə ki, qanuni qüvvəyə minmiş hər bir sazişdə bu saziş çərçivəsində fəaliyyət göstərən xüsusi vergi rejimli müəssisələr tərəfindən müəyyən edilən dövr ərzində vergilərin hesablanması və ödənilməsinin xüsusi qaydası nəzərdə tutulur. Azərbaycan Respublikası Vergi Məcəlləsinin 2.7. maddəsinə əsasən «Məcəllə qüvvəyə minənədək və ya o, qüvvəyə mindikdən sonra qanunla təsdiq olunmuş hasilatın pay bölgüsü haqqında, əsas boru kəməri haqqında və bu qəbildən olan digər sazişlərdə və ya qanunlarda, o cümlədən neft və qaz haqqında qanunda bu məcəllədə və vergilər haqqında digər normativ hüquqi aktlarda nəzərdə tutulmuş müddəalardan fərqli müddəalar müəyyən edildikdə, həmin sazişlərin və ya qanunların müddəaları tətbiq edilir». Bundan başqa, sazişlərdən irəli gələn vergilərin tətbiqi və alınması mexanizmi Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin sərəncamı əsasında yaradılan İşçi Komissiyası ilə Podratçı Tərəflər arasında imzalanan protokollarla («Mənfəət vergisi haqqında», «Əlavə dəyər vergisi haqqında», «Xarici subpodratçı-ların vergiyə cəlb edilməsi haqqında», «Əməkdaşlar və fiziki şəxslərin vergiyə cəlb edilməsi haqqında», «İdxal və ixrac vergiləri haqqında») tənzimlənir.

---

[3] Bax: Керимов М. Великий сын Азербайджана – создатель «Контракта века» во имя народа // «Бизнес-Известия», специальный выпуск, сентябрь 2004 г., с.3.

Yeri gəlmişkən, **Hasilatın pay bölgüsü** haqqında sazişlər barədə aşağıdakı qısa məlumatları verək:

1.«Xəzər dənizinin Azərbaycan sektorunda Azəri, Çıraq yataqlarının və Günəşli yatağının dərinliyində yerləşən hissəsinin birgə işlənməsi haqqında neft hasilatının pay bölgüsü haqqında» Saziş 20 sentyabr 1994-cü il tarixdə imzalanmış, 15 noyabr 1994-cü ildə ratifikasiya olunmuşdur. Saziş 30 il müddətinə nəzərdə tutulmuşdur. Saziş üzrə neft-qaz əməliyyatları Azərbaycan Beynəlxalq Əməliyyat şirkəti tərəfindən aparılır;

2.«Xəzər dənizinin Azərbaycan sektorunda Şahdəniz Perspektiv strukturunun daxil olduğu Dəniz blokunun kəşfiyyatı, işlənməsi və hasilatın pay bölgüsü haqqın-da» Saziş 04 iyun 1996-cı ildə imzalanmış, 04 oktyabr 1996-cı ildə ratifikasiya olunmuşdur. Saziş 30 il müddətinə nəzərdə tutulmuşdur. Qeyd olunan Saziş üzrə neft-qaz əməliyyatları BP Eksploreyşn (Şah-Dəniz LTD) şirkəti tərəfindən aparılır;

3.«Xəzər dənizinin Azərbaycan sektorunda Lənkəran-Talış və Talış-Dəniz perspektiv strukturunun daxil olduğu blokun kəşfiyyatı, işlənməsi və hasilatın pay bölgüsü haqqında» Saziş 13 yanvar 1997-ci ildə imzalanmış, 13 iyun 1997-ci ildə ratifikasiya olunmuşdur. Saziş 30 il müddətinə nəzərdə tutulmuşdur. Qeyd olunan Saziş üzrə neft-qaz əməliyyatları Elf-Petroleum Lənkəran-Talış B.V. şirkəti tərəfindən aparılır;

4.«Xəzər dənizinin Azərbaycan sektorunda D-222 (Yalama Offşor) perspektiv blokunun kəşfiyyatı, işlənməsi və hasilatın pay bölgüsü haqqında» Saziş 03 iyul 1997-ci

ildə imzalanmış, 04 noyabr 1997-ci ildə ratifikasiya olunmuşdur. Saziş 25 il üçün nəzərdə tutulmuşdur. Qeyd olunan Saziş üzrə neft-qaz əməliyyatları Lukarco-Opereytinq şirkəti tərəfindən aparılır;

5.«Xəzər dənizinin Azərbaycan sektorunda Oğuz dəniz blokunun kəşfiyyatı, işlənməsi və hasilatın pay bölgüsü haqqında» Saziş 01 avqust 1997-ci ildə imzalanmış, 07 noyabr 1997-ci ildə ratifikasiya olunmuşdur. Saziş 25 il üçün nəzərdə tutulmuşdur. Qeyd olunan Saziş üzrə neft-qaz əməliyyatları Oğuz-Opereytinq şirkəti tərəfindən aparılır;

6.«Xəzər dənizinin Azərbaycan sektorunda Abşeron dəniz blokunun kəşfiyyatı, işlənməsi və hasilatın pay bölgüsü haqqında» Saziş 01 avqust 1997-ci ildə imzalanmış, 11 noyabr 1997-ci ildə ratifikasiya olunmuşdur. Saziş 35 il müddətinə nəzərdə tutulmuşdur. Qeyd olunan Saziş üzrə neft-qaz əməliyyatları Şevron-Oversiz Petrolium Azərbaycan LTD şirkəti tərəfindən aparılır;

7.«Xəzər dənizinin Azərbaycan sektorunda Naxçıvan perspektiv strukturu-nun kəşfiyyatı, işlənməsi və hasilatın pay bölgüsü haqqında» Saziş 01 avqust 1997-ci ildə imzalanmış, 14 noyabr 1997-ci ildə ratifikasiya olunmuşdur. Saziş 35 il müddətinə nəzərdə tutulmuşdur. Qeyd olunan Saziş üzrə neft-qaz əməliyyatları Ekson Azərbaycan Opereytinq LLC şirkəti tərəfindən aparılır;

8.«Xəzər dənizinin Azərbaycan sektorunda Kürdaşı Dəniz blokunun kəşfiyyatı, işlənməsi və hasilatın pay bölgüsü haqqında» Saziş 02 iyun 1998-ci ildə imzalanmış,

07 iyul 1998-ci ildə ratifikasiya olunmuşdur. Saziş 35 il müddətinə nəzərdə tutulmuşdur. Qeyd olunan Saziş üzrə neft-qaz əməliyyatları Açip Azərbaycan Ltd şirkəti tərəfindən aparılır;

9.Azərbaycan Respublikası Cənub-Qərbi Qobustanın Şıxzəgirli, Şeytanud, Bürgut, Donquzduq, Nardaran, İlxıçı, Qərbi Hacıvəli, Sundi, Şərqi Hacıvəli, Turağay, Kənizədağ, Qərbi Duvannı, Duvannı, Solaxay və Daşgil yataqlarının daxil olduğu üç blokun kəşfiyyatı, işlənməsi və hasilatın pay bölgüsü haqqında» Saziş 02 iyun 1998-ci ildə imzalanmış, 13 noyabr 1998-ci ildə ratifikasiya olunmuşdur. Saziş 25 il müddətinə nəzərdə tutulmuşdur. Qeyd olunan Saziş üzrə neft-qaz əməliyyatları Qobustan Opereytinq şirkəti tərəfindən aparılır;

10.«Xəzər dənizinin Azərbaycan sektorunda İnam Perspektiv strukturunun daxil olduğu Dəniz blokunun kəşfiyyatı, işlənməsi və hasilatın pay bölgüsü haqqın-da» Saziş 21 iyul 1998-ci ildə imzalanmış, 01 dekabr 1998-ci ildə ratifikasiya olun-muşdur. Saziş 25 il müddətinə nəzərdə tutulmuşdur. Qeyd olunan Saziş üzrə neft-qaz əməliyyatları BP Amoco Eksploreyşn (İnam) LTD şirkəti tərəfindən aparılır;

11.«Xəzər dənizinin Azərbaycan sektorunda Araz, Alov və Şərq Perspektiv strukturunun daxil olduğu kəşfiyyat blokunun işlənməsi və hasilatın pay bölgüsü haqqında» Saziş 21 iyul 1998-ci ildə imzalanmış, 18 mart 1999-cu ildə ratifikasiya olunmuşdur. Saziş 25 il müddətinə nəzərdə tutulmuşdur. Qeyd olunan Saziş üzrə

neft-qaz əməliyyatları BP Amoco Eksploreyşn (Alov) LTD şirkəti tərəfindən aparılır;

12.«Azərbaycan Respublikasında Kürsəngi və Qarabağlı neft yataqlarının daxil olduğu blokun reabilitasiyası, kəşfiyyatı, işlənməsi və hasilatın pay bölgüsü haqqında» Saziş 15 dekabr 1998-ci ildə imzalanmış, 22 aprel 1999-cu ildə ratifikasiya olunmuşdur. Saziş 25 il müddətinə nəzərdə tutulmuşdur. Qeyd olunan Saziş üzrə neft-qaz əməliyyatları Salyan Oyl Limited şirkəti tərəfindən aparılır;

13.«Xəzər Dənizinin Azərbaycan sektorunda Atəşgah, Yanan Tava və Muğan Dəniz Perspektiv strukturunun daxil olduğu dəniz blokunun kəşfiyyatı, işlənməsi və hasilatın pay bölgüsü haqqında» Saziş 25 dekabr 1998-ci ildə imzalanmış, 21 iyun 1999-cu ildə ratifikasiya olunmuşdur. Saziş 25 il müddətinə nəzərdə tutulmuşdur. Qeyd olunan Saziş üzrə neft-qaz əməliyyatları JAOC Opereytinq şirkəti tərəfindən aparılır;

14.«Xəzər Dənizinin Azərbaycan sektorunda Zəfər Məşəl Perspektiv struk-turunun daxil olduğu kəşfiyyat blokunun işlənməsi və hasilatın pay bölgüsü haqqın-da» Saziş 27 aprel 1999-cu ildə imzalanmış, 02 may 2000-ci ildə ratifikasiya edil-mişdir. Saziş 25 il müddətinə nəzərdə tutulmuşdur. Qeyd olunan Saziş üzrə neft-qaz əməliyyatları Ekson Azərbaycan Opereytinq LLC şirkəti tərəfindən aparılır;

15.«Azərbaycan Respublikasında Padar Sahəsi və ona bitişik Perspektiv strukturunun daxil olduğu blokun kəşfiyyatı, işlənməsi və hasilatın pay bölgüsü haqqında»

Saziş 27 aprel 1999-cu ildə imzalanmış, 17 iyun 2000-ci ildə ratifikasiya olunmuşdur. Saziş 25 il müddətinə nəzərdə tutulmuşdur. Qeyd olunan Saziş üzrə neft-qaz əməliyyatları Kura Valey Opereytinq şirkəti tərəfindən aparılır;

16.«Azərbaycan Respublikasında Mişovdağ və Kəlaməddin neft yataqlarının daxil olduğu blokun bərpası, kəşfiyyatı, işlənməsi və hasilatın pay bölgüsü haqqında» Saziş 12 sentyabr 2000-ci ildə imzalanmış, 22 noyabr 2000-ci ildə ratifikasiya olunmuşdur. Saziş 25 il müddətinə nəzərdə tutulmuşdur. Qeyd olunan Saziş üzrə neft-qaz əməliyyatları Karasu Opereytinq şirkəti tərəfindən aparılır;

17.«Azərbaycan Respublikasında Zığ və Hövsan neft yataqlarının daxil olduğu blokun bərpası, reabilitasiyası, kəşfiyyatı, işlənməsi və hasilatın pay bölgüsü haqqında» Saziş 09 yanvar 2001-ci ildə imzalanmış, 12 iyun 2001-ci ildə ratifikasiya olunmuşdur. Saziş 25 il müddətinə nəzərdə tutulmuşdur. Qeyd olunan Saziş üzrə neft-qaz əməliyyatları Lukoyl Oversiz şirkəti tərəfindən aparılır;

18.«Azərbaycan Hökuməti və Bakı-Tbilisi-Ceyhan Əsas İxrac Boru Kəməri iştirakçıları arasında tranzit ərazisinə malik ölkənin hökuməti ilə» Saziş 18 noyabr 1999-cu ildə imzalanmış, 09 may 2000-ci ildə ratifikasiya olunmuşdur. Sazişin müddəti xam neftin kəmərlə ilk göndəriş tarixindən etibarən 40 il nəzərdə tutulmuşdur. Qeyd olunan Saziş üzrə neft-qaz əməliyyatları BTC Boru Kəməri şirkəti tərəfindən aparılır, və s.[1]

---

[1] Azərbaycan Respublikasında hasilatın pay bölgüsü haqqında sazişlərlə bağlı daha ətraflı bax: Azərbaycan Respublikası Vergilər Nazirliyinin icmal məlumat Bukleti. Bakı, 2003.

«Əsrin müqaviləsi» ilə bağlı iri layihələrin reallaşması, Şərq-Qərb enerji dəhlizinin yaranması və inkişafının qısa tarixi müvafiq səlahiyyəti olan Dövlət İşçi Qrupunun fəaliyyəti ilə bağlıdır. İşçi qrup Azərbaycan Respublikasının adından danışıqlar aparmaq səlahiyyətinə malik olub, ərazisindən neft kəmərləri keçən ölkələrlə müqavilələr hazırlayır. «Çıraq-1» yatağında 1997-ci ildə ilk neft hasil olmağa başlayanda xam neft dünya bazarlarına Şimal neft kəməri («Bakı-Novorossiysk» ŞİBK) vasitəsilə nəql olunurdu, əsas ixrac neft kəmərinin tikintisi üzrə Gürcüstanda müvafiq işçi qrupu yaradıldı və 1999-cu ilin aprelində «Bakı-Supsa» neft kəməri istismara verildi.

Təqdirəlayiq haldır ki, 1998-ci ildə Azərbaycan, Türkiyə və Gürcüstan Prezidentləri «Bakı-Tbilisi-Ceyhan» Əsas İxrac Boru Kəmərinin (BTC ƏİBK) tikintisi haqqında ilk Bəyannaməni imzaladılar. Sonra 18 noyabr 1999-cu il tarixdə ATƏT-in İstanbul Sammitində xam neftin BTC ƏİBK vasitəsilə nəqli haqqında müvafiq hökümətlərarası Saziş imzalandı.[1] Bundan başqa, göstərilən dövlətlərin, həmçinin Qazaxstanın ölkə başçıları tərəfindən sözü gedən layihənin qısa müddətdə həyata keçirilməsi məqsədilə dəstəklənməsi haqqında Bəyannamə imzalandı. 2002-ci ilin sentyabrında Azərbaycanda

---

[1] Bax: «Xam neftin Azərbaycan Respublikası, Gürcüstan və Türkiyə Cumhuriyyətinin əraziləri ilə Bakı-Tbilisi-Ceyhan Əsas İxrac Boru Kəməri vasitəsi ilə nəql edilməsinə dair Azərbaycan Respublikası, Gürcüstan və Türkiyə Cumhuriyyəti arasında Saziş»in təsdiq edilməsi barədə Azərbaycan Respublikasının 26.05.2000-ci il tarixi 885-I Q nömrəli Qanunu // AR QT. Bakı, 2000, № 5, m. 322, s. 2150-2151.

(Səngəçal terminalında) BTC neft kəmərinin təməli qoyuldu və onun tikintisinə başlanıldı.[2] BTC-nin reallaşması Azərbaycan üçün mühüm tarixi əhəmiyyət kəsb edən hadisə oldu. **Bütün dünya birmənalı şəkildə BTC-ni ümumilli liderimiz Heydər Əliyevin şah əsəri kimi qəbul etdi və bu kəmərə ulu öndər Heydər Əliyevin adının verilməsi xalqın ürəyincə oldu.**[3]

BTC ƏİBK vasitəsilə nəql edilən neft 2006-cı il mayın 28-də Ceyhan limanına çatdı və oradan da xüsusi tankerlərə vurularaq dünya bazarlarına çıxarıldı. Beləliklə, 13 iyul 2006-cı il tarixdə BTC ƏİBK tam istismara verildi. Başqa sözlə, «Bakı-Tbilisi–Ceyhan» layihəsi artıq reallığa çevrildi. İyulun 13-ü «Bakı-Tbilisi–Ceyhan» boru kəmərinin rəsmi açılışı ümummilli liderimiz Heydər Əliyevin neft strategiyasının təntənəsi, üç dəniz əfsanəsinin reallığa çevrildiyi gün kimi tarixə düşdü. Bu boru kəmərinin işə düşməsi Azərbaycanın ixrac potensialının artmasına imkan yaratmaqla yanaşı, hasilatın da səviyyəsinin ilbəil çoxalmasına səbəb olacaq və qlobal enerji təhlükəsizliyinin qorunmasına xidmət edəcək.

---

[2] Boru kəmərinin ümumi uzunluğu -1768 km (Azərbaycanda–443 km, Gürcüstanda –249 km, Türkiyədə – 1076 km), buraxılış qabiliyyəti –ildə 50 milyon ton xam neft, layihənin dəyəri – 3,5 milyard ABŞ dolları, BTC Ko.-nun səhmdar şirkətləri: BP (30,1 faiz), Az BTC (25 faiz), Şevron (8,9 faiz), Statoyl (8,71 faiz), TPAO (6,53 faiz), ENİ (5faiz), Total (5 faiz), İtoçi (3,4 faiz), İNPEX (2,5 faiz), Konoko Phillips (2,5 faiz) və Amerada Hess (2,36 faiz).

[3] Azərbaycanı dünyaya tanıdan qlobal enerji layihəsi – «Əsrin müqaviləsi» və BTC ƏİBK-nın Azərbaycan Respublikasının iqtisadiyyatında rolu barədə bax: «Nəqliyyat hüququ» elmi-nəzəri, təcrübi jurnal. Bakı, 2005, № 4, s.99-105; 2006, № 1, s. 66-72; M.Atakişiyev.Azərbaycanın yeni neft siyasəti və iqtisadi yüksəliş. Bakı, Azərbaycan, 2004, 264 s.

BTC-nin operatoru «BP Exploration (Caspian Sea) Ltd» şirkətinin məlumatına görə, kəmərlə nəql edilən neft, əsasən, Aralıq dənizindəki limanlar vasitəsilə Avropaya ötürülür. Oradan isə ölkədaxili boru kəmərləri ilə digər dövlətlərdəki alıcılara çatdırılır. Bundan sonra da əsas həcmlər Aralıq dənizi hövzəsindəki bazara yola salınacaq. Lakin həcmlər artdıqca, ola bilsin ki, neftin bir hissəsi ABŞ-ın Şərq hissəsinə göndərilsin. Həcmlərin artması nəticəsində neftin Süveyş kanalı vasitəsilə Hindistana göndərilməsi də mümkündür. Gələcəkdə BTC-yə «Azəri-Çıraq-Günəşli» neftindən əlavə Xəzərin o tayından gələn neftin də qoşulacağı gözlənilir.[1]

2006-cı il iyunun 16-da Azərbaycan və Qazaxıstan ölkələrinin dövlət başçıları «Azərbaycan Respublikası ilə Qazaxıstan Respublikası arasında neftin Qazaxıstan Respublikasından Xəzər dənizi və Azərbaycan Respublikasının ərazisi ilə «Bakı-Tbilisi-Ceyhan» sistemi vasitəsilə beynəlxalq bazarlara nəql edilməsinə dəstək verilməsi və şərait yaradılması haqqında» Müqavilə imzaladılar. Qazaxıstanın BTC-yə qoşulması həm regional əməkdaşlıq və dinamik iqtisadi inkişaf, həm də enerji ehtiyatlarının dünya bazarlarına çatdırılmasının alternativ yolu baxımından çox mühüm hadisədir. Qazaxıstan nefti Rusiya və Çin istiqamətləri ilə yanaşı BTC ƏİBK vasitəsilə də nəql ediləcək.

Heydər Əliyev adına «Bakı-Tbilisi-Ceyhan» Əsas İxrac Boru Kəmərinin təntənəli açılış mərasimində (13.07.2006-cı il, Ceyhan, Türkiyə) Azərbaycan Prezidenti

---

[1] Bax: «Azərbaycan» qəz., 2006, 28 iyul, № 166, s.4.

İlham Əliyevin söylədiyi kimi, bu kəmərin fəaliyyətə başlaması ilə Azərbaycanın qarşısında yeni üfüqlər, yeni imkanlar açılır. Azərbaycan iqtisadi cəhətdən çox zəngin ölkəyə çevriləcək, ölkədə bütün sosial problemlər öz həllini tapacaqdır. … Azərbaycan dünya iqtisadiyyatına daha da inamla inteqrasiya edəcəkdir. … Bakı-Tbilisi-Ceyhan bizim müstəqilliyimizi möhkəmləndirəcək, enerji müstəqilliyimizi təmin edəcəkdir.[2]

Hazırda Azərbaycan qazı artıq Avropa İttifaqı bazarlarına çatdırılır. Belə ki, 2007-ci il noyabrın 18-də Türkiyə ilə Yunanıstan arasında inşa olunmuş qaz kəmərinin açılış mərasimi keçirildi.[3] Bu kəmər vasitəsilə Xəzər hövzəsindən, Orta Şərqdən və Türkiyəyə qonşu olan digər bölgələrdən təbii qazın Türkiyə və Yunanıstan ərazisi ilə Avropa bazarlarına ötürülməsi təmin olunacaq. Bundan başqa, 2012-ci ilin sonunadək Adriatik dənizinin dibi ilə daha bir kəmərin inşası planlaşdırılır. Bu xətt Yunanıstanla İtaliyanı birləşdirəcək və nəticədə Xəzər regionunda hasil ediləcək təbii qazın Mərkəzi Avropaya çatdırılması imkanı daha da genişlənəcəkdir.

Beləliklə, qloballaşma dövründə beynəlxalq boru kəməri nəqliyyatı ölkələrin dünya iqtisadiyyatına inteqrasiya prosesinə və müasir beynəlxalq iqtisadi münasibət-lərin, o cümlədən beynəlxalq nəqliyyat-hüquq münasibətlərinin və bütövlükdə beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat hüququnun inkişafına əhəmiyyətli təsir göstərir.

---

[2] Bax: «Azərbaycan» qəz., 2006, 14 iyul, № 154, s.1.

[3] Bax: «Xalq» qəz., 2007, 20 noyabr, № 261, s.2.

8.4. Beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat-kommunikasiyalarının bəzi hüquqi aspektləri

Dünya bazarlarına enerji ehtiyatlarının, başlıca olaraq, neft və qazın nəql olunması məqsədilə boru kəmər nəqliyyat-kommunikasiya infrastrukturunun inkişaf etdirilməsi, fikrimizcə, beynəlxalq nəqliyyat əlaqələrinin inkişafında yeni mərhələnin başlanğıcı oldu. Lakin problemin həlli müasir dövlətlərin effektli əməkdaşlığı və tərəfdaşlığı çərçivəsində mümkündür. Bu ideya «Ukrayna və Qara dəniz – Xəzər regionunda dəhlizlərin təhlükəsizliyi problemləri» mövzusu üzrə Beynəlxalq Konfransda da (Kiyev, 1999-cu il) vurğulanmışdır. Bu baxımdan, Avropa Energetika Xartiyası Katibliyinin Baş katibi cənab P.Şütterlenin müvafiq regionda sabitliyə və təhlükəsizliyə zəmanətin meyarı kimi nəqliyyat dəhlizlərinin yaradılması barədə ifadəsi diqqətəlayiqdir[1].

Müasir dövrdə dövlətlərin **müqavilə-hüquq praktikasına** müvafiq olaraq, beynəlxalq boru kəməri nəqliyyatının fəaliyyətinin nizama salınması məqsədi ilə bir sıra beynəlxalq-hüquqi aktlar qəbul edilmişdir. Onların arasında Avropa Energetika Xartiyası (1991-ci il)[2] və Enerqetika Xartiyasına Müqavilə (1994-cü il)[3] xüsusi əhəmiyyət kəsb edir.

---

[1] Bax: Материалы I Международной научно-практической конференции (ГУУАМ). Национальный институт украинско-российских отношений / Пирожков С.И. (глав. ред). Киев: Фонд Ф. Эберта, 1999, с.90.

[2] Bax: Действующее международное право. Т.3. М.: МНИМП, 1997, с. 173-180. Xartiyanı Avropa və Asiyanın artıq 49 ölkəsi imzalamış və 1991-ci ildə Rusiya ona qoşulmuşdur; bu sənəd onu imzalayan 13 dövlət tərəfindən ratifikasiya olunduqdan sonra 1998-ci ildə qüvvəyə minmişdir (bu məlumatlar barədə bax: газ. «Известия» от 4 апреля 2006 г., с. 6).

[3] Mətn üçün bax: Договор к Энергетической хартии и связанные с ним документы. Секретариат Энергетической хартии. Напечатано при поддержке Программы Синержи Европейского Союза. 1996, с. 45-133.

Avropa Energetika Xartiyasının «Məqsədlər» adlı I bölməsinin 1-ci abzasında qeyd olunduğu kimi, «bu sənədi imzalayan Tərəflər təhlükəsizlik səviyyəsini yüksəltmək və ətraf mühitin problemlərini minimuma endirmək məqsədilə, iqtisadi baxımdan münasib təməl əsasında enerji təchizatının etibarlılığını yüksəltməyə, enerji istehsalının effektliliyini, enerjinin çevrilməsi, nəql edilməsi, paylaşdırılması və ondan istifadəni maksimum dərəcədə təmin etməyə səy göstərirlər».

Bununla yanaşı, o da tamamilə aydındır ki, «energetika yalnız enerji sahəsi monopoliyaya çevrilmədiyi halda təhlükəsiz ola bilər» prinsipi Xartiyanın baza prinsipidir. Bu həm alıcılara (AB ölkələri bir mənbədən tədarükü məhdudlaşdırmalı-dır), həm də istehsalçılara aiddir – müxtəlif şirkətlər enerji daşıyıcılarının hasilatı və nəql edilməsilə bağlı bərabər imkanlara malik olmalıdır.

Energetika Xartiyasına Müqavilənin 1-ci maddəsinin 5-ci bəndində enerji sektorunda təsərrüfat fəaliyyətinə aşağıdakı kimi tərif verilir: bu, «enerji materiallarının və məhsullarının kəşfiyyatı, hasilatı, emalı, istehsalı, saxlanması, quru ilə nəql edilməsi, ötürülməsi, paylaşdırılması, ticarəti, satışı üzrə fəaliyyətdir». Həmçinin, 7-ci maddənin («Tranzit») «b» bəndinin 10-cü yarımbəndində isə dəqiq göstərilir ki, «enerjinin nəql edilməsi üçün qurğular yüksək təzyiqli magistral qaz kəmərlərindən, yüksək gərginlikli elektrik ötürücü sistem və xətlərindən, magistral neft boru kəmərlərindən, kömür pulpa kəmərlərindən, neft məhsulları ötürücülərindən və enerji materiallarının və məhsullarının ötürülməsi üçün xüsusi olaraq nəzərdə tutulan digər stasionar obyektlərdən ibarətdir» [1].

Göründüyü kimi, müasir beynəlxalq nəqliyyat-hüquq münasibətləri daha çox onunla şərtlənir ki, beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat sənayesi digər müvafiq sahələrə münasibətdə vahid sistem

---

[1] Dövlətimiz bu Müqaviləyə (Əlavələr və Protokollarla birlikdə) 6 iyun 1997-ci il tarixli 299-IQ nömrəli Qanununa əsasən, qoşulmuş və Azərbaycana münasibətdə bu sənədlər 16 aprel 1998-ci ildən qüvvəyə minmişdir. Bax: AR QT. Bakı, Azərbaycan, 1997, № 5, m. 204, s. 927-928.

kimi formalaşan **beynəlxalq nəqliyyat kompleksi** qismində çıxış edir[2].

Hər bir müasir dövlətdə onların iqtisadiyyatının müvafiq sahələrinin nəqliyyat əlaqələrini təmin edən vahid nəqliyyat sistemi belə bir beynəlxalq kompleksin ayrılmaz tərkib hissəsi kimi çıxış edir. Lakin neft, qaz və onların emalı məhsullarının nəql edilməsi, həcminin və əhəmiyyətinin artması ilə əlaqədar olaraq, son onilliklər nəqliyyat sisteminə yeni elementin – qaz halında və maye maddələrin kəmərlərlə nəqli üçün nəzərdə tutulan müstəqil nəqliyyat növü olan boru kəməri nəqliyyatının da daxil edilməsinə tələbat artmaqdadır.

Həcm və uzunluq baxımından o qədər də böyük olmayan ilk boru kəmərləri hələ XX əsrdən də bir qədər əvvəl quraşdırılsa da, bu nəqliyyat növünün inkişafı bütövlüklə keçən əsrə, xüsusən də onun ikinci yarısına aiddir. Ötən yüzilliyin 70-ci illərinin əvvəllərində dünyada **magistral neft kəmərlərinin** ümumi uzunluğu 258 min km, qaz kəmərlərinin uzunluğu isə 609 min km təşkil edirdi. O zaman neft kəmərlərinin ümumi uzunluğunun, təxminən, yarısı, qaz kəmərlərinin isə üçdən iki hissəsi ABŞ-ın payına düşürdü, keçmiş SSRİ-də isə boru kəməri şəbəkəsinin quraşdırılması hələ təzəcə sürətlənməyə başlamışdı. Yeni əsrin əvvəllərində dünya miqyasında magistral neft kəmərlərinin ümumi uzunluğu, demək olar ki, iki dəfə artaraq, 500 min km təşkil etdi, boru kəmərlərinin məcmu şəklində uzunluğu isə 2 mln km-dən artıq oldu. Hazırda ən uzun boru kəməri şəbəkələrinə ABŞ və Rusiya malikdir, üçüncü yerdə isə onlardan xeyli geri qalan Avropa gəlir.

Müxtəlif məlumatlara görə, **magistral qaz kəmərlərinin** uzunluğu 400 min km-dən, qazötürücü və qazpaylaşdırıcı şəbəkəyə daxil olan borü kəmərlərinin ümumi uzunluğu isə 2 mln km-dən çoxdur. Keçən əsrin sonunda Amerikadakı boru kəmərləri vasitəsilə 485 mln t xam neft və 727 mln t neft məhsulları ötürülüb. Avropada Rusiya, Ukrayna və Belorusiyanın imkanları nəzərə alınmamaqla magistral neft kəmərlərinin ümumi uzunluğu 45 min km, qaz

---

[2] Bu barədə daha ətraflı bax: Лопатина Н.Ф. Единая транспортная система (хозяйственно-правовые аспекты). М.: Наука, 1980 və b.

kəmərlərininki isə 10,5 min km təşkil edir. Son illərin orta statistik göstəricilərinə görə, bu kəmərlərlə hər il 800 mln t neft ötürülür.

Rusiyadan Avropaya istiqamətlənmiş «Dostluq» neft kəməri sisteminin qollarından biri Polşa və Almaniyadan keçdiyi halda, onun Cənub sahəsi («Dostluq-Adria») bu iki boru kəmərini birləşdirməli və sistemi İtaliyanın Triyest limanına qədər 70 km uzunluğunda sualtı boru kəməri tamamlamalıdır. Nəticədə, cənub sahəsi Cənubi Almaniya və Avstriyaya neft çatdıran Transalp boru kəmərilə birləşdiriləcək. Beləliklə, Rusiyadan neft ixracının daha bir istiqaməti Qara dənizdən, deməli, həm də neft tankerlərinin keçməsi üçün məhdudiyyətlərin mövcud olduğu Bosfor və Dardanel boğazlarından yan keçə biləcək. Üstəlik, Adriatik dənizinə boru kəmərilə belə bir çıxış mümkün olduğu təqdirdə neftin böyük tutumlu tankerlərlə Aralıq dənizi hüdudlarından da kənara daşınmasına imkan yaranacağı nəzərdə tutulur.

1968-ci ildə Alyaskanın Şimal yoxuşunda Amerika neft şirkətlərinin axtarışları nəticəsində Prudo körfəzi rayonunda böyük neft yataqları aşkarlanandan sonra Transalyaska boru kəməri də fəaliyyət göstərir. Bu körfəzin neft ehtiyatları 15 mlrd barrel kimi qiymətləndirilirdi ki, bu da Şərqi Texasın neft ehtiyatlarından 3 dəfə çoxdur[1]. Qərbdə Şimal dənizindəki[2] yataqları Avropa qitəsilə, həmçinin Yaxın Şərqin və Şimali Afrikanın neft ixrac edən ölkələrini dəniz terminalları ilə birləşdirən boru kəməri xətləri əhəmiyyətli rol oynamağa başladı.

Qeyd etmək lazımdır ki, müasir mərhələdə dövlətlər Dünya okeanının dibində yerləşən neft və qaz yataqları barədə əhəmiyyətli faktiki məlumatlara malikdir[3]. Məlum olduğu kimi, hələ XIX əsrin

---

[1] Daha ətraflı bax: еженедельник «За рубежом», М., № 49, 1970, с. 27.

[2] Daha ətraflı bax: Современное международное морское право. Режим вод и дна Мирового океана. М.: Наука, 1974, с. 184-190; Овлащенко А.В. Территориальные проблемы, связанные с разграничением морских пространств // Транспортное право. М., 2004, № 2, с.8-11, № 4, с.2-6 və b.

[3] Bu yataqlar barədə bax: məsələn, Калинко М.К. Нефтегазоносные акватории мира. М.: ЦНИИТЭнефтегаз, 1964, с. 73-80; Нефтегазоностность морей и океанов. Колл. авт. М.: Недра, 1973 və b.

20-ci illərində Bakı yaxınlığında Xəzər dənizində sahildən 20-30 m məsafədə sudan təcrid edilmiş quyular quraşdırılmış və oradan bir neçə il ərzində neft hasil edilmişdi[4]. 1922-ci ildə isə Xəzərdə dəniz qazma işlərinə başlanılmış və ilk dəniz neyt yatağı aşkar edilmişdi. Bu kontekstdə onu da qeyd etmək yerinə düşərdi ki, Meksika körfəzində neft quyularının qazılmasına 25 il sonra – 1949-cu ildə başlanıldı[5].

Dəniz və okeanların mineral-xammal ehtiyatları **müasir dövlətlərin iqtisadiyya-tında** getdikcə daha əhəmiyyətli rol oynamaqdadır. Xüsusilə, Rusiya Federasiyasın-dakı nüfuzlu tədqiqatçılar qeyd edirlər ki, 2020-ci ilə qədər «kontinental hissədəki karbohidrogen xammal və digər mineral ehtiyatların tükənməsi perspektivi faydalı qazıntılar ehtiyatları kəşfiyyatının kontinental şelfə, perspektivdə isə okean yamacları və yataqlarına istiqamətlənməsini şərtləndirir»[1]. Hazırda Rusiya, dünyada ikinci yerdə duraraq, 62 min km magistral neft və 150 min km qaz boru kəmərlərini əhatə edən boru kəmər nəqliyyat-kommunikasiya şəbəkəsinə malikdir. Həmin kəmərlərlə ildə 300 mln tondan artıq neft, 530 mlrd kub metrdən artıq qaz nəql edilir.

Təkcə Rusiya Federasiyasında deyil, digər yeni suveren dövlətlərdə də əsas magistral boru kəmərlərinin

---

[4] Bax: Мехтиев Ш.Ф. Нефтяные богатства Каспийского моря. Баку: Азнефтиздат, 1957, с. 11.

[5] Bax: Нефтегазоностность морей и океанов. Колл. авт. М.: Недра, 1973, с. 224.

[1] Разработка стратегии, прогнозов и программ территориального экономического и социального развития страны, ее крупных регионов и субъектов Российской Федерации, комплексных проблем размещения производительных сил, включая проблемы экономической безопасности // Государственное научно-исследовательское учреждение "Совет по изучению производительных сил". Министерство экономического развития и торговки Российской Федерации. Российская Академия Наук. http://www.sops.ru/rus/research/ resear1.asp; О.Эфендиев, Э.Алиев. Внешнеэкономическая деятельность современного Азербайджана. Учебное пособие. Баку: «Зардаби LTD» ООО, 2007, с. 262 və b.

istiqamətləri onların ixrac göndərişlərinin coğrafiyasını əks etdirir və kifayət qədər perspektivli görünür.

Odur ki, qaz magistralları ilə Şimala (Buxara–Ural və Orta Asiya–Mərkəz marşrutları) Türkmənistan və Özbəkistandan «mavi yanacaq», həmçinin Tengiz yatağından Mərkəzi Rusiyadan Qara dənizdəki Novorossiysk limanına neft nəql edən Orta Asiya dövlətlərinin boru kəmər nəqliyyat-kommunikasiya şəbəkəsinin inkişafına böyük marağı heç də təsadüfi deyildir[2]. Orta Asiya regionu dövlətlərinin neft və qaz sektorlarının Rusiya Federasiyası ilə fəal əməkdaşlığını Avropa, Yaxın Şərq və digər bazarların cəlb edilməsinə yönəlmiş inkişafda ciddi addım kimi qiymətləndirmək lazımdır.

Hindistan və Pakistan da haqqında danışılan regionun[3] enerji daşıyıcılarına böyük maraq göstərir və güman ki, yaxın gələcəkdə ora Əfqanıstan ərazisindən keçməklə müvafiq boru kəmərləri çəkiləcək. Qazaxıstanın neft yataqlarından təchiz edilməkdə Çin də maraqlı olduğundan, yaxın illərdə uzunluğu demək olar ki, 3 min km, illik ötürmə qabiliyyəti isə 40 mln t xam neft olan boru kəmərinin çəkilməsi planlaşdırılır.

---

[2] Bu barədə bax: Жильцов С.С., Зонн И.С., Ушков А.М. Геополитика Каспийского региона. М.: Международ-ные отношения, 2003, с. 153, а также: Дарабади П. Геоистория Каспийского региона и геополитика современности. Баку: Элм, 2002, с. 157-175 və b.

[3] Okeandan uzaq olan kontinental Avrasiyanın və regionun dünyanın qalan hissəsilə əlaqələrini təmin edən boru kəmərlərinin əhəmiyyəti və potensialı barədə bax: Маккиндер Х. Географическая ось истории // Элементы. Евразийское обозрение. № 7, 1996, с. 26-31 və b.

P.Darabadinin tamamilə haqlı olaraq qeyd etdiyi kimi, «**nəhəng neft və qaz ehtiyatları Xəzəryanı regionda geosiyasi qüvvələrin nisbətinə ciddi təsir göstərən əhəmiyyətli geosiyasi amildir**» [1]. Biz həmin iddianı bütövlüklə Orta Asiya regionuna da şamil etmək fikrindəyik. Bu, qanunauyğun haldır, çünki bəzi mütəxəssislərin qiymətləndirmələrinə görə, dünyada ümumi neft ehtiyatları 150 mlrd t həcmində təşkil edir ki, bunun da 25 mlrd tondan çoxu Xəzər regionunun payına düşür[2]. A.P.Alximenkonun fikrincə, Xəzər dənizinin neft ehtiyatları 30 mlrd t, qaz ehtiyatları isə onlarla trilyon kub metr həcmində qiymətləndirilir[3]. Digər mütəxəssislər isə güman edirlər ki, ərəb neftinin alternativi kimi, 2010-cu ilə Şimal dənizində hasilat azalanda Xəzər dənizi hövzəsinin nefti Avropa üçün böyük əhəmiyyət kəsb edə bilər[4]. «Nyu-York Tayms» qəzetinin məlumatına görə, təkcə Qazaxıstan, Azərbaycan və Türkmənistan 100 mlrd barreldən çox neftə sahibdir ki, bu da Xəzər regionunu Fars körfəzi və Sibirdən sonra dünyanın üçüncü ən böyük neft mənbəyinə çevirir.[5] Məşhur politoloq D.Faynın fikrincə, «ABŞ-ın Fars körfəzindəki təhlükəsizlik təminatlarını Xəzər dənizinə şamil etməyə məcbur olacağı durumu da

---

[1] Дарабади П. Геоистория Каспийского региона и геополитика современности. Баку: Элм, 2002, с. 157-175.

[2] Bu məlumatlar barədə bax: Журнал «Морской сборник», (№ 7, 1997, с. 22); газ. «Красная Звезда» от 5 октября 2000 г.

[3] Bax: Алхименко А.П. Мировой океан в XXI веке: природопользование, географические проблемы / Сб. научных трудов «Мировой океан на пороге XXI века». СПб., 1999, с. 25.

[4] Sitat: Кушкумбаев С. Влияние энергоресурсов на некоторые аспекты внутренней и внешней политики Казахстана // Центральная Азия и Кавказ, № 1, 1998, с. 41.

[5] Bax: New-York Times, 1998, 17 february.

istisna etmək olmaz».[6] V.A.Hüseynovun fikrincə isə «ümumiyyətlə, neft hasilatı tez-tez dünyanın münaqişəli və siyasi baxımdan qeyri-sabit regionlarında həyata keçirilir»[7].

Qeyd etmək lazımdır ki, Rusiya Federasiyasının müasir planlarında qazın Yunanıstan, İtaliya, həmçinin Livan və İsrailə çatdırılması məqsədilə Türkiyə **tranzit dəhliz** rolunda nəzərdə tutulub. Bununla yanaşı, fikrimizcə, «Mavi axın» layihəsi vasitəçilərdən istifadə olunmamaqla, Türkiyəyə xammal çatdırılmasına dair alternativ tədarük sxemidir. Bu layihənin dənizin dibi ilə onun daha bir qolunun çəkilməsilə genişləndirilməsi 2015-ci il üçün boru kəmərinin gücünü ildə 12-13 mlrd kub metrə qədər artıracaq. Yunanıstan isə İtaliya bazarına istiqamətlənməklə, Avropa Birliyinin yeni tranzit girişinə çevriləcək[1]. Belə bir cəhət də müəyyən maraq doğurur: Türkiyə, güman ki, Avropa bazarında öz payını artırmaqda maraqlı olan İranın da enerji planlarında yer almışdır. Rusiya ilə Ukrayna arasındakı «qaz mübahisələrindən» və ciddi fikir ayrılıqlarından təşvişə düşən Avropa isə Türkiyədən Bolqarıstan, Rumıniya, Macarıstan və Avstriyadan keçməklə yeni alternativ boru kəməri çəkilməsi layihəsi («Nabukko») üzərində düşünür. Layihəyə görə, ötürücülüyü ildə 30 mlrd kub m olan boru artıq 2011-ci ildə işə salına bilər[2].

---

[6] Sitat: Гусейнов В.А. Каспийская нефть. Экономика и геополитика. М.: Олма-Пресс. 2002, с. 134.
[7] Bax: yenə orada, s.22.
[1] «Qazprom»un perspektiv planları və qazötürücü nəql barədə bax: Чайка Ф. Русский газ дойдёт до Иерусалима // «Известия» от 6 февраля 2006 г., с. 6.
[2] Bax: yenə orada.

Bütün dünyada hasil olunan təbii qazın beşdən bir, xam neftin isə doqquzdan bir hissəsinin ixracatçısı olan Rusiyanın enerji sahəsindəki həlledici rolunu da qeyd etmək lazımdır. Avropa qitəsində bu dövlət enerji daşıyıcıları ixracında liderdir.

Eyni zamanda, qeyd etmək lazımdır ki, Azərbaycan Respublikasının «**boru kəməri» siyasəti** və onun nəticəsi kimi BTC, BTƏ və s. nəqliyyat-kommunikasiya kompleksinin yaradlması ölkənin qlobal iqtisadi proseslərə inteqrasiyasına və müasir beynəlxalq boru kəməri nəqliyyatının inkişafına əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərən amildir.

Beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat-kommunikasiyalarının hüquqi tənzimlən-məsi kifayət qədər inkişaf etməmişdir: nəqliyyat fəaliyyətinin digər sahələrindən fərqli olaraq, universal beynəlxalq-hüquqi tənzimləmə yoxdur; mövcud olan beynəlxalq-hüquqi normalar, mahiyyət etibarilə, partikulyardır və xeyli dərəcədə xüsusi-hüquqi tənzimləməyə aiddir (çünki onlarda dövlətlər, bir qayda olaraq, suveren qismində deyil, təsərrüfat subyektləri kimi çıxış edirlər; üstəlik, sazişlərin böyük hissəsi, şübhəsiz, xüsusi-hüquqi tənzimləmə sahəsinə aiddir, çünki bir tərəfdən dövlətlər, digər tərəfdən isə iri korporasiyalar – xarici təsərrüfat subyektləri arasında bağlanılır).

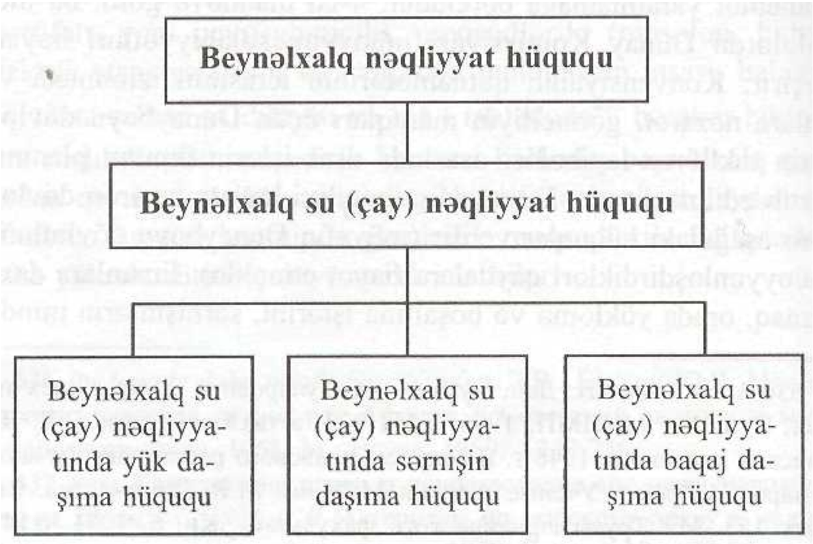
Əslində, bu sahəyə tətbiq edilə bilən universal xarakterli yeganə siyasi-hüquqi sənəd **Avropa Energetika Xartiyasıdır**. Lakin iri enerji daşıyıcıları ixracatçılarından heç biri (istər Rusiya, istərsə də Norveç) Xartiyanı

ratifikasiya etməmişlər. Yuxarıda qeyd olunduğu kimi, ABŞ və Kanada isə 1991-ci ildən etibarən danışıqlarda bilavasitə iştirak etmələrinə baxmayaraq, bu sənədi imzalamamışlar.

Belə bir şəraitdə regionda bir sıra dövlətlərin bu sahənin və onun hüquqi tərkib hissəsinin möhkəmləndirilməsinə və sabitləşməsinə imkan yarada bilən formalaşmaq-da olan vahid hüquqi mövqelərini (məsələn, GUAM çərçivəsində) qiymətləndirmə-mək çətindir. MDB-yə üzv olan dövlətlərin enerji daşıyıcılarının beynəlxalq ticarəti və onların nəql edilməsi sahəsində birbaşa hüquqi tənzimlənmənin zəruriliyi ilə bağlı vahid fikirləri də eyni dərəcədə müsbət dəyrləndirilməlidir.

Bu ümumfikir kontekstində beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat-kommunikasiyaları sahəsində mövcud olan çoxsaylı konvensiyalarla birlikdə, ÜTT-nin analoqu olan **müəyyən bir qurumun yaradılması** məqsədəuyğun olardı. Zənn edirik ki, bu qurum vasitəsilə enerji daşıyıcılarının azad ticarətinin beynəlxalq prinsip və standartları, beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat sistemlərinə qoşulma, sərmayə qoyuluşu qaydası, vergitutma və digər məsələlərin həlli, həmçinin ixracatın hansı hallarda dayandırılmasının mümkünlüyü və şərtləri barədə müvafiq qaydalar müəyyənləşdirilə bilər. Fikrimizcə, təsəvvür edilən bu qurum, ən azı, Avropa Energetika Xartiyasının və Energetika Xartiyasına Müqavilənin (müvafiq Əlavə və Protokollarla) qüvvədə olan müddəalarına əsaslanmalıdır.

8.5.«Beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat hüququ» fəsli üzrə sxem



IX FƏSİL. BEYNƏLXALQ QARIŞIQ (İNTERMODAL) DAŞIMALAR HÜQUQU

9.1.Beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımalar hüququ anlayışı və onun prinsipləri

Müxtəlif ölkələr arasında yük və ya sərnşin daşımaları bəzən iki və daha çox nəqliyyat növündən istifadə edilməklə həyata keçrilir. Belə nəqliyyat daşımaları **beynəlxalq qarışıq daşımalar** adlanır. Bu növ daşımalara intermodal daşıma və ya multimodal daşıma da deyilir. İngilis-amerikan ədəbiyyatında belə terminlərdən istifadə olunur. Bunlardan əlavə, burada «mixed transport», «combined transport» kimi terminlər də işlədilir. Eyni zamanda, hüquq ədəbiyyatında və nəqliyyat qanunvericiliyində «kombinə edilmiş daşıma» kimi ifadədən də istifadə olunur.

Beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımaları digər daşıma növlərindən fərqləndirən əsas cəhət ondan ibarətdir ki, bu daşımaların iştirakçılarından biri olan **operator (qarışıq daşıma operatoru**) vahid daşıma sənədi (vahid qarışıq daşıma müqaviləsi) əsasında bütövlükdə daşıma prosesini təşkil edir.

Beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımaların həyata keçirilməsi prosesində yükgöndərən, operator, yükalan və digər şəxslər arasında, habelə nəqliyyat daşıma əlaqələri ilə bağlı dövlətlər arasında müəyyən nəqliyyat-hüquq münasibətləri yaranır. Bu münasibətlər isə beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımalar hüququ vasitəsi ilə nizama salınır. İntermodal daşımaların əmələ gəlməsi ötən əsrin əvvəllərinə təsadüf edir və bununla bağlı formalaşmış hüquq sferası nisbətən yenidir. Lakin, müasir dövrdə beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımaların hüquqi tənzimlənməsi məsələlərinin tədqiq edilməsi hüquq ədəbiyyatı səhifələrində geniş yer almışdır.[1] Postsovet

[1] Məsələn bax: Гуреев С.А., Копылев М.Н. Международное транспортное право. М.: Изд-во УДН, 1987, с. 73-79; Бровка С.В., Савченко М.И.

ölkələrinin də nəqliyyat qanunvericiliyi[1] və milli nəqliyyat hüququ bu məsələlərin həllinə xüsusi diqqət yetirir.[2]

Qloballaşma şəraitində inteqrasiya proseslərinin, müasir texnika və informasiya-kommunikasiya texnologiyalarının surətli inkişafı beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin, o cümlədən beynəlxalq intermodal daşımaların genişlənməsinə əhəmiyyətli təsir göstərir. Bu sahədəki ictimai münasibətlər qrupu iqtisadi inkişaf tempinə uyğun olaraq dəyişdikcə və spesifikləşdikcə, onların nizamasalma predmetinə aid olduğu hüquq sahəsi (məsələn, beynəlxalq iqtisadi hüquq) çərçivəsində öyrənilməsi və tənzimlənməsi çətinləşir. Söhbət beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımalarla bağlı nəqliyyat-hüquq münasibətlərindən gedir. Bu münasibətlər qrupu inkişaf etdikcə, onlar ayrılaraq müstəqil hüquq sferası kimi tədqiq olunmağa başlayır. Müasir dövrdə intermodal daşımalarla bağlı müvafiq normativ-hüquqi bazanın, prinsip və normaların beynəlxalq sənədlərdə təsbit edilməsi və dövlətlərin bu sahədəki müqavilə praktikası artıq beynəlxalq nəqliyyat hüququnun spesifik subinstitutu kimi beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımalar hüququnun bərqərar olması qənaətinə gəlməyə əsas verir.

Beynəlxalq kombinə edilmiş daşımalar sahəsində mövcud olan beynəlxalq -hüquqi sənədlərə və elmi mənbələrə əsaslanaraq

---

Международное транспортное право. Минск: «Веды», 1997, с.53-70; Авчинкин Д.В. Международные перевозки. Минск, Амелфея, 1999, с.46-57; Ерпылева Н.Ю.Международное частное право. Учебник. М.: Проспект, 2004, с. 286-294; Гафаров З.М., Алиев Э.А. Применение современного международного транспортного права в Азербайджанской Республике М., Олма-Пресс, 2002, с.172-183; Тулеугалиев Г.И. Избранные труды по транспортному праву. Алматы: НИИ частного права Каз ЮГУ, 2003, с. 451-464 və b.

[1] Məsələn, bax: «Nəqliyyat haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanunu (1999-cu il); Ukraynanın «Nəqliyyat haqqında» Qanunu (1994-cü il) və b.

[2] Bax: məsələn, Транспортное право / Авт. кол. М.: Былина, 2002, с.84-86; Егиазаров В.А. Транспортное право. М.: Юстицинформ, 2007, с.131-145; Əliyev E.Ə. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2005, 544 s.; Транспортное право Украины /Составитель: Сунцов В.В. Харьков: Консум, 1998, 495с. və b.

beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımalar hüququna anlayış verə bilərik: **beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımalar hüququ dedikdə beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımaların hüquqi rejimini müəyyən edən və daşıma fəaliyyəti ilə bağlı dövlətlərarası münasibətləri nizama salan hüquq normalarının məcmusu başa düşülür.**

Beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımalar hüququ beynəlxalq nəqliyyat hüququnun spesifik subinstitutudur. Onun **spesifik hüquqi tənzimetmə predmetinə** beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımalardan istifadə üzrə dövlətlərarası münasibətlər aiddir.

Beynəlxalq intermodal daşımaların təşkili və həyata keçirilməsi zamanı beynəlxalq nəqliyyat hüququnun prinsipləri ilə yanaşı, **xüsusi (sahəvi) prinsiplər** də tətbiq edilir.

Onlara aşağıdakıları aid etmək olar:

-daşıma prosesinin operator tərəfindən həyata keçirilməsi;

-daşıma prosesi üçün iki və daha çox nəqliyyat növündən istifadə;

-yüklərin «qapıdan qapıya» çatdırılması;

-yükün təyinat yerinə dəqiq vaxtında çatdırılması;

-bütün nəqletmə prosesi dövründə operatorun məsuliyyət daşıması və s.

Beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımalar hüququnun mənbələri beynəlxalq müqavilələr və milli (daxili) qanunvericilikdir.

Beynəlxalq kombinə edilmiş daşımaların hüquqi tənzimlənməsi sahəsində əsas sənəd «Beynəlxalq qarışıq yük daşımaları haqqında» BMT Konvensiyası (1980-ci il) hesab olunur. Eyni zamanda, bu məsələnin nizama salınmasında dövlətlərin milli (daxili) nəqliyyat qanunvericiliyi ilə yanaşı, dövlətlər arasında bağlanan müvafiq sazişlər də əhəmiyyətli rol oynayır. Azərbaycan Respublikası bu sahədə bir çox dövlətlərlə hökumətlərarası sazişlər bağlamış və onun önəmli müqavilə praktikası formalaşmışdır. Nümunə qismində aşağıdakı sazişləri göstərə bilərik:

-«Azərbaycan Respublikası Hökuməti və Rumıniya Hökuməti arasında beynəlxalq qarışıq daşımalar haqqında» Saziş[1];

-«Azərbaycan Respublikası Hökuməti və Belarus Respublikası Hökuməti arasında beynəlxalq kombinə edilmiş yük daşımaları haqqında» Saziş[2];

-«Azərbaycan Respublikası Hökuməti və Ukraynanın Nazirlər Kabineti arasında beynəlxalq kombinə edilmiş yük daşımaları haqqında» Saziş[3];

-«GUAM – Demokratiya və İqtisadi İnkişaf Naminə Təşkilatın üzvü olan dövlətlərin Hökumətləri arasında beynəlxalq multimodal yük daşımaları haqqında» Saziş[4];

-«Azərbaycan Respublikası Hökuməti və Litva Respublikası Hökuməti arasında beynəlxalq kombinə edilmiş daşımalara dair» Saziş[1] və b.

Dövlətlər arasında kombinə edilmiş daşımaların genişlənməsi tendensiyası unifikasiya olunmuş vahid hüquqi rejimin formalaşmasının ilkin obyektiv iqtisadi şərtləri kimi beynəlxalq nəqliyyat hüququnun inkişafına strateji təsir göstərir.

Beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımalar hüququnun əmələgəlmə əlaməti daşıma (nəqletmə) prosesidir. Ona görə də beynəlxalq qarışıq daşıma, onun xüsusiyyətləri, təşkili, beynəlxalq-hüquqi tənzimlənməsi və s. məsələləri nəzərdən keçirmək məqsədəuyğun olardı.

---

[1] Bax: Sazişin təsdiq edilməsi barədə Azərbaycan Respublikasının 27.11.1998-ci il tarixli 544-IQ nömrəli Qanunu.

[2] Bax: Sazişin təsdiq edilməsi barədə Azərbaycan Respublikasının 16.02.2007-ci il tarixli 241-IIIQ nömrəli Qanunu.

[3] Bax: Sazişin təsdiq edilməsi barədə Azərbaycan Respublikasının 10.04.2007-ci il tarixli 289-IIIQ nömrəli Qanunu.

[4] Bax: Sazişin təsdiq edilməsi barədə Azərbaycan Respublikasının 01.10.2007-ci il tarixli 399-IIIQ nömrəli Qanunu.

[1] Bax: Sazişin təsdiq edilməsi barədə Azərbaycan Respublikasının 04.07.2008-ci il tarixli Qanunu.

9.2.Beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşıma, onun xüsusiyyətləri və təşkili

Beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşıma anlayışı və onun əsas şərtləri

Qeyd etmək lazımdır ki, daşıma prosesində, bir qayda olaraq, yalnız nəqliyyatın müəyyən bir növü (məsələn, dəniz nəqliyyatı və ya hava nəqliyyatı, yaxud avtomobil nəqliyyatı və s.) iştirak edir. Başqa sözlə, yük, adətən, ancaq hər hansı bir nəqliyyat növü vasitəsilə daşınaraq təyinat yerinə çatdırılır. Hüquq elmində buna birbaşa daşımalar deyilir.[2] Belə təsəvvür yaranır ki, nəqliyyatın hər hansı bir növü ilə yükdaşıma nəqliyyat prosesinin, subyektlərin iqtisadi-təsərrüfat fəaliyyətində nəqliyyat təminatının, habelə daşıma xidmətinin beynəlxalq ticarət dövriyyəsinə ixrac edilməsinin əsasını təşkil edir.

Lakin bu və ya digər səbəbə görə bəzən yükü nəqliyyatın yalnız bir növü ilə təyinat yerinə çatdırmaq mümkün olmur, yəni bir nəqliyyat növü çərçivəsində yük sahibinə daşıma xidməti göstərilməsi qeyri-mümkün olur. Məsələ burasındadır ki, hər bir nəqliyyat növünün özünəməxsus həm üstün, həm də çatışmayan (qüsurlu) cəhətləri vardır. Məsələn, əsrlər boyu dəniz nəqliyyatının belə bir üstün xüsusiyyəti olmuşdur ki, o, daşıma haqqı yüksək olmayan nəqliyyat növü kimi tanınmışdır. Dəniz nəqliyyatının qüsurlu cəhəti ondan ibarətdir ki, daşıma prosesi limanlarda başlayır, limanlarda da qurtarır («limandan limana» prinsipi). Nəqliyyatın bu növü yükü, necə deyərlər, «qapıdan qapıya» daşımaq xüsusiyyətindən məhrumdur. Əksinə, avtomobil nəqliyyatı belə xüsusiyyətə malikdir. Belə ki, nəqliyyatın bu növü ilə yük, adətən, satıcının anbarından alıcının anbarına daşınır. Başqa sözlə desək, avtomobil nəqliyyatı yükü «qapıdan qapıya» çatdırmaq xüsusiyyəti ilə səciyyələnir ki, bu, onun üstün cəhətlərindən biridir. Bununla

---

[2] Bax: Иоффе О.С. Советское гражданское право. Курс лекций. Часть 2. Л., 1961, с.277; Allahverdiyev S.S. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki kommentariyası). I hissə. Bakı, 2005, s.23.

belə, nəqliyyatın bu növünün öz qüsurlu cəhətləri də vardır. Məsələn, avtomobil nəqliyyatının yükgötürmə qabiliyyəti məhduddur, yəni o, böyük həcmli daşımalar həyata keçirmək qabiliyyətinə malik deyildir. Digər tərəfdən, avtomobil nəqliyyatına daşıma haqqının yuxarı (nisbətən baha) olması, daşımanın yüksək enerji və çox zəhmət tələb etməsi, məsafə baxımından məhdud sahədə tətbiq olunması, yollarda tıxacların yaranması və digər qüsurlu cəhətlər xasdır.

Qeyd etmək lazımdır ki, nəqliyyatın bir növü daşımanın coğrafiyası (məkanı), digər növü daşıma haqqı, üçüncü növü yükü təyinat yerinə çatdırma müddəti, dördüncü növü yükün salamat (olduğu kimi) qalmasının təminatı baxımından və s. qüsurlu cəhətlərə malikdir. Sözsüz ki, belə halda beynəlxalq daşımanı nəqliyyatın bir növü ilə qənaətbəxş şəkildə həyata keçirmək mümkün olmur. Dövlətlər arasında daşımanın qarşılıqlı, faydalı və səmərəli şəkildə təşkil olunması problemi yalnız nəqliyyatın bir neçə növünün iştirakı ilə həll oluna bilər. Bundan ötrü yükün daşınma marşrutu müəyyənləşdirilir, daşıma prosesini həyata keçirmək üçün nəqliyyatın ayrı-ayrı növləri seçilir və onlardan hər birinin yalnız müsbət keyfiyyətlərindən istifadə edilir. Belə daşıma beynəlxalq nəqliyyat hüququnda beynəlxalq qarışıq daşıma adlanır. Beynəlxalq qarışıq daşımanı (combined transport; intermodal transport; multmodal transport; mixed)[1] qarışıq daşımadan fərqləndirmək lazımdır. Onu bəzən kombinə edilmiş daşıma da adlandırırlar. Bəzi müəlliflər onu çoxnövlü daşıma adlandırmağa təşəbbüs göstərmişlər.[2]

Qarışıq daşıma dedikdə elə bir daşıma növü başa düşülür ki, belə daşıma zamanı nəqliyyat (daşıma) prosesini həyata keçirmək üçün iki və daha çox nəqliyyat növündən istifadə olunur. Belə daşımanın həyata keçirilməsində ən azı nəqliyyatın

---

[1] İngilis-amerikan ədəbiyyatı səhifələrində beynəlxalq qarışıq daşımaları məhz bu cür adlandırırlar.

[2] Bax: Морское право. Вып. 219, Л., 1979, с.39(müəllif K.F.Yeqorovdur).

iki müxtəlif növü iştirak edir. Ona çox vaxt birbaşa qarışıq daşıma deyilir.[1]

Qarışıq daşıma, hər şeydən əvvəl, nəqliyyat infrastrukturu müəssisəsinin (dəniz və ya çay limanının, aeroportun, terminalın və s.) iştirakı ilə həyata keçirilə bilər. Bu zaman belə müəssisələr daşıyıcıların fəaliyyətini bir-biri ilə əlaqələndirir. Digər tərəfdən, qarışıq daşıma belə müəssisələrin iştirakı olmadan da həyata keçirilə bilər. Bu zaman yük ardıcıl surətdə müəyyən nəqliyyat növünün daşıyıcısından digər nəqliyyat növü daşıyıcısına verilir.

Beynəlxalq qarışıq daşımaya gəldikdə isə, qeyd etmək lazımdır ki, o, nəqliyyatın ənənəvi sistemindən (unimodal transport), yəni **unimodal daşımadan** (unimodal daşıma nəqliyyatın bir növü tərəfindən həyata keçirilir)[2] bir sıra xarakterik cəhəti ilə fərqlənir. Belə cəhətlərə aşağıdakılar aiddir:

-ən azı iki növ nəqliyyatın iştirakı;

-yükün göndərilmə və təyinat yerinin iki müxtəlif dövlətdə olması, yəni daşımanın iki dövlət arasında həyata keçirilməsi;

-daşıma iştirakçılarından birinin (operatorun) daşıma prosesini bütövlükdə vahid daşıma sənədi (qarışıq daşıma müqaviləsi) əsasında təşkil etməsi;

-operatorun yükə görə yükgöndərmə yerindən təyinat yerinə kimi məsuliyyət daşıması;

-yükün, əsasən, xüsusi qablarda (konteyner, çən və s.) daşınması.

Göstərilən cəhətlərdən ikisi (birinci, daşımanın iki dövlət arasında həyata keçirilməsi və ikinci, daşıma prosesinin operator tərəfindən təşkil olunması) beynəlxalq qarışıq daşımanı qarışıq daşımadan fərqləndirməyə imkan verir.

---

[1] Bax: Allahverdiyev S.S. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki kommentariyası). I hissə. Bakı, 2005, s.23-24. «qarışıq daşıma» və «birbaşa qarışıq daşıma» eynimənalı (sinonim) anlayışlardar.

[2] Daşımanın yerli daşıma, birbaşa daşıma və birbaşa qarışıq daşıma kimi növləri fərqləndirilir. Bu barədə bax: Allahverdiyev S.S. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki kommentariyası). I hissə. Bakı, 2005, s. 22-23.

Beynəlxalq qarışıq daşıma dedikdə iki dövlət arasında həyata keçirilən, yükgöndərmə və təyinat yeri iki müxtəlif ölkə ərazisində olan və vahid daşıma sənədi əsasında operator tərəfindən bir neçə nəqliyyat növünün iştirakı ilə yerinə yetirilən daşıma başa düşülür. Ona **intermodal daşıma** və ya **multimodal daşıma** da deyilir.

İntermodal daşımaların böyük əhəmiyyəti vardır. Hər bir dövlət belə daşımaların inkişaf etdirilməsində və geniş yayılmasında maraqlıdır. Demək olar ki, dünya dövlətlərinin hamısı intermodal daşımaları dəstəkləyir. İntermodal daşımalar təkcə dövlətlərarası deyil, həm də qitələrarası daşımalar deməkdir.

Belə növ daşımanın bir sıra üstün cəhətləri vardır:

-birinci, intermodal daşımalar nəqliyyat infrastrukturu müəssisələri (dəniz və çay limanları, aeroportlar, terminallar və s.) də daxil olmaqla ölkənin nəqliyyat sisteminin inkişaf etdirilməsinə imkan yaradır;

-ikinci, qarışıq daşıma operatorlarının fəaliyyəti nəticəsində nəqliyyat xidmətinin ixrac edilməsi artır və bunun da müqabilində ölkə büdcəsinin gəlir hissəsi (büdcə gəlirləri) çoxalır;

-üçüncü, milli operatorların fəaliyyəti daxili (milli) nəqliyyat xidməti bazarına xarici nəqliyyat şirkətlərinin daxil olmasının qarşısını alır;

-dördüncü, qarışıq daşımalar ölkənin imicinin möhkəmləndirilməsinə müsbət təsir göstərir.

Eyni zamanda, intermodal daşımalar **iki nəqliyyat-hüquqi problemin həll** olunmasına imkan verir. **Birinci problem** yükdaşıma prosesində iştirak edən daşıyıcılar arasında qarşılıqlı münasibətləri qaydaya salmaq zərurətindən ibarətdir. Yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi, qarışıq daşımalarda ən azı iki nəqliyyat növü iştirak edir. Buna görə də daşıma prosesi bir neçə daşıyıcı tərəfindən həyata keçirilir ki, onlar arasında qarşılıqlı münasibətləri tənzimləmək məsələsi ortaya çıxır.

İikinci problem daşıyıcıların yük sahibi qarşısında daşıdıqları məsuliyyətdən ibarətdir. İntermodal daşıma

əməliyyatlarında bir neçə daşıyıcı iştirak edir. Daşımanın həyata keçirilməməsinə və qarışıq daşıma müqaviləsinin icra edilməməsinə görə mülki-hüquqi məsuliyyət kimin üzərinə düşür? Bax, problem də məhz bundan ibarətdir. Qeyd edək ki, belə növ daşımalarda məsuliyyət qarışıq daşıma operatorunun üzərinə düşür. Bu məsələ barədə növbəti paraqrafların birində söhbət açacağıq.

Beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımaların xüsusiyyətləri

İntermodal daşımalar, əsasən, nəqliyyat (daşıma) prosesi üçün vacib əhəmiyyəti olan iki mühüm prinsipin həyata keçirilməsini təmin edir. Bu prinsiplərə aşağıdakılar aiddir:

-yükü yükgöndərənin «qapısından» yükalanın «qapısına» çatdırmaq prinsipi («qapıdan qapıya» daşımaq prinsipi);

-yükü təyinat yerinə dəqiq vaxtında çatdırmaq prinsipi.

Çox vaxt unimodal daşımalar bu prinsiplərin həyata keçirilməsini təmin edə bilmir. Məsələ burasındadır ki, əvvəl qeyd etdiyimiz kimi, unimodal daşımalarda bir nəqliyyat növü iştirak edir. Şübhəsiz ki, dəniz nəqliyyatı, hava nəqliyyatı və s. kimi yalnız bir nəqliyyat növü vasitəsilə yükü «qapıdan qapıya» çatdırmaq mümkün olmur. İntermodal daşıma bu xüsusiyyəti ilə unimodal daşımadan fərqlənir.

İntermodal daşımaların əsas xüsusiyyəti ondan ibarətdir ki, belə daşımalar bir şəxs – **qarışıq daşıma operatoru** tərəfindən təşkil olunur və həyata keçirilir. Qarışıq daşıma operatoru daşımanı özü həyata keçirə və ya onun həyata keçirilməsini başqa şəxsə tapşıra bilər. Operator daşımanın kim tərəfindən həyata keçirilməsindən asılı olmayaraq, daşımanın realizə olunmasını təmin edir.

Operator intermodal daşımanın başlıca təşkilatçısı, daşıma prosesinin mərkəzi fiqurudur. Operator ekspeditor və daşıyıcı funksiyasını yerinə yetirsə də, onu nə ekspeditor, nə də agent hesab etmək olmaz. O, yükgöndərənlə (daşıma xidməti sifarişçisi ilə) qarışıq daşıma müqaviləsi bağlayır. Buna görə də operator müqavilə bağlayan tərəflərdən biridir.

Yükgöndərənlə (sifarişçi ilə) operator arasında münasibətlər yalnız bir nəqliyyat sənədi (qarışıq daşıma müqaviləsi) ilə tənzimlənir. Belə sənəd (müqavilə) yükün operator tərəfindən yükgöndərəndən qəbul edildiyi andan yükalana təhvil verildiyi anadək bütün daşıma dövrünü əhatə edir.

İntermodal daşıma həyata keçirilərkən yük sahibi ilə daşıyıcılar arasında münasibət yaranmır. Bu, qarışıq daşımanı (intermodal daşımanı) unimodal daşımadan fərqləndirməyə imkan verən əsas və başlıca cəhətdir.

Qarışıq daşıma operatoru yükü qəbul edərkən yükgöndərənə nəqliyyat (daşıma) sənədi verir. Bu sənəd **qarışıq yük daşınması müqaviləsinin** bağlanmasını ifadə edir, habelə belə müqavilənin bağlanma faktını təsdiqləyir. Digər tərəfdən, həmin sənəd yükün yolda olduğu müddət ərzində operatorun məsuliyyət daşımasını təsdiq edir.

İntermodal daşımalardan yalnız o halda danışmaq olar ki, qarışıq daşımaların, necə deyərlər, **beynəlxalq statusu** olsun. Qarışıq daşımalar isə yalnız belə bir şərtə əməl olunduqda beynəlxalq statusa malik ola bilər ki, yükün daşınma üçün qəbul edildiyi yer və yükün yükü almağa səlahiyyəti olan şəxsə (yükalana) verildiyi yer iki müxtəlif dövlətin ərazisində olsun. Yükgöndərənin, operatorun və yükalanın hansı dövlətə aid (məxsus) olmasının (onların «milli mənsubiyyətinin») əhəmiyyəti olmadığına görə, belə aidiyyətin məsələyə dəxli yoxdur. Belə ki, yuxarıda göstərdiyimiz şərt (yükün göndərilmə və təyinat yerlərinin iki müxtəlif dövlətin ərazisində olması şərti) mövcud olduqda, qarışıq daşıma nəqliyyat (daşıma) prosesinin bir dövlətə məxsus olmasına baxmayaraq, beynəlxalq status əldə edir.

Qarışıq daşıma operatorunun həyata keçirdiyi fəaliyyətin əsas məqsədi həm daxili (milli) bazarda, həm də beynəlxalq bazarda daşıma xidməti sifarişçilərinin (yük sahiblərinin) – müştəri kontingentinin hesabına daha çox gəlir (mənfəət) əldə etməkdən ibarətdir. Onların mənafeyi də məhz bununla müəyyən edilir.

Sözsüz ki, intermodal daşımalar mübahisəsiz olaraq bir sıra üstün cəhətlərə malikdir ki, beynəlxalq iqtisadi münasibətlərdə çıxış edən ayrı-ayrı təsərrüfat subyektləri onlardan müxtəlif cür istifadə edirlər. Məhz bu səbəbdən həmin daşıma növü beynəlxalq ticarət praktikasında geniş miqyasda tətbiq olunur.

İntermodal daşıma konteynerləşdirmə, elmi-texniki nailiyyətlərin və proqressiv nəqliyyat texnologiyasının tətbiq olunmasının nəticəsidir ki, bu da yükdaşımanın təşkilinin yeni üsulunu ifadə edir.

Beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımaların təşkili

Yükün təyinat yerinə çatdırılması bəzi hallarda nəqliyyatın iki və daha artıq növündən (məsələn, avtomobil, dəmir yolu və dəniz nəqliyyatı və s.) istifadə olunmasını tələb edir. Belə halda yük daşınmaq üçün hazırlanır, müvafiq sənədlər tərtib olunur, avtomobilə yüklənərək dəmir yolu stansiyasına çatdırılır. Bundan sonra yük vaqonlara vurulur və dəmir yolu ilə ölkənin hər hansı limanına daşınır. Limanda yük boşaldılır və anbarda saxlanılır. Gəmi verildikdə isə yük ona vurulur və dənizlə xarici limana daşınır. Orada yük gəmidən boşaldılaraq avtomobil nəqliyyatı ilə təyinat yerinə çatdırılır.

Göstərilən vəziyyətdə yükdaşımanın təşkili və həyata keçirilməsi üç əsas yolla aparılır. Birinci yola görə, yükgöndərən daşımanın təşkili və həyata keçirilməsində **espeditorun xidmətindən istifadə etmir**. O, yükü göndərmək üçün heç kəsin köməyindən istifadə etmədən müstəqil surətdə hərəkət edir. Yükün təyinat yerinə çatdırılmasını təmin etmək üçün yükgöndərən bir neçə daşıma müqaviləsi bağlamalıdır. Bağlanmalı olan müqavilələrin sayı yükdaşıma iştirakçılarının və yükün bir nəqliyyat növündən boşaldılıb digərinə vurulma məntəqələrinin (yükboşaltma məntəqələrinin) sayından asılıdır. Digər tərəfdən, müqavilələrdə yükün bir iştirakçıdan qəbul olunması və digərinə verilməsi üzrə əməliyyatlar nəzərdə tutulmalıdır. Bunlardan əlavə, yük ilk yola salınma yerində daşıyıcıya verildiyi andan sonra nə yükgöndərənin,

nə də yükalanın praktiki cəhətdən yükdaşıma prosesinə müdaxilə etmək və onu yoxlamaq (nəzarət etmək) imkanı olmur.

Əgər yük yolda olan zaman itərsə, korlanarsa, xarab olarsa və ya digər şəkildə onun salamat (olduğu kimi) qalması pozularsa, əvvəlcə yükalana (yük sahibinə) bu hadisənin marşrutun hansı hissəsində baş verməsini müəyyənləşdirmək lazım gələcəkdir. O, yalnız bundan sonra təqsirkar şəxsdən zərərin əvəzinin ödənilməsini tələb edə bilər. Yükün salamat (olduğu kimi) qalmamasını müəyyənləşdirmək isə son dərəcə çətin məsələdir. Məsələ burasındadır ki, yük sahibi yükün ona məxsus olmasını sübut etməlidir. Digər tərəfdən, yük sahibi əvvəldən daşıma prosesinin iştirakçısı (subyekti) kimi tanınmır. Yükdaşımanın bu üsulla təşkil olunması və həyata keçirilməsi, habelə nəqliyyat prosesi iştirakçıları arasında əmələ gələn müqavilə münasibətləri son dərəcə mürəkkəb xarakterə malikdir. Bu, həddən ziyadə ağır və əziyyətli bir işdir. Buna görə də praktikada həmin yoldan çox nadir hallarda istifadə olunur.

Yükdaşımanın təşkili və həyata keçirilməsi üzrə ikinci yol **ekspeditorların göstərdikləri xidmətlə (fəaliyyətlə) bağlıdır**. Belə ki, yük sahibləri bir sıra hallarda ekspeditorların xidmətindən istifadə edirlər. Onlar tərəfindən daşımaların, habelə qarışıq daşımaların təşkil edilməsi mümkündür. Ekspeditorun göstərdiyi xidmət mülki-hüquqi müqavilə ilə rəsmiləşdirilir.

Beynəlxalq əmtəə mübadilə prosesi belə mübadiləyə xidmət edən bir sıra müqavilələrin bağlanmasını tələb edir. Bu müqavilələrdən biri beynəlxalq ekspedisiya müqaviləsi hesab edilir.

Beynəlxalq ekspedisiya müqaviləsinə görə, ekspeditor sifarişçiyə (yük- göndərənə, yük sahibinə) beynəlxalq nəqliyyat vasitəsilə yükün göndərilməsi və ya yükün alınması ilə bağlı olan xidmət göstərir və yaxud belə xidməti təşkil edir. Bu müqavilənin tərəfləri (yükgöndərən və ya yük sahibi və ekspeditor) rolunda müxtəlif dövlətlərin subyektləri çıxış edir. Ekspeditor öz fəaliyyəti çərçivəsində bir sıra funksiyanı yerinə yetirir ki, daşıyıcı ilə yük

daşınması müqaviləsi bağlamaq bunlardan biridir.[1] Belə ki, yük sahibi (yükgöndərən) daşıyıcı ilə yük daşınması müqaviləsini şəxsən deyil, ekspeditor vasitəsilə bağlayır. Bundan əlavə, yükü daşınmağa yük sahibinin özü hazırlamır. Yük sahibi (yükgöndərən) bununla bağlı olan bütün lazımi əməliyyatların həyata keçirilməsini ekspeditora tapşırır.

Hal-hazırda nəqliyyat ekspedisiya müqaviləsini (ekspedisiya münasibətlərini) tənzimləyən hər hansı bir beynəlxalq konvensiya qəbul edilməmişdir. İndiyə kimi bu məsələnin beynəlxalq hüquqi tənzimetmə sistemi yaradılmamışdır, yəni ekspedisiya müqaviləsinin əsas şərtlərini müəyyən edən beynəlxalq saziş qəbul olunmamışdır. Lakin belə sistemin yaradılmasına cəhd göstərilir. Belə ki, ekspedisiya münasibətlərini tənzimetmənin beynəlxalq unifikasiyası üçün UNİDRUA hələ 1933-cü ildə konvensiya layihəsi hazırlamağa başlamış və 1966-cı ildə həmin işi başa çatdırmışdır.[2] Lakin indiyə kimi göstərilən konvensiyanı imzalamaq üçün hər hansı konfrans çağırılmamışdır. Ədəbiyyatda göstərilir ki, bunun əsas və başlıca səbəbi, sadəcə olaraq, ekspeditorların bəzi birliklərinin belə konvensiyanın qəbul olunmasını istəməmələrindən ibarətdir. Buna görə də beynəlxalq dövriyyədə ekspedisiya müqaviləsi ekspedisiya fəaliyyəti ilə məşğul olan təşkilatların işləyib hazırladıqları qaydalar (ekspedisiyanın ümumi şərtləri) ilə tənzimlənir (məsələn, 1956-cı ildə Polşa Xarici Ticarət Palatasının bəyəndiyi ümumi ekspedisiya şərtləri). Bundan əlavə, beynəlxalq dövriyyədə ekspedisiya münasibətləri ekspedisiya fəaliyyəti ilə məşğul olan təşkilatlar arasında bağlanmış sazişlərlə də tənzimlənə bilər. Məsələn, 1976-cı il tarixli Veymar Sazişi bir neçə dövlətin ekspedisiya təşkilatları arasında bağlanmışdır.

---

[1] Вах: Тынель А., Функ Я., Хвалей В.Курс международного торгового права. Минск, 2000, с.495.

[2] 1966-cı ildə konvensiyanın layihəsi dərc olunduqdan sonra onun təhlilinə və şərhinə hüquq elmi xüsusi diqqət yetirməyə başladı. Avstriya hüquqşünası Lovenin yazıları daha maraqlıdır (bax: Verkehr, 1966, №15, 16, 17 və 18).

Ekspedisiya müqaviləsinin beynəlxalq-hüquqi tənzimlənməsində Beynəlxalq Ekspeditor Assosiasiyaları Federasiyasının (BEAF – FİATA) hazırladığı proforma (ekspeditor qəbzi proforması)[1] mühüm rol oynayır. Onun arxa tərəfində ekspedisiya xidmətlərinin yerinə yetirilməsinin əsas qaydaları nəzərdə tutulur. Burada həm də ekspedisiya müqaviləsinə hansı ölkənin qanununun tətbiq edilməsi barədə göstəriş ifadə edilir (bir qayda olaraq, ekspeditorun ölkəsinin qanunu tətbiq edilir). Məsələ burasındadır ki, bütün nəqliyyat ekspedisiya müqavilələri ayrı-ayrı ölkələrin daxili (milli) nəqliyyat hüququ ilə tənzimlənir.

Fransa hüququna müstəqil müqavilə kimi ekspedisiya müqaviləsi məlum deyil. Burada həmin müqavilə komissiya müqaviləsinin növü kimi nəzərdə tutulur. Fransa hüququ «ekspeditor» terminini işlətmir, onun əvəzinə «komissioner» anlayışından istifadə olunmasına üstünlük verir. Komissioner həm öz təqsirli hərəkətlərinə, həm də seçdiyi şəxslərin (o cümlədən daşıyıcının) hərəkətlərinə görə məsuliyyət daşıyır. O, həmin şəxslərə reqress hüququna malikdir.[2] Belə ki, əgər yük onların təqsiri üzündən itərsə, korlanarsa, xarab olarsa və s., onda yük sahibinə zərərin əvəzini komissioner ödəyir və ödədiyi məbləği almaq üçün göstərilən şəxslərə (daşıyıcıya və s.) tələb irəli sürür. Kommisioner yükün salamat (olduğu kimi) qalmasını təmin etməyən daşıyıcı kimi eyni şərtlərlə məsuliyyət daşıyır.[3] Özlərinin ticarət qanunvericiliyini Fransa Ticarət Məcəlləsi əsasında quran ölkələrdə də ekspedisiya müqaviləsi müstəqil əhəmiyyətə malik olmayaraq, komissiya müqaviləsinin bir növü kimi tanınır.

Almaniya hüququnda ekspeditorun hüquqi rejimi (statusu) nisbətən başqa cür müəyyənləşdirilir. Hər şeydən əvvəl, onu qeyd edək ki, Almaniya hüququ eksedisiya müqaviləsini müstəqil

---

[1] FCR (Forwarder's Certificate of Receipt). FİATA-nın sənədləri və formaları barədə daha ətraflı bax: Ф.Расулов. Документы и формы ФИАТА // Nəqliyyat hüququ. Bakı, 2005, № 3, s.70-76.

[2] Bax: ст. 99 Торгового кодекса Франции.

[3] Bax: Rodiere R. Droit des transports. Paris, 1977, 808 ff.

müqavilə kimi tanıyır.[4] Bununla belə, bu müqavilənin tənzimlənməsində komissiya müqaviləsi barədə normaların subsidiar tətbiqinə yol verilir.[1] Fransa hüququndan fərqli olaraq, Almaniya hüququna görə ekspeditor yalnız öz hərəkətləri üçün, o cümlədən daşıyıcını seçməkdə yol verdiyi təqsirli hərəkət üçün məsuliyyət daşıyır. Bununla bərabər, tərəflər razılığa gələ bilərlər ki, ekspeditor bütövlükdə daşıma prosesinə görə məsuliyyət daşısın. Bundan əlavə, ekspedisiya fəaliyyətinin bütün əsas şərtləri ticarət adətlərində ifadə olunmuşdur. Ekspedisiya fəaliyyətinin tənzimlənməsində belə adətlərin rolu böyükdür.

Yaponiya hüququ da ekspedisiya müqaviləsini müstəqil hüquqi konstruksiya kimi tanıyır.[2]

İtaliyada ekspedisiya müqaviləsi tapşırıq müqaviləsi kimi tanınır. İtaliya hüququna görə ekspeditor vasitəçi və ya vəkalət alan şəxsdir. Onunla müştəri-lər arasındakı münasibətlər tapşırıq müqaviləsi vasitəsilə rəsmiləşdirilir.

İngiltərə və ABŞ hüququ ekspedisiya müqaviləsini agent müqaviləsi kimi tanıyır. Burada ekspeditora agent kimi baxılır və o, «forwarding agent» adlanır. Ekspeditorun hüquqi rejimi (statusu), onun əsas vəzifələri və məsuliyyəti bağlanmış agent müqaviləsinin şərtləri ilə müəyyən edilir. Məsələn, müqavilədə nəzərdə tutula bilər ki, ekspeditor öz üzərinə yükdaşımanın nəqliyyatın bir növü ilə təşkil edilməsi və yükün sonrakı daşıyıcıya verilməsi öhdəliyini götürür. O, belə halda daşıma prosesinin yalnız müəyyən mərhələsi üçün məsuliyyət daşıyır. Digər halda müqavilədə nəzərdə tutula bilər ki, ekspeditor daşıma prosesini bütövlükdə təşkil etməyi öhdəsinə götürür. Belə halda o,

---

[4] Bax: § 407-415 Торгового кодекса Германии.

[1] Bəzi müəlliflər ekspedisiya müqaviləsini komissiya müqaviləsinin növü kimi tanıyırlar. Məsələn, bax: Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник / Отв. ред. К.В. Холопов. М., 2000, с. 549.

[2] Bax: Гражданское и торговое право капиталистических государств. Учебное пособие / Отв. ред. К.К.Яичков. М., 1966, с.424.

yükün salamat (olduğu kimi) qalması üçün bütün daşıma müddəti ərzində məsuliyyət daşıyır.

Rusiya Federasiyasında nəqliyyat-ekspedisiya fəaliyyətini hüquqi tənzimetmə proseduru Mülki Məcəllədə nəzərdə tutulmuşdur. Məcəllənin 41-ci fəsli (801–806-cı maddələr) nəqliyyat ekspedisiyasına həsr edilmişdir. Müqavilənin predmetini daşıma ilə bağlı olan xidmətlər göstərilməsi və ya təşkil olunması (o cümlədən daşıyıcı ilə yük daşınması müqaviləsi bağlanması) təşkil edir. Ekspeditorun əsas funksiyalarından biri daşıyıcı ilə yük daşınması müqaviləsi bağlamaqdan ibarətdir.[1]

Azərbaycan Respublikasının Mülki Məcəlləsinə gəldikdə isə, qeyd etmək lazımdır ki, burada nəqliyyat ekspedisiya müqaviləsi nəzərdə tutulmur. Amma buna baxmayaraq, bu müqavilə növü ayrı-ayrı nəqliyyat nizamnamə, məcəllə və qaydaları ilə – nəqliyyat qanunvericiliyi ilə tənzimlənir. Bəzi müəlliflərdən fərqli olaraq, prof. S.S.Allahverdiyev nəqliyyat ekspedisiya müqaviləsinə yardımçı müqavilə kimi deyil,[2] müstəqil əhəmiyyətə malik olan müqavilə kimi baxır.[3] O, bu müqaviləni yardımçı müqavilələr sırasına daxil etmir.[4]

---

[1] Daha ətraflı: bax: Коментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации / Отв. ред. А.П.Сергеев, Ю.К.Толстой. Часть 2. М., 2006, с.521.

[2] Bax: Хаспуддинов А.И. Вспомогательные договоры на транспорте. Иркутск, 1994; Якушев В. Экспедитор и перевозчик в Российском праве // Хозяйство и право, 1996, № 1, с.821.

[3] Bax: Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının mülki hüququ. Dərslik. II cild. Bakı, 2001, s.471, 473.

[4] Bax: Allahverdiyev S.S. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki kommentariyası). I hissə. Bakı, 2005, s.27.

Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat (mülki) hüququna görə, ekspeditor ekspedisiya müqaviləsi ilə öz üzərinə götürdüyü öhdəliyin icra edilmədiyi bütün hallar üçün müştəri qarşısında məsuliyyət daşıyır. O, müştəriyə dəymiş zərərin əvəzini ödəməlidir. Daşıyıcı təqsirli hərəkətlərə yol verdiyi hallarda müştəri qarşısında daşıyıcı deyil, ekspeditor məsuliyyət daşıyır (MM-in 825-ci maddəsinin 5-ci bəndi). Lakin ekspeditorun daşıyıcıya reqress tələb hüququ vardır.[4] Bununla bərabər, ekspeditor bəzən daşıyıcının təqsiri üçün məsuliyyət daşımır. Belə ki, ekspeditor yükün daşınması üçün vicdanlı daşıyıcı seçdiyi hallarda daşıyıcının təqsiri üçün məsuliyyət daşımır.

Yuxarıda göstərdiyimiz misalda yükgöndərən (yük sahibi) ekspeditorun xidmətindən istifadə etmək istədikdə, o, ayrı-ayrı ekspeditorla bir neçə ekspedisiya müqaviləsi bağlamalıdır. Belə ki, ekspeditorlar ayrı-ayrı nəqliyyat növləri, ölkə və regionlar üzrə fəaliyyət göstərirlər.

Amma daşıma prosesinin təşkilində ekspeditorun iştirak etməsi halı problemi həll etmir. Məsələ burasındadır ki, ekspeditorun iştirakı ilə həyata keçirilən daşıma birbaşa qarışıq daşıma hesab edilmir. Belə halda daşıma bir neçə nəqliyyat sənədi (bir neçə yük daşınması müqaviləsi) əsasında həyata keçirilir və buna görə birbaşa qarışıq daşıma sayılmır. Müqavilələrin hüquqi rejimi yükdaşıma prosesinin ayrı-ayrı mərhələlərində müxtəlif olur. Digər tərəfdən, daşıma prosesini həyata keçirən daşıyıcıların məsuliyyəti yük sahibi qarşısında kifayət qədər etibarlı

---

[4] Bax: Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının mülki hüququ. Dərslik. II cild. Bakı, 2001, s. 479.

olmur. Birbaşa qarışıq daşıma sayılmayan belə daşımada əsas hüquqi fiqur ekspeditor hesab edilir. O, qarışıq daşımanı yerinə yetirmək üçün yükü qəbul edir və yükgöndərənə qəbz (ekspeditor qəbzi) verir. Qəbz yükün ekspeditora təhvil verilməsini sübut edir və yalnız onunla yükgöndərən arasında hüquq münasibəti yaradır. O, daşıyıcılar üçün məcburi deyildir.

Ekspeditor daşıyıcı ilə yükgöndərən arasında vasitəçidir.[1] Ekspedisiya müqaviləsi nümayəndəlik müqaviləsi olduğuna görə ekspeditor yükgöndərənin (yük sahibinin) nümayəndəsidir. Ekspeditor öz adından, lakin yükgöndərənin hesabına hərəkət edir[2] (daşıyıcı ilə yük daşınması müqaviləsi bağlayır və s.).

Ekspeditor vasitəçi (nümayəndə) olduğu üçün yükün salamat qalmamasına və ya yükün təyinat yerinə çatdırılma müddətinin pozulmasına görə məsuliyyət daşımır.[3] Ümumi qaydaya görə, ekspeditor daşımanı həyata keçirmək üçün daşıyıcı ilə bağladığı yük daşınması müqaviləsinin lazımınca icrası üçün məsuliyyət daşımır.[4] Əgər yük itərsə, xarab olarsa və s., onsuz da bu məsələni daşıyıcılarla, sözün həqiqi mənasında, ekspeditor deyil, yük sahibi həll edəcəkdir. Göstərdiyimiz

---

[1] Bax: Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının mülki hüququ. Dərslik. II cild. Bakı, 2001, s.473, 474.
[2] Yenə orada, s.472.
[3] Bax: Экономика и организация внещнеторговых перевозок. Учебник / Отв. ред. К.В. Холопов. М., 2000, с.589.
[4] Bax: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с. 245.

səbəblərə görə daşınmanın təşkil olunmasının və həyata keçirilməsinin ikinci yolu (ekspeditorun iştirakını nəzərdə tutan yol) çətin və sərfəli (əlverişli) olmayan mürəkkəb prosesdir.

Yük daşımalarının təşkil olunmasının və həyata keçirilməsinin üçüncü yolu **birbaşa qarışıq daşıma** və ya sadəcə olaraq, qarışıq daşımadır. Bu, daşıma prosesi iştirakçılarının mənafelərini təmin etməyə yönələn, onların hamısı üçün sərfəli olan yoldur. Belə ki, yükgöndərən yalnız bir yük daşınması müqaviləsi bağlayır və yükü qarışıq daşıma operatoruna verir. Əgər yük yolda (daşıma prosesində) itərsə,
zədələnərsə, xarab olarsa və s., onda yük sahibi (yükalan) məsələnin «təfərrüatını» aydınlaşdırmayacaqdır. Məsələ burasındadır ki, onun «işi» daşıyıcı ilə deyil, qarışıq daşıma operatoru ilə olacaqdır. Buna görə yük sahibi operatora tələb irəli sürəcəkdir. Bu onu göstərir ki, göstərilən halda məsuliyyət məsələsi kifayət dərəcədə etibarlı şəkildə təmin olunur.

Digər tərəfdən, yükün təyinat yerinə çatdırılma prosesi bütövlükdə operatorun nəzarəti altında olur. Buna görə də yük sahibi istənilən vaxt yükün daşınması və onun vəziyyəti barədə konkret olaraq ondan məlumat ala bilər.

Beynəlxalq qarışıq daşımalarda operator və onun rolu

Qarışıq daşıma operatoru intermodal daşımaların təşkilində və həyata keçirilməsində əsas və başlıca fiqur sayılır. Onun hüquqi rejimi (hüquqi statusu) aşağıda göstərilən üç əsas əlamətlə müəyyən edilir:

-birinci, operator öz adından və ya onun adından hərəkət edən başqa şəxsin vasitəsilə qarışıq daşıma müqaviləsi bağlayan şəxsdir;

-ikinci, operator qarışıq daşıma müqaviləsinin tərəflərindən biridir;

-üçüncü, operator qarışıq daşıma müqaviləsinin icra olunması üçün öz üzərinə öhdəlik (məsuliyyət) götürən şəxsdir.

Qarışıq daşıma müqaviləsinə gəldikdə isə, qeyd etmək lazımdır ki, bu müqaviləyə görə, operator beynəlxalq qarışıq daşımanın (intermodal daşımanın) həyata keçirilməsinin təmin edilməsini haqq əvəzində öhdəsinə götürür.

Qarışıq daşıma operatoru dedikdə şəxsən öz adından və ya onun adından hərəkət edən başqa şəxsin vasitəsilə qarışıq daşıma müqaviləsi bağlayan, müqavilə tərəfi kimi çıxış edən və müqavilənin icra edilməsi məsuliyyətini öz üzərinə götürən şəxs başa düşülür. Operatorları, şərti olaraq, iki qrupa bölmək olar:

-konteyner operatoru;

-konvensional operator.

Konteyner operatoru, əsasən, yüklənmiş koynteynerlərin daşınmasını həyata keçirir. Belə operatorların fəaliyyəti daha çox inkişaf etmişdir. Əgər operator öz fəaliyyət sahəsini konkretləşdirməmişdirsə, bu onu ifadə edir ki, o, konteynerlərlə işləyir. Bununla bərabər, konteyner operatorları yüklə də işləyə bilərlər.

Konvensional operator (ingiliscə «conventional») qeyri-konteyner yüklə-rinin (məsələn, dənəvari və səpələnən, maye və kisəsiz yüklərin) daşınmasını həyata keçirir. Operatorların bu qrupu **adi (ənənəvi) operator** da adlanır.

Daşıma fəaliyyətinin müstəqil surətdə həyata keçirilməsi baxımından operatorların iki qrupu fərqləndirilir:

-faktiki operatorlar;

-müqavilə operatorları.

Faktiki operatorlar dedikdə, daşıma fəaliyyətini müstəqil surətdə həyata keçirən operatorlar başa düşülür. Bu növ operatorlar daşıma prosesini hər hansı bir
başqa şəxsin köməyindən istifadə etmədən həyata keçirirlər.

Müqavilə operatorları elə şəxslərdir ki, onlar daşıma fəaliyyətini həyata keçirmək üçün başqa şəxslərlə (daşıyıcı, ekspeditor, agent və s.) razılığa gəlirlər. Belə operatorlar daşıma fəaliyyətini müstəqil surətdə deyil, başqa şəxslərin köməyi və vasitəsilə həyata keçirirlər.

Operatorun daşıma fəaliyyətini müstəqil surətdə və ya başqa şəxslərin köməyi ilə həyata keçirməsi yükgöndərən üçün elə də mühüm əhəmiyyət kəsb etmir. Belə ki, bu məsələ yükgöndərənlə operator arasında yaranmış müqavilə münasibətinin mahiyyətini dəyişmir.

Daşımanın təşkilində istifadə olunan nəqliyyat vasitələrinin növünə görə operatorlar bir neçə qrupa bölünür:

-avtomobil və aviasiya nəqliyyatı ilə qarışıq daşıma operatoru;

-dəniz və dəmir yolu nəqliyyatı ilə qarışıq daşıma operatoru;

-avtomobil və dəmir yolu nəqliyyatı ilə qarışıq daşıma operatoru;

-avtomobil və dəniz nəqliyyatları ilə qarışıq daşıma operatoru və s.

Məsələn, operator yükün yükgöndərəndən qəbul edilərək avtomobil nəqliyyatı ilə aeroporta daşınmasını, sonra onun hava nəqliyyatı ilə daşınmasının həyata keçirilməsini və daha sonra isə yükün təyinat aeroportundan yenə də avtomobil nəqliyyatı ilə yükalana çatdırılmasını təmin edir.[1]

---

[1] Qarışıq daşımaların növləri (kombinasiyaları) barədə bax: Allahverdiyev S.S. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki

Qeyd etmək lazımdır ki, operatorların təşkil etdikləri qarışıq daşımalar üçün nəqliyyat növünün seçilməsi onun əsas fəaliyyətinin spesifikliyi və müştərilər üçün yükün çatdırılmasını təşkil etmək imkanı ilə müəyyən edilir.

İntermodal xidmət göstərdikləri ərazi (məkan) baxımından operatorlar aşağıdakı kimi fərqləndirilir:

-ölkələr üzrə operatorlar;

-regionlar üzrə operatorlar;

-ayrı-ayrı istiqamətlər üzrə operatorlar;

-ayrı-ayrı nəqliyyat dəhlizləri üzrə operatorlar.

Məsələn, ABŞ-da fəaliyyət göstərən operatorlar aşağıda göstərilən dərəcələr üzrə bölünür:

-Skandinaviya ölkələrində fəaliyyət göstərən operatorlar;

-Mərkəzi Asiya istiqamətində fəaliyyət göstərən operatorlar;

-Transsibir magistralı üzrə işləyən operatorlar.

Bunlardan başqa, operatorlar aşağıdakı kimi də təsnif edilir:

-daşımanı **«qapıdan qapıya»** prinsipi üzrə həyata keçirən və təşkil edən operatorlar;

-daşımanı **«anbardan anbara»** prinsipi əsasında həyata keçirən və təşkil edən operatorlar;

-daşımanı **«limandan limana»** prinsipi əsasında həyata keçirən və təşkil edən operatorlar.

---

kommentariyası). I hissə. Bakı, 2004, s. 23-24.

9.3. Beynəlxalq qarışıq yük daşımaları haqqında BMT Konvensiyası

Konvensiyanın qəbul edilməsini şərtləndi-rən başlıca amillər

Qeyd etmək lazımdır ki, beynəlxalq daşımalar vasitəsilə yükün təyinat yerinə çatdırılmasının yarıdan çox hissəsi minimum iki növ nəqliyyatın iştirakı ilə həyata keçirilir. Digər tərəfdən, nəqliyyat xidmətinin istehlakçıları olan yük sahibləri (müştərilər) yükün bir şəxs tərəfindən və bir nəqliyyat sənədi (daşıma müqaviləsi) əsasında daşınmasında həmişə maraqlıdırlar. Buna görə də dünya birliyi qarışıq yükdaşımanın geniş səviyyədə tətbiq olunmasında israrlı olmaqla onun inkişafına rəvac verir. Qarışıq yükdaşıma prosedurunun praktikada tətbiqi, obrazlı desək, XX əsrin axırlarında nəqliyyat daşımaları sahəsində «inqilabi prosesin» başlanğıcını qoymuşdur.

Regionlar və ölkələr arasında qarşılıqlı ticarət mallarının daşınması yalnız bir nəqliyyat növünün iştirakı ilə mümkün olmur. Bir neçə nəqliyyat növünün köməyi və vasitəsi ilə həyata keçirilən daşımalar dövlətlərin xarici iqtisadi fəaliyyətinin nəqliyyat təminatında mühüm rol oynayır. Belə daşımalar, yəni intermodal daşımalar (beynəlxalq qarışıq daşımalar) dünya ticarətinin inkişafına kö-mək edən əsas vasitələrdən biridir. Onlar bütün ölkələrin mənafeyi üçün nəqliyyat sisteminin inkişafını təmin edir və nəqliyyat xidməti ixracının artması hesabına tranzit dövlətlərin iqtisadi problemlərinin həll olunması məqsədinə xidmət edir.

Bir sıra amillər (malların təyinat yerinə çatdırılması prosedurunun sadələşdirilməsi və nəqliyyat xidməti vasitəsilə ticarətin inkişaf etidrilməsi) intermodal daşımaların hüquqi tənzimlənməsini tələb edirdi. Bundan ötrü beynəlxalq nəqliyyat hüququnda «qarışıq daşıma operatoru» kimi hüquq institutu (subyekt) yaradıldı. Bu institutun yaranması isə, öz növbəsində, beynəlxalq ticarətin inkişaf səviyyəsi, mal istehsalı və istehlakı üzrə dünya mərkəzlərinin bir-birindən ərazi baxımından uzaq

olması, daşınan yüklərin salamat və müəyyən olunmuş müddətdə təyinat yerinə çatdırılmasının təmin edilməsi və digər amillərlə bağlı idi. Həmin instituta aid olan normalar Beynəlxalq qarışıq yük daşımaları haqqında Konvensiyada nəzərdə tutulmuşdur. Konvensiyanın qəbul olunmasının əsas məqsədi də məhz qarışıq daşıma operatoru institutu yaratmaqdan ibarət idi.

Beynəlxalq qarışıq yük daşımaları haqqında BMT Konvensiyasının qəbul edilməsi

Konvensiyanın layihəsi YUNKTAD çərçivəsində hökumətlərarası hazırlıq qruppu tərəfindən hazırlanmışdır. Həmin layihə Cenevrə şəhərində 24 may 1980-ci il tarixində YUNKTAD-ın rəhbərliyi altında BMT konfransı tərəfindən qəbul olundu. Konvensiyanı imzalayan dövlətlər 71 ölkə imzalamışdır.[1] Konvensiyanı imzalayan dövlətlər arasında Avropanın inkişaf etmiş ölkələrinin, habelə ABŞ, Kanada, Yaponiya və digər dövlətlərin adlarına rast gəlinir. Keçmiş SSRİ də Konvensiya iştirakçısı olan dövlətlər sırasına daxil idi.

Konvensiyanın qüvvəyə minməsi üçün lazımi sayda dövlətlərin – 30 dövlətin onu ratifikasiya etməsi tələb olunur. Lakin indiyə kimi Konvensiya tələb olunan sayda dövlət tərəfindən ratifikasiya olunmadığından **qüvvəyə minməmişdir.** Məhz bu səbəbdən o, hal-hazırda **məcburi deyil, fakultativ (qeyri-məcburi) sənəddir.** Konvensiya yalnız o halda tətbiq oluna bilər ki, qarışıq daşıma müqaviləsinin tərəfləri bu barədə (Konvensiyanın yurisdiksiyası barədə) razılığa gəlsinlər. Əgər qarışıq daşıma müqaviləsində Konvensiyanın tətbiqi barədə şərt nəzərdə tutularsa, onda Konvensiyanın müəyyən etdiyi qaydalardan tərəflər

---

[1] Konvensiyanın mətni üçün bax: Международное частное право. Сборник документов /Сост. Ю.Ю.Ерпылева. М., 1994. З.М.Гафаров, Э.А.Алиев. Применение современного международного транспортного права в Азербайджанской Республике. М., 2002, с. 318-324; Анцелевич Г.О., Покрещук О.О. Ковалевська Λ.І. Міжнародно-правова регламентація транспортних перевезнь. Киïв, 2004, с.208-219.

arasındakı qarşılıqlı münasibətlərin tənzimlənməsində istifadə olunacaqdır. Əgər belə şərt olmazsa, onda Konvensiyanın tətbiqi məcburi xarakter daşımır.

Konvensiya bütün qarışıq daşıma müqavilələrinə tətbiq edilir, bu şərtlə ki, yükün qəbul olunduğu və çatdırıldığı yerlərdən, heç olmazsa, biri Konvensiya iştirakçısı olan dövlətin ərazisində olsun. Əgər qarışıq daşıma müqaviləsi bağlanarsa və bu müqavilə Konvensiya ilə tənzimlənərsə, onda Konvensiya həmin müqavilə üçün məcburi qüvvəyə malikdir.[1]

Konvensiya nəqliyyat əməliyyatlarının tənzimlənməsinə həsr olunmuş istənilən beynəlxalq konvensiyanın və ya milli (daxili) nəqliyyat hüququnun tətbiqini istisna etmir. Qarışıq daşıma operatoru həm fəaliyyət göstərdiyi ölkənin qanununa, həm də Konvensiyanın müəyyən etdiyi qaydalara əsaslanmalıdır.

Konvensiya bütün nəqliyyat növlərinə şamil edilir və qarışıq daşımanın həyata keçirilməsini operatorun üzərinə qoyur.

Konvensiya TSM-in bir sıra ideyalarını ifadə edir.[2] Avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi haqqında Konvensiya (Cenevrə, 1956-cı il) – SMR imzalanan zaman xüsusi Protokolda qarışıq daşıma müqaviləsi barədə xüsusi sazişin (QDS) hazırlanması nəzərdə tutulmuşdu. 1970-ci ildə həmin sazişin layihəsi hazırlandı. O, yəni QDS, qısaca olaraq, «TSM» adı ilə tanınmağa başlamışdır. Onun əsasını UNİDRUA və İMKO-nun tərtib etdiyi layihələr təşkil edirdi.

17 maddədən ibarət olan QDS (TSM) layihəsi qəbul olunmadı. Lakin buna baxmayaraq, onun müəyyən etdiyi qaydalardan praktikada geniş səviyyədə istifadə olunmağa başlandı. QDS (TSM) layihəsinə görə qarışıq daşımanı operator həyata keçirir. O, yükün yolda olduğu müddət ərzində məsuliyyət daşıyır. Operatorun məsuliyyəti müəyyən maksimumla məhdudlaşır.

---

[1] Вах: ст.3 Конвенции о международных смешанных перевозках грузов.

[2] TSM barədə daha ətraflı məlumat almaq üçün bax: Иванов Г.Г. Проблемы правового регулирования комбинированных перевозок // Морское право. Вып. 88. Л., 1974, с. 38-56.

Operator həm də yükün təyinat yerinə çatdırılma müddətinin pozulmasına görə məsuliyyət daşıyır. QDS (TSM) layihəsi təqsirə görə məsuliyyət prinsipindən çıxış edir. Beynəlxalq qarışıq yük daşımaları haqqında Konvensiya hazırlanarkən QDS-in bir sıra müddəaları nəzərə alınmış və onlardan istifadə olunmuşdur.

Beynəlxalq qarışıq daşıma sənədi Yükgöndərən yükü qarışıq daşıma operatoruna təhvil verir. Yük qarışıq daşıma operatoru tərfindən qəbul olunduqda, o, yükgöndərənə qarışıq daşıma səndi verir. Yükgöndərənin seçimi ilə ona ya dövriyyə səndi, ya da qeyri-dövriyyə sənədi verilə bilər. Qarışıq daşıma sənədi operator tərəfindən imzalanır.

Qeyri-dövriyyə qarışıq daşıma sənədi odur ki, bu sənəddə yük sahibinin adı göstərilir. Belə sənəd əsasında mala (yükə) sərəncam vermək mümkün olmur. Deməli, o, mala sərəncamverici sənəd hesab edilmir

Dövriyyə qarışıq daşıma sənədi isə, bundan fərqli olaraq, mala sərəncamverici sənəd hesab edilir. Belə sənəd ya orderli sənəd, ya da adsız (təqdimedənə) sənəd şəklində tərtib edilir.

Konvensiya qarışıq daşıma sənədinin məzmununu müfəssəl şəkildə müəyyənləşdirir. Onda aşağıdakı məlumatlar göstərilməlidir:

-yükün adı və xarakteri;

-yükün əsas nişanı (yükün eyniləşdirilməsi üçün);

-yükün zahiri vəziyyəti;

-qarışıq daşıma operatoru olan kommersiya müəssisəsinin adı və olduğu yer;

-yükgöndərənin və yükalanın adı;

-operator tərəfindən yükün qəbul olunduğu yer və tarix;

-qarışıq daşıma sənədinin verildiyi yer və tarix;

-razılaşdırılmış valyuta ilə daşıma haqqı;

-operatorun imzası;

-daşıma marşrutu, nəqliyyatın növü, yenidən yükvurma yeri;

-müqavilənin tabe olduğu normativ akt və digər məsələlər.

Əgər yuxarıda göstərilən məsələlərdən (şərtlərdən) hər hansı biri barədə məlumat göstərilməzsə, bu, qarışıq daşıma sənədinin hüquqi xarakterinə (etibarlı olmasına) təsir göstərmir.

Qarışıq daşıma sənədi bir sıra funksiya yerinə yetirir. Onun əsas və başlıca funksiyası **müqavilə sənədi** olmasından ibarətdir. Bu sənədin olması onu ifadə edir ki, sadə yazılı formada qarışıq yük daşınması müqaviləsi bağlanmışdır.[1] Məsələ burasındadır ki, qarışıq daşıma sənədində qarışıq daşıma müqaviləsinin şərtləri (tərəflər, müddət, daşıma haqqı və s.) barədə məlumat göstərilir.[2] Digər tərəfdən, həmin sənəddə tərəflərin imzaları vardır. Buna görə də qarışıq daşıma sənədi olan yerdə hər hansı müqavilə sənədinin tərtib edilməsindən söhbət gedə bilməz.

---

[1] Müəlliflərdən bəziləri başqa mövqedə duraraq göstərirlər ki, həm qarışıq daşıma sənədi tərtib olunur, həm də qarışıq daşıma müqaviləsi bağlanılır. Məsələn, bax: Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник / Отв. ред. К.В.Холопов. М., 2000, с. 604.

[2] Müəlliflərdən S.S.Allahverdiyev tərəfindən nəqliyyat (daşıma) sənədinin tərəflər arasında sadə yazılı formada bağlanmış yük daşınması müqaviləsinin özünü ifadə etməsi barədə fikir inandırıcı şəkildə əsaslandırmışdır. Bu barədə bax: Allahverdiyev S.S. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki kommentariyası). I hissə. Bakı, 2004, s. 152-154.

Qarışıq daşıma sənədi həm də **təsdiqləyici funksiyasını** yerinə yetirir. Bu funksiyaya görə, qarışıq daşıma sənədi, birinci, qarışıq daşıma müqaviləsinin bağlanma faktını, ikinci, qarışıq daşıma operatoru tərəfindən yükün qəbul olunmasını sübut edir (təsdiqləyir). Bundan əlavə, qarışıq daşıma sənədi operatorun müqavilə şərtlərinə uyğun olaraq, yükü təyinat yerinə çatdırmaq öhdəliyini təsdiq edir.

Beynəlxalq qarışıq daşımalarda operatorun məsuliyyəti

Qarışıq daşıma operatorunun məsuliyyəti Konvensiya ilə tənzimlənən əsas və başlıca məsələdir. Konvensiya, hər şeydən əvvəl, qarışıq daşıma operatoru üçün yükə görə **məsuliyyət dövrü (vaxtı)** müəyyən edir. Məsuliyyət dövrü yükün daşınma üçün operator tərəfindən qəbul olunduğu andan yükün təhvil verildiyi anadək olan vaxt dövrünü əhatə edir. Məhz həmin dövr ərzində qarışıq daşıma operatoru məsuliyyət daşıyır.

Konvensiya bəzi vaxt dövrlərini operatorun məsuliyyət dövrünə daxil etmir. Belə ki, yük göndərilmə, təyinat və ya tranzit ölkələrində müəyyən müddətə fiskal və ya inzibati orqanların (sərhəd, gömrük, vergi və. s.) müvəqqəti sahibliyində ola bilər. Bu müddət ərzində qarışıq daşıma operatoru yükə görə məsuliyyət daşımır.

Qarışıq daşıma operatoru öz xidmətçilərinin (işçilərinin) və agentlərinin hərəkət və səhflərinə görə öz hərəkəti kimi məsuliyyət daşıyır. Bundan əlavə, bir qayda olaraq, nəqliyyat əməliyyatlarını və qarışıq daşıma müqaviləsini operator özü yerinə yetirir. Bəzən o, bu isə üçüncü şəxsləri də cəlb edə bilər. Operator cəlb olunmuş belə şəxslərin hərəkət və səhflərinə görə də məsuliyyət daşıyır.

Daşıyıcı Konvensiyaya müvafiq olaraq, iki əsas hala görə məsuliyyət daşıyır. **Yükün salamat qalmaması** (yükün itməsi, əskik gəlməsi, yəni qismən itməsi, korlanması, xarab olması və s.) həmin hallardan biridir. Əgər yük təyinat yerinə nəzərdə tutulmuş çatdırılma müddətindən sonrakı 90 təqvim günü ərzində çatdırılmazsa, itmiş hesab edilir.

Operator yükün salamat qalmaması nəticəsində vurulmuş zərərin əvəzini ödəməlidir. Başqa sözlə desək, o, yükün salamat qalmamasına görə **zərərin əvəzini ödəmə formasında** mülki-hüquqi məsuliyyət daşıyır.

Yük tam və ya qismən itdiyi halda əvəz ödəmənin miqdarı (məbləği) yükün qiyməti əsasında müəyyən edilir. Bu zaman yükün daşınmaq üçün qəbul olunduğu anda və yerdə mövcud olan qiymət əsas götürülür. Yükün qiyməti birja qiyməti (kotirovka) ilə müəyyən olunur. Bu hal mümkün olmadıqda isə, yükün qiyməti cari bazar qiyməti ilə müəyyənləşdirilir. Yükün həm birja, həm də cari bazar qiyməti olmadığı hallarda isə, eyni növlü və keyfiyyətli malın adi qiyməti əsas götürülür.

Qarışıq daşıma operatorunun məsuliyyət daşımasına əsas ola bilən ikinci hal **yükün təyinat yerinə çatdırılma müddətinin pozulmasından** ibarətdir. Qarışıq daşıma sənədində (müqavilədə) həmin müddət göstərilə bilər. Yük təyinat yerinə məhz həmin müddət ərzində çatdırılmalıdır. Əgər yük göstərilən müddətdə təyinat yerinə çatdırılmazsa, bu, müqavilə öhdəliyinin pozulmasını, hüquq pozuntusuna yol verilməsini ifadə edir. Bunun nəticəsində zərər vurularsa, qarışıq daşıma operatoru həmin zərərin əvəzini ödəməlidir. Deməli, qarışıq daşıma operatoru yükün təyinat yerinə gec çatdırılmasına görə zərərin əvəzini ödəmə formasında məsuliyyət daşıyır.

Qarışıq daşıma operatoru o halda zərərin əvəzini ödəməlidir ki, yükün salamat qalmamasına (itməsinə, əskik çıxmasına və s.), habelə yükün təyinat yerinə çatdırılma müddətinin pozulmasına səbəb olan əsas onun məsuliyyət dövründə yaranmış olsun.

Konvensiya **təqsirə görə məsuliyyət prinsipindən** çıxış edir. Bu prinsipə görə operator yalnız təqsiri olduqda məsuliyyət daşıyır. Konvensiya həm də **təqsir prezumpsiyası** müəyyən edir. Bu o deməkdir ki, əksi sübüt edilənə kimi (əksi sübut olunmamışdırsa) qarışıq daşıma operatoru zərərin vurulmasına səbəb olan halların (yükün salamat qalmaması və onun təyinat yerinə çatdırılma müddətinin pozulması) yaranmasında təqsirli bilinir. Əgər o, zərərin

qarşısını almaq üçün lazım olan bütün tədbirləri (tələb olunan ağlabatan hərəkətləri) gördüyünü və ya bu cür tədbirlər görməyin mümkün olmadığını sübut edərsə, onda yükün itirilməsi, çatışmaması və ya zədələnməsi, habelə yükün çatdırılma müddətinin pozulmasına görə təqsirli sayılmır.

Konvensiya həm də **məhdud məsuliyyət prinsipindən** çıxış edir. Bu prinsipə görə qarışıq daşıma operatorunun məsuliyyəti məhdudlaşır. Konvensiya onun məsuliyyət həddini müəyyən edir. Belə ki, operator itki və zədələnmənin faktiki (həqiqi) dəyəri məbləğində, lakin Konvensiya ilə müəyyən edilən həddən çox olmamaqla zərərə görə məsuliyyət daşıyır. Əgər qarışıq daşımada dəniz və ya daxili su (çay) daşıyıcıları iştirak edərlərsə, qarışıq daşıma operatorunun məsuliyyəti hər bir yükvurma (yük) yeri üçün 920 SDR-dən (XBH) çox olmayan məbləğlə məhdudlaşır və yaxud zədələnmiş (və ya itirilmiş) yükün hər kiloqram brutto çəkisi üçün 2,75 SDR (XBH) ilə məhdudlaşır (hansı məbləğin çox olmasından asılı olaraq).[1]

Əgər qarışıq daşımada dəniz və su (çay) daşıyıcıları iştirak etməsələr, qarışıq daşıma operatorunun məsuliyyəti 8,33 SDR (XBH) ilə məhdudlaşır (itirilmiş və ya zədələnmiş yükün hər kiloqram brutto çəkisi üçün). Operator yük sahibinə vurulmuş zərərin əvəzini ödədikdən sonra təqsirli hərəkətə yol verən daşıyıcıya reqress tələb irəli sürmək hüququna malikdir.

Yükün təyinat yerinə çatdırılma müddəti pozulduğu halda da qarışıq daşıma operatorunun məsuliyyəti məhdudlaşır. Belə ki, çatdırılma müddətinin ötürülməsi nəticəsində vurulmuş zərərə görə qarışıq daşıma operatorunun məsuliyyəti 2,5 qat daşıma haqqı məbləğində məhdudlaşır (gecikdirilmiş yükün daşınması üçün alınan daşıma haqqından söhbət gedir). Başqa sözlə desək, yükün təyinat yerinə çatdırılma müddəti pozularsa (ötürülərsə), bunun nəticəsində

---

[1]SDR (special drawing rights) formal olaraq Beynəlxalq Valyuta Fondunda 1969-cu ildə yaranmışdır. Ona uçot (hesablaşma) vahidi kimi baxılır. SDR qızılı əvəz edən etalondur və s.

vurulmuş zərərə görə əvəz ödəmənin məbləği təyinat yerinə çatdırılması gecikdirilmiş yükün daşınması üçün ödənilən daşıma haqqının 2,5 mislindən çox ola bilməz.

Bununla belə, bəzən qarışıq daşıma operatoru məsuliyyətin məhdudlaş-dırılması hüququndan istifadə edə bilməz. Belə ki, əgər yükün itməsinə, zədələnməsinə və ya təyinat yerinə gec çatdırılmasına operatorun qəsdən kobud hərəkəti (səhfi) səbəb olarsa, onda onun məsuliyyətinin məhdudlaşdırılmasından söhbət gedə bilməz.

Operatorun və yükgöndərənin razılığı ilə daşıma sənədində daha yüksək məsuliyyət həddi barədə şərt nəzərdə tutula bilər.

Pretenziya və iddialar

Konvensiya yaranmış mübahisələrin məhkəmədənkənar qaydada həlli üçün pretenziya proseduru müəyyən edir. Qarışıq daşıma müqaviləsindən yaranan mübahisələr barədə qarışıq daşıma operatoruna iddia verilməzdən əvvəl ona pretenziya göndərilməlidir. Pretenziya şifahi formada verilə bilməz. Məsələ burasındadır ki, Konvensiya pretenziya üçün yazılı forma nəzərdə tutur.

Pretenziya Konvensiya ilə nəzərdə tutulan müddətdə verilməlidir. Bu müddət yükün açıq-aşkar zədələnməsindən və ya itməsindən asılı olaraq müəyyən olunur. Əgər yük açıq-aşkar zədələnərsə və ya itərsə, onda pretenziya yükün təhvil alındığı gündən sonrakı iş günündən gec olmayaraq verilməlidir. Əgər yükün zədələnməsi və ya itməsi məlum (bəlli) olmazsa, onda pretenziya müddəti 6 təqvim günü müəyyənləşdirilir, yəni pretenziya 6 təqvim günü müddəti ərzində verilməlidir. Bu müddət dövrünün başlanğıcı yük verildiyi gündən hesablanır.

Bəzən yük verilən zaman birgə baxış keçirilir və ya yoxlama aparılır. Birgə baxış və ya yoxlamadan sonra yükün verilməsi həyata keçirilir. Belə hərəkətlərin nəticəsi qarışıq daşıma sənədində əks olunur. Buna görə də, göstərilən hallarda pretenziya proseduru istisna edilir, yəni pretenziya verilmir.

Konvensiya yükün təyinat yerinə çatdırılma müddətinin pozulması hallarına görə də pretenziya verilməsi barədə göstəriş

ifadə edir və həmin hallar üçün pretenziya müddəti 60 təqvim günü müəyyənləşdirir. Bu müddət yük verildiyi gündən hesablanır. Deməli, yük təyinat yerinə gec çatdırıldığı hallarda yük sahibi yükün ona təhvil verildiyi gündən 60 təqvim günü ərzində qarışıq daşıma operatoruna pretenziya verə bilər.

Göstərilən pretenziya müddəti öz hüquqi təbiətinə görə preklyuziv müddət növünə şamil edilir.[1] Ona görə ki, 60 gün ərzində qarışıq daşıma operatoruna pretenziya verilməməsi yük sahibini iddia vermək hüququndan məhrum edir. Söhbət yükün təyinat yerinə gec çatdırılması nəticəsində yük sahibinə vurulmuş zərərin əvəzinin ödənilməsi barədə tələbin irəli sürülməsindən gedir. Amma bundan fərqli olaraq, yük zədələndiyi və ya itdiyi hallarda Konvensiya ilə müəyyənləşdirilmiş müddətdə pretenziya verilməməsi yük sahibini iddia vermək hüququndan məhrum etmir. Lakin bu, ilk baxışda, operatorun yükün zədələnməsində və ya itməsində təqsirsiz bilinməsi («prima facie») təsəvvürünü yaradır.

Konvensiya qarışıq daşıma operatorunun pretenziya verməsi üçün də müvafiq müddət müəyyən edir. Belə ki, operator yükgöndərənə və yükalana qarışıq daşıma müqaviləsi üzrə öhdəliklərin yerinə yetirilməməsi nəticəsində ona vurulmuş zərərin əvəzinin ödənilməsi barədə tələb irəli sürə bilər. Belə tələbin verilməsi üçün 90 təqvim günü müəyyən edilir. Bu pretenziya müddətinin başlanğıcı pretenziya verilməsinə səbəb olan əsasın yarandığı andan hesablanır.

[1] Preklyuziv müddətin əsas cəhətləri barədə bax: Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının mülki hüququ. Dərslik. I cild. I kitab. Bakı, 2003, s.930-931.

Konvensiya pretenziya müddətlərini tənzimləsə də, pretenziyaya baxılması müddətini nizamlamır, yəni belə müddəti müəyyən etmir. Bu məsələni həll etmək üçün, adətən, pretenziya verildiyi ölkənin hüququ (qanunu) tətbiq edilir. Verilmiş pretenziyaya, bir qayda olaraq,ağlabatan müddətdə baxılır.

İddia müddəti Konvensiya təkcə pretenziya müddətini tənzimləməklə kifayətlənmir. Konvensiya həm də iddia müddəti barədə göstəriş ifadə edir. Belə ki, tərəflər arasında (yük sahibi ilə qarışıq daşıma operatoru arasında) beynəlxalq qarışıq daşıma müqaviləsi üzrə öhdəliklərin lazımınca yerinə yetirilməməsi və ya ümumiyyətlə yerinə yetirilməsi ilə bağlı olaraq mübahisə yarana bilər. Yaranmış mübahisələr bir sıra hallarda könüllü surətdə, məhkəmədənkənar qaydada həll olunmur. Buna görə də müvafiq tərəf mübahisəni həll etmək üçün iddia ilə məhkəməyə müraciət etməlidir. Konvensiya bunun üçün iki illik iddia müddəti müəyyən edir. Bu müddət bütün iddialara şamil edilir. Belə ki, beynəlxalq qarışıq daşıma müqaviləsi ilə bağlı olan istənilən iddia üçün iki illik iddia müddəti müəyyən olunur. Əgər məhkəmə və ya arbitraj məhkəmə araşdırması iki il ərzində başlamazsa, iddia müddəti ötürülmüş (buraxılmış) hesab edilir. Buna görə də iddianın məcburi qaydada, məhkəmə yolu ilə təmin edilməsi mümkün olmur.

Konvensiya qarışıq daşıma operatorunun daşıyıcıya irəli sürdüyü reqress tələb (iddia) üçün də iddia müddətini müəyyənləşdirir. Belə ki, yükalanın (yük sahibinin) pretenziyasını təmin edən və ya məhkəmə (arbitraj) qərarı əsasında zərər vurmaqda təqsirli bilinən operator müqavilə öhdəliyini pozan daşıyıcıya 90 gündən az olmayan müddət ərzində reqress iddiası verə bilər.

Konvensiyaya görə, iddiaçı aşağıda göstərilən yerlərdən birinin məhkəməsinə müraciət edə bilər:

-cavabdehin əsas kommersiya müəssisəsinin olduğu yerin (əgər belə müəssisə olmazsa, cavabdehin, adətən, yaşadığı yer üzrə);

-qarışıq daşıma müqaviləsinin bağlandığı yerin (bu yerdə cavabdehin kommersiya müəssisəsi, agentliyi və ya şöbəsi yerləşir və məhz onların vasitəsilə müqavilə bağlanılır);

-yükün daşınmaq üçün qəbul olunduğu yerin;
-yükün verildiyi yerin;
-müqavilədə göstərilən istənilən yerin.

Tərəflər mübahisə və ixtilafların arbitraj qaydasında baxılıb həll olunması barədə razılığa gələ bilərlər. Lakin seçilən arbitrajın öz reqlamentinə uyğun olaraq, belə mübahisələri həll etməyə səlahiyyəti olmalıdır. İddiaçı mübahisəni həll etmək üçün yuxarıda göstərdiyimiz yerlərdən birinin arbitraj məhkəməsinə müraciət edə bilər.

Qeyd etmək lazımdır ki, qarışıq daşımanın ayrı-ayrı mərhələlərində (sahələrində) nəqliyyatın müxtəlif növləri iştirak edir, yəni daşıma ayrı-ayrı mərhələlərdə (sahələrdə) nəqliyyatın müxtəlif növləri tərəfindən həyata keçirilir. Bu mərhələlərdə (sahələrdə) daşıma şərtləri müvafiq nəqliyyat növünə aid olan konvensiya (saziş) normaları ilə tənzim edilir. Əgər qarışıq daşıma şərtinin pozulduğu yer müəyyən olunarsa, operatorun məsuliyyəti həmin yerin aid olduğu daşıma mərhələsini nizama salan müvafiq nəqliyyat konvensiyası (sazişi) ilə tənzimlənir. Əgər bu məsələni tənzimləyən nəqliyyat konvensiyası (sazişi) olmazsa, onda milli (daxili) nəqliyyat hüququ tətbiq edilir. Belə məsuliyyət ingiliscə «network liability system», rus dilində isə «sistema setevoy otvetstvennosti» adını almışdır.

9.4.Beynəlxalq qarışıq daşıma sənədlərinin tipləri

Dövriyyə və qeyri-dövriyyə sənədləri

Qarışıq daşıma operatoru yükü qəbul edən anda yükgöndərənə qarışıq daşıma sənədi verir. Bu sənəd beynəlxalq qarışıq daşımaların məcburi atributudur. Ona görə ki, həmin sənəd müqavilə sənədi olmaqla yanaşı, beynəlxalq qarışıq daşımaların hüquqi rəsmiləşdirmə formasıdır.

Əvvəllər qeyd etmişdik ki, qarışıq daşıma sənədləri «dövriyyə sənədi» və «qeyri-dövriyyə sənədi» adlı iki tipə bölünür.

Dövriyyə sənədi, öz növbəsində, iki formada tərtib edilə bilər: adsız formada (təqdim edənə), order formasında. Dövriyyə sənədi adsız formada (təqdim edənə) tərtib edilən hallarda operator yükü təyinat yerində belə formalı sənədin əslini təqdim edən istənilən şəxsə təhvil verir. Əgər sənəd order formasında tərtib edilərsə, operator yükü təyinat yerində yükgöndərənin «əmri» (sərəncamı) ilə müəyyən edilən şəxsə təhvil verir. Belə sənəd onun arxa tərəfində «həvalə etmə» qeydinin (indossament) vasitəsilə istənilən şəxsə verilə bilər.[1] Həmin şəxs də, öz növbəsində, sənədi başqa şəxsə verə bilər və s. Bu yolla yükə sahiblik və ya sərəncam hüququ başqa şəxsə verilir.

Qeyri-dövriyyə sənədləri «həvalə etmə» qeydi (indossament) yolu ilə başqa şəxslərə verilmir. Məsələ burasındadır ki, belə sənədlərdə yük sahibinin (yükalanın) adı göstərilir. Operator yükü təyinat yerində yalnız ona təhvil verə bilər.

Qarışıq daşıma sənədinin verilməsi zərurət yarandığı halda daşınmaya və ya beynəlxalq qarışıq daşıma müqaviləsi ilə bağlı başqa xidmətlərə aid digər sənədlərin (çarter, konosament, qaimə və s.) verilməsini istisna etmir. Amma belə sənədlərin verilməsi qarışıq daşıma sənədinin hüquqi xarakterinə təsir göstərmir.

---

[1] Order formasında sənədlər, onların indossament qaydasında başqa şəxsə verilməsi qaydası və digər məsələlər barədə daha ətraflı şəkildə bax: Allahverdiyev S.S.Azərbaycan Respublikasının mülki hüququ. Dərslik. I cild. I kitab. Bakı, 2003, s.707-708.

Xeyli müddət qarışıq daşıma sənədi rolunu yerinə yetirən və beynəlxalq miqyasda tanınan hər hansı bir sənəd mövcud olmamışdır. Qarışıq daşımaların həyata keçirilməsində istifadə olunan sənədlər mövcud benəlxalq saziş və konvensiyaların bazası əsasında yaradılır. Son zamanlar onların əksəriyyəti standart formada tərtib edilir. Sənədlərin unifikasiya edilməsində beynəlxalq nəqliyyat təşkilatları, xüsusilə, Baltik və Beynəlxalq Dəniz Konfransı (BBDK-BİMKO) və BEAF (FİATA) mühüm rol oynamış və bu sahədə böyük iş görmüşdür.

BBDK 1977-ci ildə «COMBIDOC» («Kombidok») adlı qarışıq daşıma sənədi hazırlamışdır. Bu sənəd gəmiləri istismar edən və öz fəaliyyətini dəniz daşımaları əsasında quran operatorlar üçündür. «Kombidok» qarışıq daşımalar üçün yeni proforma idi. O, qarışıq daşımaların spesifikliyini daha tam ifadə edirdi. Göstərilən qarışıq daşıma sənədi BBDK-nın «Kombikonbil» adlı əvvəlki proformasının şərtlərini dəqiqləşdirdi.[1]

YUNKTAD qarışıq daşıma sənədlərinin hazırlanmasında iştirak edən qurumlardan biridir. Bu qurum 1980-ci il Konvensiyasına qoşulmaq məsələsi ilə bağlı ölkələrdə meyl yaratmaq üçün «MULTIDOC» («Multidok») adlı sənəd hazırladı. Lakin bu sənəd beynəlxalq nəqliyyat dövriyyəsində tanınmadığı üçün tətbiq olunmadı.

Konosament əsasında qarışıq daşımaların həyata keçirilməsi

Konosament dənizlə yük daşımalarında istifadə olunan nəqliyyat (daşıma) sənədidir. O, demək olar ki, bütün dünya ölkələrinin dəniz hüququna məlum olan sənəddir və Brüssel Konvensiyası ilə tənzimlənir.

Konosamentin malik olduğu əsas xüsusiyyətlərdən biri ondan ibarətdir ki, o, universal xarakterli nəqliyyat (daşıma) sənədidir.

Belə ki, konosament həm də çarter daşımalarının həyata keçirilməsində tətbiq olunur. Bundan əlavə, ondan qarışıq daşımaların rəsmiləşdirilməsində də istifadə edilir. Qarışıq

---

[1] Вах: Материалы по морскому праву. Вып. 3.М., 1972, с. 39-46.

daşımaların həyata keçirilməsində tətbiq olunan konosamentə **birbaşa konosament** deyilir. O, rus dilində «skvoznoy konosament» termini adlanır.

Birbaşa konosament dəniz hüququ institutudur. Bu institutun əsas məqsədi dənizlə daşımanı bir neçə daşıyıcı tərəfindən həyata keçirməkdən ibarətdir. Məlum olduğu kimi, dəniz nəqliyyatı və digər nəqliyyat növlərinin iştirakı ilə (əsas iştirakçı dəniz nəqliyyatıdır) həyata keçirilən daşıma qarışıq daşımanın əsas növlərindən biridir. Bu növ daşımanın inkişafı nəticəsində konosamentin tətbiq sahəsi xeyli genişləndi. Qarışıq daşımaların həyata keçirilməsində ondan geniş şəkildə istifadə olunmağa başlandı. Beləliklə, **qarışıq konosament** və ya **birbaşa qarışıq konosament** yarandı. Ona bəzən **kombinə edilmiş daşıma konosamenti** və ya **intermodal (multimodal) daşıma konosamenti** də deyilir.

Qarışıq konosament proformalarının işlənib hazırlanmasında əvvəllər gəmiçilik şirkətləri və ekspedisiya firmaları az rol oynamamışlar. Bu zaman onlar birbaşa konosamentlərin ənənəvi şərtlərindən istifadə edirdilər. Əlbəttə, konosament proformasına, bununla yanaşı, qarışıq daşımanın spesifikliyini (daşıyıcıların məsuliyyət məsələsini, boşaltma limanlarında yükün verilməsi qaydasını) əks etdirən şərtlər də daxil edirdilər.

XX əsrin 60-70-ci illərində qarışıq daşıma proformalarının hazırlanmasında beynəlxalq nəqliyyat təşkilatları da iştirak etməyə başladılar. Bu zaman həmin təşkilatlar qarışıq daşıma təcrübəsindən istifadə edib beynəlxalq nəqliyyat saziş-lərinin müəyyən etdiyi qaydaya əsaslanırdılar. Bunun nəticəsində qarışıq daşıma praktikasında istifadə olunan bir sıra qarışıq konosament proformaları yarandı.

BEAF-ın kombinə edilmiş (multimodal) daşıma konosamenti (FBL) ən geniş yayılmış qarışıq daşıma sənədi olub, demək olar ki, bütün dünya miqyasında tanınır. O, 1980-ci il Konvensiyasının və digər beynəlxalq sənədlərin müəyyən etdiyi əsas şərt və tələblərə tamamilə uyğun gəlir. BEAF-ın konosamenti[1] QDS-in (TSM-in)

[1] Bax: Материалы по морскому праву. Вып. 1. М., 1972, с.29-36.

əsas müddəalarını təkrarlayır, dəniz konosamentinin bir sıra ənənəvi şərtlərini özündə əks etdirir.

BEAF qarışıq nəqliyyatla yük daşınması texnologiyası (operator texnologiyası) prosesinə rəhbərlik etmişdir. Bu təşkilat artıq 1970-ci ildə qarışıq nəqliyyatla yük daşıma konosamenti proformasının ilk variantını buraxdı. Bu işi BEAF sonralar YUNKTAD və Beynəlxalq Ticarət Palatası (BTP) ilə birlikdə davam etdirmişdir. 1994-cü ildə o, özünün sonuncu proformasını – **qarışıq yük daşıma konosamentini (FBL)** dərc etdirmişdir.[2] Konosament mavi rəngli blank formasındadır. Belə konosament **dövriyyə sənədidir** (negotiable – dövriyyə). Buna görə də o, mala **sərəncamverici nəqliyyat (daşıma) sənədi** sayılır.

Konosamentin (FBL) bütün şərtləri onun arxa tərəfində göstərilir. Bu sənədin əsli üç nüsxədə tərtib olunaraq birinci nüsxə yükgöndərən, digər nüsxə yükalan, üçüncü nüsxə isə operator üçün nəzərdə tutulur.

Konosament (FBL), hər şeydən əvvəl, **adsız (təqdimedənə) sənəd formasında** tərtib olunur. Belə konosamenti təyinat yerində kim təqdim etsə, yük də ona təhvil veriləcəkdir.

Konosament (FBL) həm də **adlı sənəd formasında** verilə bilər. Belə konosament başqasına verilmir (non-negotiable). Buna görə də yükün başqa şəxs tərəfindən alınması mümkün olmur.

Konosamentdə (FBL) aşağıdakılar barədə məlumat ifadə olunur:

-konosamentin nömrəsi;
-ölkə kodu;
-konosament yazan operatorun loqotipi;
-konosament yazan operatorun tam rekvizitləri.

Konosamentdə (FBL) həmçinin BEAF-in, BTP-nin və Beynəlxalq Ekspeditorların Milli Assosiasiyasının emblemi göstərilir.

---

[2] Negotiable FIATA Multimodal transport Bill of Lading – FBL.

Bəzən qarışıq daşımaların həyata keçirilməsində **konteyner konosamen-tindən** istifadə olunur. Belə konosamenti xətt konfransları əsasında təşkil olunan və konteyner yükləri ilə işləyən qarışıq daşıma operatoru verir. Konteyner konosamentinin əsas xüsusiyyəti onun «network liability system» (ona rus dilində «sistema setevoy otvetstvennosti» deyilir) kimi məsuliyyət sistemi nəzərdə tutmasından ibarətdir. Belə ki:

-əgər yük qarışıq daşıma marşrutunun dəniz sahəsində itərsə və ya zədələnərsə, onda qarışıq daşıma operatoru yük sahibi qarşısında Haaqa-Visbi qaydaları əsasında məsuliyyət daşıyır;[1]

-əgər yük qarışıq daşıma marşrutunun digər sahəsində (məsələn, dəmir yolu sahəsində və ya avtomobil yolu sahəsində) itərsə və ya zədələnərsə, onda operatorun məsuliyyəti nəqliyyatın bu növünə aid olan hüquq normaları (beynəlxalq konvensiya və ya milli (daxili) nəqliyyat hüquq normaları) ilə müəyyən edilir;

-əgər yükün itdiyi və ya zədələndiyi yeri müəyyən etmək mümkün olmazsa, onda Haaqa-Visbi qaydaları tətbiq edilir.

---

[1] Haaqa-Visbi qaydaları barədə bax: Allahverdiyev S.S. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki kommentariyası). I hissə. Bakı, 20005, s.44.

9.5.Beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımaların konvension təsbitinin bəzi cəhətləri

Qarışıq daşımaların beynəlxalq nəqliyyat sazişləri ilə tənzimlənməsi

Qeyd etmək lazımdır ki, beynəlxalq qarışıq daşımaları tənzimləyən normalar yalnız yuxarıda söhbət açdığımız 1980-ci il Konvensiyasında nəzərdə tutulmamışdır. Hüquq ədəbiyyatında irəli sürülən belə bir fikirlə razılaşmaq olmaz ki, guya 1980-ci il Konvensiyası qəbul olunana (imzalanana) qədər qarışıq daşımaları hər hansı beynəlxalq konvensiya tənzimləmirdi.[2] Məsələ burasındadır ki, 1980-ci il Konvensiyası qəbul edilənədək nəqliyyatın ayrı-ayrı növlərinə aid olan beynəlxalq sazişlərdə qarışıq daşımalara toxunan bəzi normalara rast gəlmək mümkündür. Düzdür, belə normalar qarışıq daşımaların inkişafı üçün etibarlı hüquqi əsas yaratmır. Lakin, buna baxmayaraq, onların müəyyənləşdirdiyi hüquqi rejimdən qarışıq yük daşımalarının təşkilində istifadə oluna bilər.

Dəmir yolu ilə beynəlxalq yük daşımaları haqqında Konvensiya (Bern, 1970-ci il), Varşava Konvensiyası və Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi haqqında Konvensiya (Cenevrə, 1956-cı il) qarışıq daşımaya həsr olunmuş bəzi normalar nəzərdə tutur. Məsələn, Varşasa Konvensiyasının 31-ci maddəsi (IV fəsil) hava nəqliyyatının iştirakı ilə qarışıq daşımanı tənzimləyir. Lakin ayrı-ayrı nəqliyyat növləri ilə həyata keçirilən beynəlxalq yükdaşıma barədə sazişlərdə ifadə olunan və qarışıq daşımalara aid olan normalar sayca azdır, mürəkkəb xarakterə malikdir və qısa olmaları ilə xarakterizə edilir. Buna görə də onlar qarışıq daşımaları müfəssəl şəkildə tənzim etmək iqtidarında deyildir. Belə normalar qitələrarası daşımalarda (Varşava Konvensiyasının normaları istisna olmaqla) tətbiq edilmir. Belə ki, həmin normalardan, əsasən, Avropa

---

[2] Məsələn, bax: Лопуски Я., Холовински Я. Договор морской перевозки груза по законадательству европейских социалистических стран. М., 1971, с.152.

dövlətləri arasında həyata keçirilən daşımalarda istifadə olunur. Beynəlxalq qarışıq daşımalar isə yalnız dövlətlər arasında deyil, həm də qitələr arasında həyata keçirilən daşımalardır.

Beynəlxalq nəqliyyat hüququ qarşısında duran əsas problemlərdən biri nəqliyyatın ayrı-ayrı növləri ilə həyata keçirilən yükdaşımalar barədə beynəlxalq nəqliyyat konvensiyalarında (sazişlərdə) qarışıq daşımalara aid normaların sayını artırmaqdan, beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımalar hüququnu inkişaf etdirmək-dən və bu yolla belə daşımaları daha müfəssəl şəkildə tənzimləməkdən ibarətdir.

Beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımalarda nəqliyyat-hüquq münasibətlərinin tənzimlənmə-sinin xüsusiyyətləri

Müasir beynəlxalq nəqliyyat daşıma prosesində yükgöndərən və daşıyıcılarla yanaşı, müxtəlif təsərrüfat subyektləri, o cüm-lədən yük terminallarının operatorları iştirak edirlər. Yük sahibləri yükün göndərilməsi zamanı öz kommersiya maraqlarını qorumaq naminə müxtəlif vasitəçilərin (ekspeditor, agent və s.) xidmətlərindən istifadə edirlər.

Dünya birliyi ölkələrinin əksəriyyətində yüklərin müasir beynəlxalq daşıma praktikası yük sahibləri ilə ekspeditor şirkətləri (firmaları) arasında bağlanan müvafiq müqavilə əsasında inkişaf etmiş vasitəçi təşkilatların fəaliyyəti ilə şərtlənir. Bununla yanaşı, təsərrüfat subyektləri təkcə baş ekspeditor ilə müvafiq müqavilə bağlaya bilərlər. Baş ekspeditor isə, xüsusən daşımanın bütövlükdə təşkil olunması öhdəliyini öz üzərinə götürür. Bu halda o, yük sahibinin adından bir neçə daşıyıcı ilə (məsələn, müxtəlif nəqliyyat növləri üzrə) və beynəlxalq ekspeditor təşkilatları[1] ilə (təbii ki, yüklərin nəql olunmasının müvafiq məntəqələrində) müqavilələr bağlamaq hüququna malikdir. Belə təcrübə, əsasən, qarışıq (kombinə

---

[1] Bu təşkilatların fəaliyyətinin hüquqi tənzimlənməsinin xüsusiyyətləri və bəzi problemlər haqqında bax: məsələn, Крыжановский Г.А.Международный экспедитор / Под ред. Семеновой Г.П. СПб., Партнер ВЭД, 2002 və b.

olunmuş, çoxnövlü) daşımalara və ya artıq praktikada «intermodal»[2] adlandırılan daşımalara xasdır. Bu növ daşımaların geniş və aktiv şəkildə tətbiq edilməsi onların yüksək iqtisadi məqsədəuyğunluğunu və digər üstünlüklərini təsdiqləyir. Göründüyü kimi, söhbət, dəniz, hava, avtomobil və dəmir yolu nəqliyyatı vasitəsilə, başlıca olaraq, ölkə hüdudlarından kənarda həyata keçirilən beynəlxalq qarışıq yük daşımalarından[3] gedir.

Göyərtəsinə dəmir yolu vaqonları yüklənməklə xüsusi konteyner daşıyan gəmilərin köməyi ilə daxili və dəniz daşımalarının birləşdirilməsi vasitəsilə qarışıq (kombinə) daşımaların həyata keçirilməsinə ilk cəhd hələ ötən əsrin 20-ci illərində ABŞ-da göstərilmişdir.[4] O vaxtdan bəri belə daşıma müvafiq müqavilə (kontrakt) əsasında minimum iki müxtəlif növ nəqliyyat vasitəsilə həyata keçirilən daşımanı bildirir. Yüklərin bir nəqliyyat vasitəsilə

---

[2] Bu anlayışın yaranması və əlamətləri barədə bax: məsələn, Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. М., Росконсульт, 2001 və b.

[3] Nisbətən belə daşımaların anlayışı, növləri və əlamətləri barədə bax: məsələn, Садиков О.Н.Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.241-256; Семенов Н.П. Правовые аспекты международных комбинированных перевозок грузов: Автореф. дис. … канд. юр. наук, М., МГУ, 1983; Перевозка грузов в прямом смешанном сообщении с участием других видов траспорта // Советское морское право. Под ред. В.М. Мещеры. М., Транспорт, 1985; Прокопьева Е.З. Международные комбинированные перевозки грузов и разрешение споров, связанных с ними: Дис… канд. юр.наук, СПб, 1996; Авчинкин Д.В. Международные перевозки: правовые аспекты перемещения грузов и пассажиров. Минск, Амалфея, 1999, с. 46-57; Транспортное право. Учебное пособие. М., Былина, 2000, с.357-362; Гафаров З.М., Алиев Э.А. Применение современного международного транспортного права в Азербайджанской Республике М., Олма-Пресс, 2002, с.172-183; Землянский П.Л. Сущность и классификация смешанных перевозок // Транспортное право. М., 2004, № 2, с.29-35; №3, с.25-30; Allahverdiyev S.S. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat müqavilələrinin elmi-praktiki kommentariyası). I hissə. Bakı, 2000 və b.

[4] Bu barədə ətraflı bax: məsələn, Омельченко А.В. Смешанные перевозки контейнеров и трейлеров в США. Труды ИКТП, 1981, Выпуск 86 və b.

hətta müxtəlif ölkələr arasında daşınması, təbii ki, beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşıma sayılmır.

Təqdirəlayiq haldır ki, yüklərin nəql olunmasında belə qarışıq növ nəqliyyat vasitələrinin iştirak etməsi, ilk növbədə, dəniz vasitəsilə daşımalarda tətbiq olunmuşdur. Siyasi, iqtisadi və digər dövlətlərarası münasibətlərin inkişafı ilə əlaqədar olaraq ticarət əlaqələri də, öz növbəsində, genişlənməyə başladı. Bu da, təbii ki, hər növ nəqliyyat vasitələri ilə bütün istiqamətlərdə daşınan yüklərin həcminin artmasını şərtləndirirdi. Belə şəraitdə yüklərin nəql olunması prosesində, onların yola salınma məntəqəsinə çatdırılmasında və təyinat məntəqəsindən yükalanların ünvanına daşınmasında tez-tez müxtəlif növ nəqliyyat vasitələrindən istifadə olunmağa başlanıldı. Bir nəqliyyat vasitəsilə həyata keçirilən daşımalara xas olan əlamətlər (yolların həddən artıq yüklənməsi, məhdud daşıma və ya buraxılış qabiliyyəti və s.) beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımalarda olmur və belə daşımalar nisbətən ucuz başa gəlir. İqtisadi məqsədəuyğunluq əsas meyar kimi öndə durur.

Göstərilən prinsipial xüsusiyyətlərlə yanaşı, qarışıq daşımalara ənənəvi nəqliyyat sistemindən fərqli olaraq bəzi əlamətlər də xasdır. Belə ki, beynəlxalq daşımaların təşkilini daşıma iştirakçılarından biri və yaxud qarışıq daşıma operatoru öz öhdəsinə götürür. Digər əlamət ondan ibarətdir ki, yük, əsasən, konteynerlərdə, treylerdə və xüsusi qurğularda (palet, altlıq və s.) daşınmalıdır.

Digər əlamətlər sırasında belə bir hal diqqəti çəkir ki, hal-hazırda daşımaların bu sahəsində kifayət qədər geniş terminologiya formalaşmış və onların sistemləşdirilməsi və unifikasiyası vacibdir. Bundan başqa, qarışıq (kombinə) daşımalarda istifadə edilən xüsusi terminlərin vahid formada məna yükünü müəyyən edən ümumi benəlxalq hüquqi aktlar qəbul olunmamışdır. Bununla əlaqədar hələ 1948-ci ildə Beynəlxalq Ticarət Palatası (BTP) belə növ daşımalara aid olan hüquqi məsələlərin beynəlxalq səviyyədə həll edilməsi barədə öz sözünü demişdir.[1]

---

[1] Bu barədə bax: məsələn, Иванов. Г.Г. Проблемы правового регулирования комбинированных перевозок // Морское право. Сборник статей. Ленинград, ЦНИИМФ, 1974, Выпуск 188.

Müasir dövrdə yüklərin beynəlxalq nəql olunması sahəsindəki təcrübə göstərir ki, tərəflər (dövlətlər) xarici iqtisadi fəaliyyət prosesində bir neçə daşıyıcı ilə əməkdaşlıq və ya tərəfdaşlıq etməlidirlər. Bu zaman yük nəql olunma prosesində bir nəqliyyat növündən digərinə dəfələrlə yenidən yüklənməlidir və belə halda həm daşıyıcıların, həm də ekspeditorların anbarlarından istifadə olunmalıdır. Belə əməliyyatlar isə, öz növbəsində, vaxt itkisinə və ümumi nəqliyyat məsrəflərinin, başlıca olaraq, maliyyə xərclərinin artmasına səbəb olur. İzafi xərclərin kompensasiyası məqsədilə nəqliyyat vasitələrinin sahibləri (daşıyıcılar), adətən, daşıma haqqının yüksəldilməsi məcburiyyətində qalırlar. Yük sahibləri isə, əksinə, yük daşıma prosesinin bir şəxs tərəfindən həyata keçirilməsi və müşaiyət olunması şəraitində nəqliyyat-ekspedisiya xidmətləri üçün öz məsrəflərini azaldırlar.

Beləliklə, daşıma prosesi müddətinin azaldılması müqavilə tərəfləri (ixracatçılar və idxalçılar) üçün müəyyən iqtisadi və maliyyə üstünlükləri yaradır. Məsələn, yük kapital dövriyyəsinin artması (təbii ki, yük daşınma müddətində «ölü» kapital sayılır), yük üçün müvafiq faiz ödəniş xərclərinin azalması və s. belə üstünlüklərdəndir. Digər üstünlük beynəlxalq yük daşıma prosesinin bütün marşrut boyu mərkəzləşmiş qaydada idarə olunması ilə bağlıdır. Nəticədə istehlak yerində yükün (malın) qiyməti aşağı olur. Bu və digər amilləri nəzərə alaraq, müasir dövrdə yüklərin beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımalarının əhəmiyyətli dərəcədə artmasını vurğulamaq olar ki, E.Krispils bu kontekstdə vaxtilə qeyd edirdi: «kommersantlar və mühəndislər öz yeniliklərini tətbiq edərkən, hüquqşünaslar yeni iqtisadi reallıqlara uyğunlaşdırılmış həll variantlarını icad etməyə məcburdurlar»[1].

Prinsipial məsələlərdən biri ondan ibarətdir ki, daşımaların mövcud olan təşkilati formaları və hüquqi infrastrukturu inteqrasiya

---

[1] Bax: Crispeels E. Tye United Nations Convention on international multimodal transport of goods: A background note // European Transport Law, 1980, Vol. 15, No. 4, p. 358.

olunan nəqliyyatın yeni sisteminə uyğun olmalıdır. Elə həmin müəllifin tamamilə doğru qeyd etdiyi kimi, «əmtəələr (onların yük yeri kimi necə birləşdirilməsindən asılı olmayaraq) bir nəqliyyat növündən başqasına keçirilərkən, onlar, eyni zamanda, tamamilə başqa hüquqi rejimə keçirdilər»[2] və bu da təbii ki, bütövlükdə yükün nəqli prosesinin effektliliyinə mənfi təsir göstərirdi, çünki daşımanın müxtəlif mərhələlərinin hüquqi tənzimlənməsi, yolun hər bir konkret hissəsi üçün daşıma sənədlərinin rəsmiləşdirilməsi, birgə daşıyıcıların hüquqi statusunun müəyyənləşdirilməsi və b. problemlər meydana çıxırdı.

Əsas çətinlik ondan ibarətdir ki, məsələn, dənizlə yük daşınması zamanı nəqliyyat sənədi kimi qəbul olunmuş konosament yük dövriyyə sənədi, yəni mal (əmtəə) üzərində sahiblik hüququnu təsdiq edən sənəddir. Yerüstü və hava nəqliy-yatı növlərində istifadə olunan qaimə və digər sənədlər isə, C.Hill tərəfindən haqlı olaraq göstərildiyi kimi, bu xüsusiyyətə malik deyillər və deməli, banklar tərəfindən dokumentar kredit razılaşmaları üzrə ödəniş sənədləri kimi qəbul edilə bilməzlər.[1]

Digər çətinliklər nəqletmə prosesində iştirak edən hər bir daşıyıcı ilə ayrıca daşıma müqaviləsi bağlamaq zərurətindən doğurdu ki, nəticədə, o, müxtəlif nəqliyyat -hüquq münasibətlərinin bütöv bir sisteminə daxil olmaq məcburiyyətində qalır, mübahisəli vəziyyət yarandığı halda isə müxtəlif, bəzən də bir-birinə zidd olan norma və qaydaların törətdiyi «multimodal qarışığın» düzgün həllini tapmaq problematik olur[2].

Müasir elmi-texniki proqress və beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının səmərələşdirilməsi qarışıq (çoxnövlü) daşımaların təşkilati-hüquqi rejiminin dəyişdirilməsini vacib məsələ kimi zəruri hala çevirdi. Bunun mahiyyətini aşağıdakı obyektiv göstəricilərlə açıqlamaq olar:

---

[2] Yenə orada.

[1] Bax: Hill J. Freight forwarders. London: Stevens & sons, 1972, p. 185-187.

[2] De Orchis M.E. Maritime Insurance and the Multimodal Muddle // European Transport Law,1982, Vol.17, N.4, p. 691.

- daşımaların, bir qayda olaraq, vahid müqavilə və daşıma sənədi əsasında həyata keçirilməsi;

- bütövlükdə yük sahibinin yalnız daşıma prosesinin həyata keçirilməsinə cavabdeh olan bir şəxslə münasibətdə olması.

Beləliklə, nəqliyyat-hüquq münasibətlərinin vəziyyəti və inkişafı ilə bağlı problem vahid daşıma sənədi və vahid daşıma müqaviləsi məsələsi ilə sıx surətdə əlaqəlidir. Bu qarşılıqlı əlaqə və asılılıq qarışıq (intermodal) nəqliyyat daşımalarının və əlaqələrinin təkmilləşdirilməsinin və inkişafının yeni mərhələsinin formalaşmasında prinsipial əhəmiyyətə malikdir. Son onilliklərdə belə daşımalar qısa bir zamanda «yüklərin birbaşa qarışıq əlaqədə daşınması» və ya «birbaşa qarışıq daşımalar» adını almışdır. Belə növ daşımalar həm dövlətlərin xarici iqtisadi, konkret olaraq, xarici ticarət fəaliyyətində,[3] həm də postsovet məkanında əksər ölkələrin daxili bazarlarında genişlənmişdir.

Hal-hazırda birbaşa qarışıq daşımaların beynəlxalq hüquqi tənzimlənməsinə həsr olunmuş hər hansı xüsusi konvensiya mövcud deyil. Başqa sözlə desək, nəqliyyatın ayrı-ayrı növləri ilə daşımaları tənzimləyən mövcud sahəvi nəqliyyat konvensiyaları[1] **beynəlxalq kombinə daşımalarına (BKD), beynəlxalq nəqliyyat hüququnda yeni yaranmış subyektə – «Operator»a (BKDO)** aid müxtəlif məsələlərə bu və ya digər dərəcədə toxunurlar.

Beynəlxalq əlaqədə həyata keçirilən qarışıq (çoxnövlü) daşımaların hüquqi tənzimlənməsi belə müəyyən edilirdi: bu növ daşımalar yol boyu bir neçə müxtəlif, bir-birindən asılı olmayan hissəyə bölünürdü və onların da hər biri sahəvi nəqliyyat

---

[3] Keçmiş sosialist ölkələrinin praktikasında bunun necə baş verməsi barədə ətraflı bax: məsələn, Кирпичников А.И. Правовое регулирование перевозок грузов в прямом смешанном сообщении // Актуальные вопросы международного морского права и торгового мореплавания. Сборник научных трудов. М., Транспорт, 1984 və b.

[1] Bu barədə bax: məsələn, Егоров К.Ф.Правовой режим смешанных перевозок грузов согласно международным транспортным конвенциям // Морское право: Сб-к статей. Л., ЦНИИМФ, 1979, Вып. 240 və b.

konvensiyaları ilə tənzimlənirdi.[2] Lakin belə yanaşma, təbii ki, vahid daşıma prosesi formasında həyata keçirilən beynəlxalq qarışıq (kombinə və ya intermodal) daşımalara tətbiq edilə bilməz. Belə daşımalar prosesində yaranan məsələlərin hüquqi tənzimlənməsi, təbii ki, bu xüsusiyyəti nəzərə almalıdır.

Nəzərdən keçirilən beynəlxalq nəqliyyat daşımaları ilə bağlı elmi ədəbiyyatda istifadə edilən terminologiya haqqında məsələ diqqəti cəlb edir. Qərb ölkələrinin elmi nəşrlərində, əsasən, «intermodal daşımalar», «multimodal daşımalar» terminindən, rusdilli hüquq ədəbiyatında isə tez-tez «qarışıq» və «kombinə daşımaları» anlayışından istifadə olunur. Bu sahədə mövcud olan terminlərin çoxluğu sözü gedən daşımaları tənzimləyən hüquqi rejimlərdə və onların istifadə olunmasında müəyyən qarışıqlıq yaradır.

Ənənəvi istifadə olunan «qarışıq daşımalar və ya əlaqələr» termininə, zənnimizcə, «intermodal» termininin əlavə edilməsi mümkün olardı. Çünki, bu cür daşımalara bir çox nəqliyyat vasitələrinin iştirakı ilə həyata keçirilən müxtəlif növ daşımaların müddəaları daha çox xarakterikdir. Zənnimizcə, «qarışıq (intermodal) daşımalar» termininin işlədilməsi daha məqsədəuyğundur.

Bununla yanaşı, tədqiq etdiyimiz beynəlxalq nəqliyyat daşımaları növünə məna etibarı ilə uyğun gələn iki termini də tətbiq etmək olar: a) kombinə və b) intermodal. Qeyd etmək lazımdır ki, kombinə daşımaları anlayışının müəyyən olunması məsələsində doktrinal mövqelərdə fikir birliyi mövcud deyil. Bu həmin institutun (kombinə daşımalar institutunun) yaxın zamanlarda yaranması, həmçinin onun mürəkkəb hüquqi təbiəti və belə daşımaların beynəlxalq hüquqi tənzimlənməsindəki çatışmazlıqlarla şərtlənir.

[2] Məsələn, dəmir yolu sahəsində – «Dəmir yolu ilə beynəlxalq yük daşımaları haqqında» Konvensiya, hava nəqliyyatı sahəsində – «Beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün» Konvensiya, avtomobil nəqliyyatı sahəsində – «Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi haqqında» Konvensiya və b.

Göstərilən çatışmazlıq, zənnimizcə, «Beynəlxalq qarışıq yük daşımaları haqqında» Cenevrə Konvensiyasının (1980-cı il) 2-ci maddəsinin 1-ci bəndinin məzmunundan irəli gəlir. Konvensiyaya görə, beynəlxalq kombinə daşımaları yüklərin ən azı iki müxtəlif nəqliyyat növü ilə müqavilə (belə daşımalar haqqında) əsasında bir ölkədə nəzərdə tutulmuş yerdən (burada yük operatorun sərəncamına keçir) başqa ölkədə nəzərdə tutulmuş çatdırılma yerinə daşınması kimi müəyyən edilir. Daşıma müqaviləsinin icrası ilə bağlı yüklərin çatdırılması üzrə əməliyyatlar yalnız bir növ nəqliyyat vasitəsilə həyata keçirildikdə, belə müqavilədə müəyyən olunduğu kimi, BKD hesab edilmir.[1]

Fikrimizcə, bu anlayışda nəqliyyat hüquq münasibətlərinin məzmununa mühüm təsir göstərə bilən bəzi çatışmazlıqlar vardır:

1) belə daşımalarda, faktiki olaraq, mütləq ən azı iki növ nəqliyyat vasitəsinin iştirak etməsi barədə göstərişin yanlış olması; baxmayaraq ki, kombinə daşımalarının ayrıca hallarda eyni nəqliyyat növü vasitəsilə də həyata keçirilməsi mümkündür;

2) kombinə daşımalarının spesifikası haqqında təsdiqləyici müddəaların olmaması; məsələn, «yük sahibi»nin yalnız bir şəxslə bir müqavilə bağlaması haqqında, yükün bütün yol boyu nəql olunmasına vahid daşıma sənədinin rəsmiləşdirilməsi, «qapıdan qapıya» bütün nəqletmə siklinə görə cavabdeh olan «operator»un hüquqi vəziyyətinin xüsusiyyətləri haqqında və s.

Göstərilən amillərin BKD-yə verilmiş anlayışda nəzərə alınması mümkün olarsa, onda bu anlayış daha dəqiq və əhatəli

---

[1] Bax: Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов от 24 мая 1980 г // Нормативные материалы по коммерческой эксплуатации морского флота. М., ЦРИА «Морфлот», 1981, с. 179; See also –Mankabady S. The multimodal Transport of goods Conventions // The International and Comparative Law quarterly, 1983, Vol. 32, part 1. Данная Конвенция, состоящая из восьми частей, семь из которых по названию и содержанию в основном соответствуют «Гамбургским правилам», до сих пор не вступила в силу, поскольку согласно правилам это требует наличия 30 ратифицировавших ее государств и половины тоннажа мирового флота (в настоящее время только девять государств признали эту Конвенцию).

olardı. Bəzi müəlliflər (məsələn, Makarov V.N.)[2] kombinə daşımalarını ənənəvi qarışıq daşımaların müasir növü, tərkib hissəsi kimi ayırır, onları yüklərin bir neçə növ nəqliyyat vasitələrinin iştirakı ilə daşınması çərçivəsindən kənara çıxarmırlar. Fikrimizcə, müasir nəqliyyat-hüquq münasibətlərinin inkişafına BKDO tərəfindən onun öz seçiminə görə istənilən iki və artıq nəqliyyat növü vasitəsilə bir ölkədən digərinə müqavilə əsasında həyata keçirilən beynəlxalq kombinə daşımaları daha çox dərəcədə təsir göstərə bilər. Göründüyü kimi, söhbət «yük sahibi» və «operator» arasında vahid müqavilə və vahid nəqliyyat sənədi əsasında «operator»un seçiminə görə müxtəlif nəqliyyat vasitələri ilə bir neçə dövlət arasında həyata keçirilən beynəlxalq qarışıq daşımaların müstəqil növü haqqında gedir.

Bu anlayışda «intermodal əlaqələr» adlandırılan daşımalara xarakterik olan bəzi fərqləndirici əlamətlər təsbit olunmuşdur:

-«yük sahibi» və «operator» arasında vahid müqavilənin mövcud olması və vahid nəqliyyat sənədinin rəsmiləşdirilməsi;

-bütün daşıma prosesini təmin edən və ya həyata keçirən «operator»un fəaliyyəti. Bu zaman «operator» öz adından çıxış edir və bununla da «yük sahibi» hər hansı bir hüquq münasibətlərinə, xüsusən də daşıyıcılarla və daşıma prosesi ilə bağlı xidmətlərlə münasibətə girmir;

-daşıma prosesində bir neçə növ nəqliyyat vasitəsinin iştirak etməsinin məcburi olmaması. Ona görə ki, belə daşımalar «operator»un daha effektli və məqsədəuyğun hesab etdiyi konkret şəraitdə həm bir neçə, həm də bir növ nəqliyyat vasitəsilə həyata keçirilə bilər.

Qarışıq (intermodal) daşımalarda bütün nəqliyyat prosesi iştirakçılarının vahid bir sistemdə (halqada) birləşdirilməsi halı prinsipial əhəmiyyət kəsb edir. Bu hal həm nəqliyyat prosesinin

---

[2] Bax: Макаров В.Н. Сущность концепции интермодальных перевозок // Материалы по экономике и эксплуатации морского флота на Дальнем Востоке. М., В/О «Мортехинформреклам», 1990, Выпуск 5 (185), с. 40.

rentabelliyinin yüksəldilməsində, həm də beynəlxalq nəqliyyat-hüquq münasibətlərinin inkişafında və təkmilləşdirilməsində çox önəmlidir. Digər əlamət ondan ibarətdir ki, belə daşımalar öz spesifikasına görə beynəlxalq iqtisadi münasibətlərdə, o cümlədən beynəlxalq nəqliyyatda obyektiv inteqrasiya proseslərinin yaranmasında onların ayrılmaz tərkib hissəsi kimi labüd hala çevrilmişdir.

Beləliklə, bu proseslərin getdikcə dərinləşməsi, yəni bu növ daşımaların gələcək inkişafı onların infrastrukturuna (o cümlədən hüquqi infrastruktura) aid olan tələblərin yüksəldilməsini irəli çəkir. Bu isə, öz növbəsində, qarışıq (intermodal) nəqliyyat daşımalarının və əlaqələrinin beynəlxalq hüquqi tənzimlənməsinin bu sahədə mövcud olan hüquq normalarının unifikasiyası vasitəsilə daim təkmilləşdirilməsi zərurətini doğurur.

Göstərilən amili nəzərə almaqla sözü gedən daşımaları (əlaqələri) həm də intermodal daşımalar kimi tanımaq olar. Bu daşımaların çox hissəsi dəmir yolu, daxili su (çay) və ya dəniz nəqliyyatının, habelə ən qısa yol hissələrində avtomobil nəqliyyatının payına düşür. Bu anlayışın məna yükü həmçinin yüklərin bir neçə növ nəqliyyat vasitəsilə bir yük vahidi, nəqliyyat avadanlığı (məsələn, iritonnajlı konteyner, çıxarılan ban, yarımqoşqu, avtofurqon və s.) ilə daşınmasını da əhatə edir.

Beynəlxalq qarışıq (intermodal) nəqliyyat daşımaları və əlaqələri, əsasən, bir neçə son onillikdə «konteyner inqilabı» adlandırılan prosesin nəticəsində yaranmışdır. Bu proses həm nəqliyyatın maddi-texniki bazasında, həm də bütövlükdə beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının təşkilində ciddi dəyişikliklər əmələ gətirmişdir. Təsadüfi deyil ki, konteyner daşımaları təşkilatçılarının əksəriyyəti bir-birindən asılı olmayaraq, inteqrasiya olunmuş intermodal (və ya multimodal) nəqliyyat daşımalarına üstünlük verməyə başladılar.[1]

---

[1] Bu barədə daha ətraflı bax: Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мултимодальные перевозки. СПб., Выбор, 2000.

Beləliklə, yuxarıda göstərilən müddəaların ümumiləşdirilməsi inteqrasiya olunmuş nəqliyyat sistemlərinin bir sıra məsələlərini ayırmağa imkan verir. Bunlardan ən başlıcası beynəlxalq qarışıq (intermodal) nəqliyyat daşımalarının tezləşdirilməsi, ucuz olması və sadələşdirilməsidir. Onların xüsusiyyətləri aşağıdakılardır:

a)ən azı iki növ nəqliyyat vasitəsilə daşıma;

b)yüklərin yola salınma və təyinat yerləri baxımından müxtəlif ölkələrin, həm də iştirakçı-tərəflərin mövcud olması;

c)belə yük daşımalarda, nəqletmə prosesində müxtəlif texniki üsullardan və vasitələrdən (konteyner, treyler, altlıq və b.) istifadə edilməsi və i.a.

Beynəlxalq konteyner daşımaları təcrübəsi göstərir ki, konteynerləşmədən, xüsusən böyük həcmli yük daşımalardan əldə edilən mənfəət (fayda) ilkin böyük maya qoyuluşuna baxmayaraq məsrəfi əhəmiyyətli dərəcədə ötür, onların rentabelliliyi isə yüklərin (malların) bu növ daşımalarının çoxalmasını stimullaşdıraraq daima artır.

Bununla əlaqədar olaraq, konteynerləşmənin inkişafı müxtəlif növ nəqliyyat vasitələrinin daşımalara aid texniki vasitələrin təkmilləşdirilməsi zərurətini yaradır. Konteyner daşımalarının differensiasiyası müxtəlif növ nəqliyyatda konteynerlərin daşınması üçün ayrıca, xüsusiləşdirilmiş vasitələrdən (konteyner daşıyan gəmilər, platformalar, yarımvaqonlar, yarımqoşqular, treylerlər və b.) istifadə olunmasına şərait yaradır.

Konteynerlərdən istifadə edilməsi yüklərin bir nəqliyyat vasitəsindən digərinə yüklənməsində vaxta maksimal qənaət olunmasına şərait yaradır, habelə yüklərin nəql olunması prosesində «aralıq daşıyıcı»ların iştirak etməsi imkanını istisna edir. Bu və digər hallar, təbii ki, beynəlxalq nəqliyyat-hüquq münasibətlərinin bütün iştirakçılarının fəaliyyətinin tənzimlənməsinə dair yeni hüquq normaları və müddəalarının tətbiq edilməsi zərurətini şərtləndirir.

Yeni suveren dövlətlərin, konkret olaraq, Azərbaycan, Gürcüstan və Qazaxstanın Avropa-Qafqaz-Asiya beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi ilə daşımaların həcminin artırılmasına səy

göstərmələri praktikada böyük maraq doğurur. Bu dövlətlərin belə səy göstərməsi TRASEKA beynəlxalq nəqliyyat dəhlizində infrastrukturun inkişafı marağı ilə Qars-Axalkalaki-Tbilisi-Bakı yeni dəmir yolu layihəsi ilə əlaqədar olaraq, Aktau-Bakı-Poti/Batumi dəniz limanlarından (portlarından) istifadə olunmaqla Avropa və Asiya arasında konteyner daşımalarının daha məqsədəuyğun formalarının reallaşması ilə bağlıdır.[1] Ona görə də hal-hazırda Qərb istiqamətində qarışıq yük daşımalarının nizama salınması yuxarıda göstərilən ölkələrin qarşısında duran ən prioritet məsələlərdən biridir. Layihəyə görə, 2005-ci ilin dekabrında 26 vaqondan ibarət olan ilk konteyner-vaqon Poti limanından Bakıya gəldi. Bu isə, öz növbəsində, sözü gedən nəqliyyat dəhlizi ilə yük daşımalarının həcminin əhəmiyyətli dərəcədə artırdı.[2] Poti-Bakı-Aktau-Almatı marşrutunun 2006-cı ilin əvvəlindən fəaliyyət göstərməsi TRASEKA nəqliyyat dəhlizinin rəqabət qabiliyyətinin artmasına və bilavasitə liman konteyner daşımalarının inkişafına şərait yaradır.

Az əhəmiyyət kəsb etməyən digər perspektiv layihə - «Şimal-Cənub» beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin inkişafı – Azərbaycan və İran dəmir yollarının birləşdirilməsinin mümkünlüyünü nəzərdə tutur. Bu da Fars körfəzində Xorremşəhr və Bəndər-Xomeyni limanlarından Azərbaycan vasitəsilə Rusiya Federasiyası istiqamətində beynəlxalq qarışıq yük dövriyyəsinin və konteyner daşımalarının artmasına pozitiv təsir göstərə bilər.

Göstərilən layihənin reallaşması dövlətimizə Fars korfəzi limanlarına birbaşa dəmir yolu çıxışı əldə etmək və Küveyt, Səudiyyə Ərəbistanı, İraq və digər Yaxın Şərq ölkələri ilə daha sıx ticarət-iqtisadi əməkdaşlığın həyata keçirilməsi imkanını yaradır.

«Yük sahibi»nin hüquqi və kommersiya marağı baxımından yüklərin (əmtəələrin) daşınma sürəti və onların qorunması

---

[1] Bu problemin həllinin əhəmiyyəti barədə bax: məsələn, Мирзаев Р. Транспортные коммуникации и геополитика в регионе Великого шелкового пути // Центральная Азия и Кавказ, 2005 № 2(38), с. 109-119.

[2] «Зеркало» qəzetindəki (28 dekabr 2005-ci il, № 247, c.5) məlumata görə , konteynerlərdən biri Qazaxstana, digəri Türkmənistana göndərilmişdir, 24-i isə Bakıdadır. Konteyner-qatar həftədə 2 dəfə müntəzəm reyslər həyata keçirəcəkdir.

(mühafizəsi) mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Təcrübə göstərir ki, «operator»la (beynəlxalq nəqliyyat-hüquq münasibətlərinin xüsusi tərəfi) münasibətdə olmaq daha çox faydalıdır. O, istənilən daşıma variantında nəqliyyat əməliyyatlarının kompleks həyata keçirilməsini təmin etmək imkanına malikdir və bununla bağlı müvafiq xidmətlər göstərə bilir. Qeyd olunanları Cenevrə Konvensiyasının 1-ci maddəsinin 2-ci bəndi də bütövlükdə nəzərdə tutur.

«Operator»un göstərdiyi praktiki xidmətlərə aşağıdakıları aid etmək olar:[1]

-yükün (malın) istehsalçının anbarında dəstləşdirilməsi;

-yükün istehsalçının təyinat ölkəsinin ərazisində yerləşən anbara çatdırılması;

-yükün «qapıdan qapıya», «anbardan anbara» prinsipi ilə daşınması və s.

Müasir qarışıq (intermodal) nəqliyyat daşımaları müxtəlif variantlarda həyata keçirilə bilər:

1) «dəniz-hava» yolu ilə;
2) «hava –avtomobil» yolu ilə;
3) «dəmir yolu-daxili su (çay) –dəniz» yolu ilə;
4) «Lendbric» adlandırılan quru körpü ilə;
5) «mini-körpü, mikro-körpü» üsulu ilə və s.

Belə ki, birinci variantda daşımalar dəniz daşımalarının nisbətən aşağı dəyəri və hava daşımalarının yüksək sürəti sayəsində qənaət etməyə imkan verir. Daşımanın bu variantı Avropa və Uzaq Şərq nəqliyyat sistemlərini (kommunikasiyalarını) əlaqələndirən bir çox beynəlxalq ticarət yollarında getdikcə daha geniş tətbiq edilir.

İkinci variantda, əmtəələrin yüklənməsi və ya onların avtomobil magistralları ilə çatdırılması ilə bağlı olan xidmətlər hava daşıyıcıları ilə qarşılıqlı əlaqədə fəaliyyət göstərirlər. Məlum olduğu kimi, avtomobil nəqliyyatından Avropa və Amerika qitələrində

---

[1] Bu barədə ətraflı bax: məsələn, Правила для транспортных документов на смешанную перевозку. Издание Международной Торговой Палаты. М., АО Консалтбанкир, 1998.

yüklərin böyük məsafələrə və hətta milli sərhədlərdən kənara daşımalarda yüklərin hava xətlərilə daşınması ilə məşğul olan aviasiya xətlərinin əsas bazalarına çatdırılması məqsədilə istifadə edilir.

Yüklərin nəqlinin üçüncü variantı da kifayət qədər geniş yayılmışdır ki, bu zaman yüklər bir ölkədən digərinə daxili nəqliyyatın bir neçə növündən istifadə etməklə, məsələn, dəmir yolu, avtomobil yolları və ya daxili su (çay) yolları ilə çatdırılır.

Qeyd etmək olar ki, beynəlxalq iqtisadi (nəqliyyat-ticarət) münasibətlərin yeni inkişaf səviyyəsi, qabaqcıl elmi texnologiyaların beynəlxalq nəqliyyat daşımaları sahəsində tətbiqi qarışıq (intermodal) daşımaların qlobal planda həyata keçirilməsinə əhəmiyyətli təsir göstərir. Bu zaman təkcə ayrı-ayrı beynəlxalq iqtisadi təşkilatlar deyil, xüsusi profilli bəzi beynəlxalq orqan və strukturlar da xüsusi rol oynayır ki, onların sırasına beynəlxalq daşımalarda avtomobil və dəmir yolu nəqliyyatlarının artmaqda olan əhəmiyyətini nəzərə alaraq yaradılmış Beynəlxalq kombinə edilmiş avtomobil - dəmir yolu daşımaları Şirkətləri İttifaqını (BKDŞİ, Münhen, 1970-ci il) aid etmək olar[1].

Eyni zamanda, son vaxtlar qarışıq (intermodal) daşımaların inkişaf etdirilməsinə getdikcə daha çox diqqət yetirən AİK iqtisadi inkişaf sahəsində BMT-nin əsas

---

[1] Bax: Р. Колле (R. Colle) Комбинированные перевозки и либерализация транспортного рынка // Rail International, 2004, № 8/9, p. 59 – 62; «Nəqliyyatçı» jurnalı. Bakı, 2007, № 5, s.47.

orqanlarından biri kimi qalmaqdadır. Artıq bir neçə ildir ki, Komissiyanın məruzələrində, xüsusilə, dəmir yolu operatorlarının bir qisminin qeyri-qənaətbəxş xidmət səviyyəsi və lazım olan kimi işləməməsi üzündən kombinə edilmiş daşımaların həcminin nisbətən azalması ilə bağlı narahatlıq ifadə edilməkdədir[1].

O da qanunayğun haldır ki, son illər ərzində BMT və BKDŞİ həm nəqliyyat daşımaları zamanı təhlükəsizlik səviyyəsinin yüksəldilməsi, həm də qarışıq daşımaların həcminin dəyişməsi sahəsində neqativ halların aradan qaldırılmasında birgə səyləri əlaqələndirərək, onların iqtisadi-maliyyə göstəricilərinə, əsas beynəlxalq nəqliyyat marşrutlarında daşımaların keyfiyyətinin aşağı düşməsi halına müasir dövlətlərin nəqliyyat siyasəti kontekstində diqqət yetirirlər. Komissiyanın sənədlərində neqativ amillərdən biri qismində, xüsusilə, dəmir yolları ilə həyata keçirilən daşımaların vaxtaşırı olaraq avtomobil yollarına qayıtması üzündən yol hərəkətində yaranan tıxacların artması da göstərilir. Daha bir mənfi fakt – qarışıq daşımalarda iştirak edən ayrı-ayrı dəmir yolu operatorları tərəfindən öz maliyyə vəziyyətlərinin yaxşılaşdırılması üçün nəqliyyat xidmətləri qiymətlərinin əsaslandırılmamış və özünü doğrultmayan şəkildə qaldırılması və belə hərəkətlərin müştərilər üçün ciddi maliyyə çətinlikləri yaratmasının nəzərə alınmamasıdır[2].

---

[1] Bu barədə bax: Документ ООН – TRANS/ WP. 24/83. p. 38-40, от 9 июня 1999 г.

[2] Ətraflı bax: Документ ООН – TRANS/ SC. 2/ 1999 от 16 июля 1999 г.

Öz növbəsində, BKDŞİ qarışıq (intermodal) daşımalar sahəsində daşıma iştirakçılarının rəqabəti prinsipinə müvafiq olaraq islahat aparılmasını dəstəkləyir ki, uzunmüddətli perspektivdə həmin islahat təkcə dəmir yolunda deyil, nəqliyyatın digər sahələrində də məhsuldarlığın yüksəldilməsini təmin edəcək.

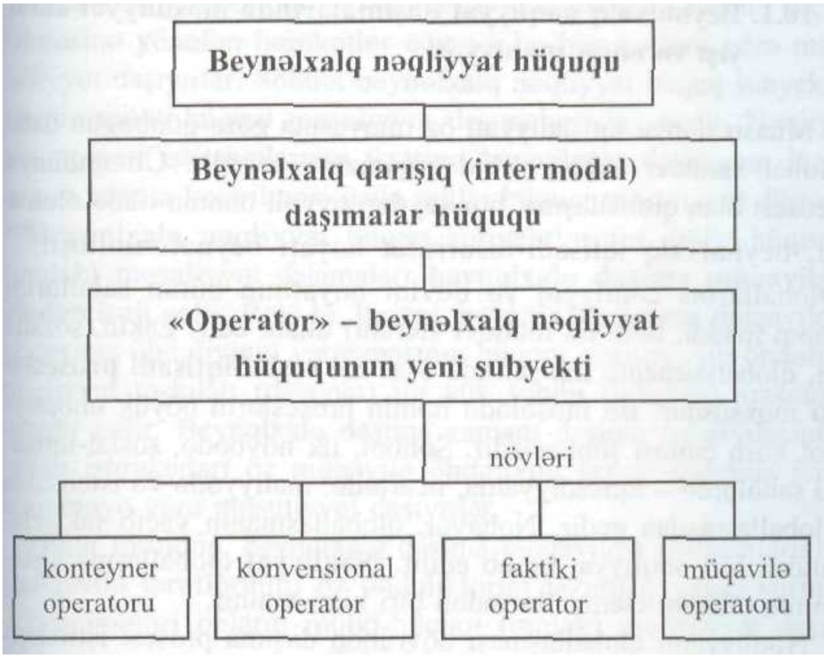
Güman edirik ki, yaxın dövrlərdə intermodal daşımaların hüquqi tənzimlən-məsinin əsas istiqamətləri kimi aşağıdakılar olmalıdır: daşıma metodlarının unifikasiyası, televiziya və peyk rabitəsi metodlarının reqlamentləşdirilməsi, vahid nəqliyyat siyasətinə nail olunması, daşıma xidmətlərinin keyfiyyətinin və səviy-yəsinin yüksəldilməsi, beynəlxalq nəqliyyat-hüquq münasibətlərinin təkamülünə xidmət edən digər məsələlərdə sıx əməkdaşlığın inkişaf etdirilməsi və s. Bününla yanaşı, onu da qeyd etməyi lazım bilirik ki, qarşıya qoyulan məsələlərin həlli, ilk növbədə, qarışıq (intermodal) daşımalar zamanı məsuliyyət rejimlərinin razılaşdırılması imkanlarından asılıdır.

Yüklərin ayrı-ayrı nəqliyyat növləri ilə qarışıq (intermodal) daşımalarına toxunan məlum beynəlxalq hüquqi aktların, nəqliyyat konvensiyalarının təhlili göstərir ki, bu sənədlərdə sözü gedən daşımalar haqqında xüsusi normaların və müddəaların olması müvafiq daşımaların təşkili üçün bu aktlarla müəyyən edilmiş hüquqi rejimdən bütövlükdə istifadə olunmasına imkan yaradır.

Beyləliklə, qeyd etmək lazımdır ki, qloballaşma şəraitində beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin müasir səviyyəsi, texnika və texnologiyanın yeni nailiyyətləri,

nəqliyyat və nəqliyyat vasitələri sahəsində avtomatlaşdırma, kompüterləşdirmə və informasiya-kommunikasiya sistemlərinin tətbiqi və digər amillər həm beynəlxalq nəqliyyat-hüquq münasibətlərinin, o cümlədən beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımalar hüququ sferasının inkişafına və təkmilləşməsinə, həm də qarışıq (intermodal) daşımaların həyata keçirilmə praktikasına əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərir.

9.6.«Beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımalar hüququ» fəsli üzrə sxem



X FƏSİL. BEYNƏLXALQ NƏQLİYYAT DAŞIMALARINDA MƏSULİYYƏT VƏ SIĞORTAETMƏ

10.1. Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarında məsuliyyət anlayışı və onun mahiyyəti

Müasir dünya iqtisadiyyatı öz miqyasına görə günbəgün daha qlobal xarakter alaraq vahid orqanizmə çevrilir. Ümumdünya prosesi olan qloballaşma, hər şeydən əvvəl, onunla ifadə olunur ki, beynəlxalq iqtisadi-təsərrüfat həyatı beynəlmiləlləşir.[1] Qloballaşma cəmiyyət və dövlət həyatının bütün sahələrini (həm maddi, həm də mənəvi sferanı) əhatə edir. Lakin, sözsüz ki, qloballaşmanın inkişafında əsas rol **sosial-iqtisadi proseslərə** məxsusdur. Bu məsələdə həmin proseslərin böyük əhəmiyyət kəsb etməsi şübhəsizdir. Söhbət, ilk növbədə, sosial-iqtisadi sahələrdə – iqtisadiyyatda, ticarətdə, maliyyədə və istehsalda qloballaşmadan gedir. Nəhayət, qloballaşmanın vacib faktorlarından biri nəqliyyat hesab edilir. **Nəqliyyat** qloballaşma sisteminin mühüm elementlərindən biri kimi tanınır.

Nəqliyyatın qloballaşması dövründə daşıma prosesi iştirakçılarının məsuliyyət məsələsi beynəlxalq nəqliyyat hüququ üçün əsas və başlıca amil kimi daha aktual xarakter alır.

Qeyd etmək lazımdır ki, istehsal əhalini yüksək keyfiyyətli mallarla təmin etmək məqsədinə xidmət edir. Bu məqsədə nail olmaq üçün istehsal olunmuş mallar əhaliyə – istehlakçılara çatdırılmalıdır ki, bu da nəqliyyat vasitəsi ilə həyata keçirilir. Ayrı-ayrı dövlətlərin ərazisində yerləşən təyinat məntəqələrinə malların (yüklərin) daşınmasında beynəlxalq ticarətin tənzimləyicisi kimi

---

[1] Bax: В.М.Шумилов. Международное экономическое право в эпоху глобализации. М.: Международные отношения, 2003, с.5.

nəqliyyat xüsusi rol oynayır. Xarici iqtisadi münasibətlərin inkişafı, imkanları, səmərəliliyi və keyfiyyəti məhz nəqliyyatın fəaliyyətindən asılıdır. Nəqliyyat, praktiki olaraq, beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin bütün növlərini təmin edir.

Beynəlxalq yük, sərnişin və baqaj daşınması zamanı nəqliyyat (daşıma) prosesinin iştirakçıları həmin prosesin həyata keçirilməsinə yönələn hərəkətlər edir və bu hərəkətlərə görə məsuliyyət daşıyırlar. Söhbət beynəlxalq nəqliyyat hüquq subyektlərinin mülki-hüquqi məsuliyyət daşımalarından gedir. Nəqliyyat prosesi iştirakçılarının üzərinə beynəlxalq daşımanın lazımınca həyata keçirilməsi üçün mülki-hüquqi məsuliyyət düşür.

Beynəlxalq nəqliyyat hüquq subyektlərinin mülki-hüquqi (əmlak) məsuliyyət daşımaları **beynəlxalq daşıma müqaviləsindən** irəli gəlir. Belə ki, birinci, beynəlxalq daşıma müqaviləsi daşıma öhdəliyinin yaranmasının hüquqi əsasıdır. Bu öhdəlik nəqliyyat təşkilatı (daşıyıcı) ilə yük sahibi (müştəri) arasında əmələ gəlir. Beynəlxalq daşıma zamanı daşıma müqaviləsinin bütün iştirakçıları öz müqavilə öhdəliyini lazımi qaydada icra etməməyə görə məsuliyyət daşıyırlar.

Digər tərəfdən, beynəlxalq daşıma müqaviləsi iştirakçılarının (müqavilə tərəflərinin) öz öhdəliklərini lazımi qaydada yerinə yetirməmələri onların mülki-hüquqi (əmlak) məsuliyyət daşımalarının əsası sayılır. Belə ki, əgər daşıyıcı və yük sahibi (yükgöndərən) öz aralarında müqavilə bağlamazsa, onda onlar mülki-hüquqi məsuliyyət də daşımayacaqlar. Məsələ burasındadır ki, nəqliyyat (daşıma) prosesinin həyata keçirilməsi üçün beynəlxalq nəqliyyat konvensiyalarında və daxili (milli) nəqliyyat hüququnda nəzərdə tutulmuş daşıma şərtlərinin konkretləşdirilməsi tələb olunur. Həmin şərtlər isə beynəlxalq daşıma müqaviləsinin vasitəsi ilə konkretləşdirilir. Əgər tərəflər konkret müqavilə şərtlərini pozarlarsa, sözsüz ki, onlara mülki-hüquqi məsuliyyət barədə normalar tətbiq olunacaqdır.

Daşıma prosesinin iştirakçıları (daşıyıcı və yük sahibi) arasında münasibətlər müqavilə ilə rəsmiləşdirildiyinə görə tərəflər

müqavilə şərtlərini pozduqları halda, onların cavabdehliyi **müqavilə məsuliyyəti barədə normalar əsasında** həll edilir. Bu zaman müqavilədənkənar (delikt) məsuliyyət barədə normalar tətbiq edilmir. Çünki daşıma şərtləri daşıma müqaviləsində nəzərdə tutulur və həmin müqavilə əsasında nəqliyyat (daşıma) öhdəliyi əmələ gəlir. Əlbəttə, həmin şərtlər pozularsa və öhdəlik lazımınca icra edilməzsə, tərəflər üçün müqavilədənkənar (delikt) məsuliyyət deyil, müqavilə məsuliyyəti yaranır. Bu səbəbdən beynəlxalq daşıma müqaviləsi üzrə məsuliyyətdən, eləcə də beynəlxalq daşıma müqaviləsi iştirakçılarının məsuliyyətindən danışmaq lazımdır.

Beynəlxalq daşıma müqaviləsinin iştirakçıları öz müqavilə öhdəliklərini lazımınca yerinə yetirmədiklərinə və ya ümumiyyətlə yerinə yetirmədiklərinə görə mülki-hüquqi (əmlak) məsuliyyət daşıyırlar. Bu onunla izah edilir ki, beynəlxalq nəqliyyat hüququ, habelə ayrı-ayrı ölkələrin daxili (milli) nəqliyyat qanunvericiliyi **daşıma (nəqliyyat) əməliyyatlarını mülki hüquq sahəsinə** aid edir. Bu səbəbdən daşıma əməliyyatlarında iştirak edən şəxslər mülki-hüquqi məsuliyyət daşımalıdırlar.

Əlbəttə, beynəlxalq nəqliyyat hüququ üçün əsas məsələ **daşıyıcının məsuliyyəti** sayılır. Ona görə ki, daşıma prosesinin əsas məqsədi yükü təyinat yerinə, sərnişini isə mənzil başına çatdırmaqdan ibarətdir. Bu məqsəd isə daşıyıcı tərəfindən həyata keçirilir. Daşınan yük daşıyıcıya təhvil verilir və daşıma prosesi zamanı onun sahibliyində olur. Bu səbəbdən yük daşınmaq üçün qəbul olunduğu andan təyinat yerində yükalana təhvil verildiyi ana qədər daşıyıcı onun **titul (qanuni) sahibi** sayılır. Ona görə də o, titul sahibi sayıldığı (mülkiyyətçisi olmamaq şərtilə) yükü salamat (olduğu kimi) və nəzərdə tutulmuş müddətdə təyinat yerinə çatdırmaq vəzifəsini daşıyır.

Daşıyıcının məsuliyyəti beynəlxalq nəqliyyat hüququnun əsas və ən gərgin problemlərindən biridir. Qloballaşma dövründə bu problem xüsusi əhəmiyyət kəsb edərək daha aktual məsələyə çevrilir.

Daşıyıcının məsuliyyət problemi bir sıra **əsas məsələdən** ibarətdir. Birinci məsələ ondan ibarətdir ki, daşıyıcı hansı hallara,

yəni daşıma müqaviləsinin hansı şərtlərinin pozulmasına görə məsuliyyət daşımalıdır. Söhbət müəyyən hallara görə **daşıyıcının məsuliyyətinin məhdudlaşdırılmasından** gedir. Beynəlxalq nəqliyyat hüququna görə, bir qayda olaraq, üç əsas halda daşıyıcının məsuliyyət məsələsi yaranır və ortaya çıxır.

Birinci hal yükün **təyinat yerinə salamat (olduğu kimi) çatdırılmamasından** ibarətdir. Yükün salamat (olduğu kimi) çatdırılmaması üç əsas formada özünü göstərə bilər:

-yükün tam itməsi;

-yükün qismən itməsi (yükün əskik çıxması, yəni çatışmaması);

-yükün zədələnməsi, korlanması və ya xarab olması.

İkinci hal **yükün təyinat yerinə çatdırılma müddətinin pozulmasından** ibarətdir. Çatdırılma müddətinin pozulması dedikdə yükün təyinat yerinə nəzərdə tutulmuş müddətdə çatdırılmaması, yəni gec çatdırılması və ya çatdırılma müddətinin ötürülməsi başa düşülür.

Üçüncü hal daşıyıcı tərəfindən **daşıma müqaviləsinin digər şərtlərinin pozulmasından** ibarətdir. Söhbət daşıyıcı tərəfindən yük sahibinin qanuni göstə-rişlərinin yerinə yetirilməməsindən, daşıma sənədinin itirilməsindən və digər pozuntu hallarından gedir.

Bütün nəqliyyat konvensiyalarında qeyd etdiyimiz üç hala görə daşıyıcının məsuliyyət daşıması barədə konkret, birmənalı şəkildə göstəriş ifadə olunmalıdır. Lakin belə göstərişin olmaması onu ifadə etmir ki, göstərdiyimiz hallara görə daşıyıcı yük sahibi qarşısında məsuliyyət daşımır. Bu zaman kollizion norma nəzərə alınmaqla ayrı-ayrı ölkələrin milli (daxili) qanunvericiliyinin əmlak (mülki-hüquqi) məsuliyyəti barədə normaları (zərərin əvəzinin ödənilməsi barədə normaları) tətbiq edilməlidir. Lakin məsələnin bu cür həlli çox vaxt zərərçəkənin (yük sahibinin) mənafeyini təmin etmir və mürəkkəb xarakter daşıyır. Məhz bu səbəbdən qeyd etdiyimiz hallara görə daşıyıcının məsuliyyəti müfəssəl şəkildə, konkret formada beynəlxalq nəqliyyat konvensiya və sazişləri ilə tənzimlənməlidir. Bu konvensiya və sazişlərdə **daşıyıcının**

məsuliyyət daşımasına əsas ola bilən halların siyahısı verilməli, həmin hallar sadalanmalıdır. Bu halların beynəlxalq nəqliyyat konvensiya və sazişlərində göstərilməməsi elə qiymətləndirilə və başa düşülə bilər ki, guya elə hallara görə daşıyıcı məsuliyyət daşımır; beynəlxalq nəqliyyat konvensiya və sazişləri guya bunu qəsdən, bilərəkdən edərək daşıyıcını məsuliyyətdən azad etmək niyyəti güdür. Beynəlxalq nəqliyyat konvensiya və sazişi müəyyən hala görə daşıyıcı üçün məsuliyyət nəzərdə tutmursa, deməli, o, həmin hala görə məsuliyyət daşımır.

Məhkəmə praktikasında məsələyə bu cür yanaşmaya rast gəlmək müm-kündür. Digər tərəfdən, daxili (milli) nəqliyyat hüququ daşıyıcının məsuliyyətini tənzimləyən normaları və onun məsuliyyət daşımasına səbəb ola bilən halları nəzərdə tutmaya da bilər. Buna görə də beynəlxalq daşımalar zamanı daşıyıcının məsuliyyətinin beynəlxalq nəqliyyat konvensiya və sazişlərinin köməyi ilə tənzimlənməsinə üstünlük verilməlidir. Bunun üçün həmin konvensiya və sazişlərdə belə bir suala dəqiq və konkret olaraq cavab verilməlidir: daşıyıcı hansı hallara görə – daşıma müqaviləsinin hansı şərtlərinin pozulmasına görə məsuliyyət daşımalıdır? Həm də qloballaşma dövründə daşıyıcının məsuliyyətinin beynəlxalq nəqliyyat konvensiya və sazişləri ilə tənzimlənməsi iki vacib məsələnin həllini təmin etməlidir. **Birinci**, belə tənzimetmə nəqliyyat xidməti istehlakçılarının, yəni nəqliyyat xidmətindən istifadə edən şəxslərin (yük sahiblərinin, sərnişinlərin) mənafe və maraqlarını kifayət dərəcədə təmin etməli-dir. **İkinci**, belə tənzimetmə daşıyıcı tərəfindən daşıma (nəqliyyat) prosesinin lazımi qaydada təşkil olunmasına təkan verməlidir.

Beynəlxalq sərnişin daşınması barədə sazişlər daşıyıcı üçün üç hala görə məsuliyyəti nəzərdə tutur:

-sərnişinin sağlamlığına (səhhətinə) zərər vurulduqda;

-baqaj təyinat yerinə salamat (olduğu kimi) çatdırılmadıqda;

-sərnişinin təyinat yerinə çatdırılma müddəti pozulduqda.

Əl yükünə gəldikdə isə, qeyd etməliyik ki, beynəlxalq sazişlərin hamısında deyil, bəzilərində əl yükünə görə daşıyıcının

məsuliyyətini tənzimləyən normalar vardır. Həm də həmin normalar toxunulmuş məsələni müfəssəl deyil, natamam şəkildə tənzimləyir. Buna görə də bütün sazişlərdə əl yükünə görə daşıyıcının məsuliyyət daşımasını nəzərdə tutan göstərişin ifadə olunmasını məqsədəuyğun hesab edirik.

Daşıyıcının məsuliyyət problemlərindən biri də **daşıyıcının məsuliyyət dövrü** məsələsidir. Daşıyıcının məsuliyyət dövrü elə bir müddətdir ki, bu müddət ərzində o, yükün itməsinə, əskik çıxmasına (çatışmamasına), zədələn-məsinə və ya korlanmasına görə yük sahibi qarşısında məsuliyyət daşıyır. Belə təsəvvür yaranır ki, daşıyıcının məsuliyyət dövrü onun **vaxta görə məsuliyyətinin məhdudlaşdırılması,** yəni vaxta görə məsuliyyət həddi deməkdir.

Məlum olduğu kimi, daşıma prosesini daşıyıcı həyata keçirir. Daşıma prosesinin yerinə yetirildiyi və onun başa çatdırıldığı müddət daşıyıcının məsuliyyət dövrü deməkdir. Məlum məsələdir ki, o, yalnız həmin müddət ərzində məsuliyyət daşımalıdır. Daşıyıcının daşıma prosesini həyata keçirdiyi müddət onun öz müqavilə öhdəliyini yerinə yetirmək vaxtıdır. Buna görə də daşıyıcının məsuliyyət dövrü dedikdə onun daşıma prosesini həyata keçirmək və öz müqavilə öhdəliyini yerinə yetirmək müddəti başa düşülür. Aydın məsələdir ki, daşıyıcı ancaq məsuliyyət dövründə məsuliyyət daşımalıdır.

Amma daşıma prosesi mürəkkəb olub, özündə bir sıra yardımçı və əlavə əməliyyatları birləşdirir. Həmin əməliyyatların aparıldığı müddət daşıyıcının məsuliyyət dövrünə daxil edilirmi? Daşıyıcı həmin əməliyyatların həyata keçirildiyi zaman yükün itməsinə, əskik gəlməsinə (çatışmamasına), zədələnməsinə, korlanmasına və ya xarab olmasına görə məsuliyyət daşımalıdırmı? Daşıyıcının məsuliyyət problemi də məhz bu məsələlərdən ibarətdir.

Yükü saxlamaq daşıma prosesinin əhatə etdiyi əlavə və yardımçı əməliyyatlardan biridir. Belə ki, bir sıra hallarda yükü daşımaq üçün qəbul edən daşıyıcı onu dərhal göndərmir, anbarda saxlayır. Sual olunur: belə halda saxlama əməliyyatı müstəqil saxlama münasibətinin (müstəqil saxlama münasibəti ayrıca olaraq,

saxlama müqaviləsi ilə rəsmiləşdirilir və belə müqavilənin bağlanmasını tələb edir) yaranmasına səbəb olur, yoxsa o, yükdaşıma anlayışı ilə əhatə olunur? Beynəlxalq sazişlər bu suala aydın, birmənalı şəkildə cavab vermir və buna görə də həmin məsələnin həlli çətinləşir.

Bu səbəbdən beynəlxalq sazişlərdə əlavə və yardımçı əməliyyatların daşıma anlayışı ilə əhatə olunmasının dəqiq müəyyən edilməsini zəruri hesab edirik.

Beynəlxalq nəqliyyat konvensiya və sazişlərinin əksəriyyətində daşıyıcının **məsuliyyət həddi** müəyyən edilir. Bu onu ifadə edir ki, beynəlxalq nəqliyyat hüququ **daşıyıcının məsuliyyət məsələsində məhdud məsuliyyət prinsipindən** çıxış edir. Bu prinsipə görə, daşıyıcı yük sahibinə vurulmuş zərərin əvəzini tam həcmdə ödəmir. Belə ki, zərər iki hissədən ibarətdir: real zərər və əldən çıxmış fayda. Əgər daşıyıcı daşıma prosesini həyata keçirən zaman yük itərsə, əskik çıxarsa, zədələnərsə və s. hallarda o, yük sahibinə vurulmuş zərərin **real zərər adlı hissəsinin əvəzini ödəyir** (məsələn, itmiş yükün dəyərini və s.), onun **əldən çıxmış fayda kimi hissəsinin əvəzini ödəmir.** Bu onu göstərir ki, daşıyıcı tam deyil, məhdud məsuliyyət daşıyır.

Müəlliflər daşıyıcının məhdud məsuliyyət daşımasının səbəbini müxtəlif amillərlə izah edir,[1] öz fikirlərinin əsaslı olmasını sübut etmək üçün tutarlı dəlillər gətirirlər.[2] Beləliklə, məhdud məsuliyyət prinsipi beynəlxalq nəqliyyat hüququnun, eləcə də daxili (milli) nəqliyyat hüququnun ənənəvi prinsipi kimi tanınır.

---

[1] Fikirlərin qısa xülasəsi barədə bax: Sabir Allahverdiyev. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki kommentariyası). I hissə. Bakı, 2005, s. 330-331.

[2] Məsələn, bax: Малинин С.А. Мирное использование атомной энергии. М., 1971, с. 145-146; Грязнов В.С., Колосов Ю.М. Международно – правовое регулирование ответственности в воздушном праве // Советское государство и право, 1968, № 11, с.69; Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М.; 1982, с. 86-87; Drion H. Limitation of Liabilites in international air law. 1964, p. 13, 17, 28-31.

Beynəlxalq nəqliyyat hüququ da daxili (milli) nəqliyyat hüququ kimi mülki qanunvericiliyin ümumi xarakterli belə bir normasından – «vurulmuş hər bir zərərin (real zərərin və əldən çıxmış faydanın) əvəzi ödənilməlidir» prinsipindən kənara çıxır. Belə kənaraçıxma halı, əlbəttə, nəqliyyat xidməti istehlakçılarının mənafelərinə xidmət etməyərək onların maraqlarına qarşı ziddiyyət təşkil edir. Digər tərəfdən, daşıyıcının məsuliyyət məsələsinin mahiyyəti beynəlxalq-hüquqi tənzimetmənin həll etməli olduğu problemlərdən biri kimi nəqliyyat xidməti istehlakçılarının mənafeyini kifayət qədər müdafiə etməkdən ibarətdir. Bunun üçün beynəlxalq nəqliyyat hüququ daşıyıcının məsuliyyət məsələsində məhdud məsuliyyət prinsipini deyil, tam məsuliyyət prinsipini müəyyən etməlidir. Bundan əlavə, daşıyıcı sahibkarlıq fəaliyyəti ilə məşğul olan subyektdir. Belə ki, daşıma sahibkarlıq fəaliyyətinin növlərindən biridir. Daşıma fəaliyyətini həyata keçirən şəxs bu səbəbdən sahibkar sayılır. Kommersiya (sahibkarlıq) dövriyyəsinin peşəkar iştirakçısı olan sahibkarlar isə, bir qayda olaraq, məhdud deyil, tam məsuliyyət daşıyırlar. Bu səbəbdən daşıyıcı sahibkar kimi məsuliyyət daşımalıdır, yəni onun məsuliyyəti məhdudlaşdırılmamalıdır.[3] Hələ XX əsrin 60-70-ci illərində bir sıra alim məsələyə məhz bu cür yanaşırdı.[4] Buna görə də, zənnimizcə, beynəlxalq nəqliyyat hüququ gələcəkdə öz ənənəvi prinsipindən imtina edərək daşıyıcının tam məsuliyyət daşımasını nəzərdə tutan norma müəyyənləşdirməlidir.

---

[3] Bax: Sabir Allahverdiyev. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki kommentariyası). I hissə. Bakı, 2005, s.331.

[4] Məsələn, bax: Халфина Р.О. Право и хозрасчет. М., 1975, с. 107; Братусь С.Н. Юридическая ответственность и законность. М., 1976, с. 119; Малеин Н.С. Имущественная ответственность в хозяйственных отношениях. М., 1968, с. 135.

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun ən aktual probemlərindən biri **müqavilə və delikt məsuliyyətləri arasında hədd qoyulması məsələsindən** ibarətdir.

Beynəlxalq nəqliyyat daşımaları praktikasından göründüyü kimi, yükün salamat qalmamasına (məsələn, yükün itməsi, xarab olması və s.) görə yük sahibləri mübahisəni həll etmək məqsədilə dəfələrlə delikt (müqavilədənkənar) tələb irəli sürmüşlər. Məhkəmələr isə bu tələbi təsdiq edərək **delikt və müqavilə iddialarının rəqabətini** hüquqauyğun saymışdır.

Qeyd etmək lazımdır ki, beynəlxalq daşıma müqaviləsinin şərtləri pozul-duqda **müqavilə məsuliyyəti** yaranır və məsələ **müqavilə iddiası** verilməklə həll olunur. Belə hallarda delikt (müqavilədənkənar) məsuliyyət yaranmır və buna görə də məsələnin **delikt iddiası** vasitəsi ilə həll olunmasından söhbət gedə bilməz. Bu, daşıyıcı ilə müştəri arasındakı münasibətin xarakterinə zidd olardı ki, həmin münasibət müqaviləyə əsaslanır. Buna görə də nəqliyyat konvensiyalarında müqavilə və delikt məsuliyyətləri arasında hədd qoyulması barədə müqavilə və delikt iddialarının rəqabətini istisna edən müvafiq normalar nəzərdə tutulmalıdır.

Beləliklə, **beynəlxalq nəqliyyat daşımalarında məsuliyyət** anlayışını aşağıdakı kimi formulə etmək olar:

beynəlxalq nəqliyyat daşımalarında məsuliyyət – beynəlxalq nəqliyyat-hüquq pozuntusu nəticəsində beynəlxalq nəqliyyat hüququnun subyekti tərəfindən digər subyektə və ya subyektlərə vurulmuş zərərin, habelə onun hüquqazidd olmayan əməlləri nəticəsində yaranmış zərərin (əgər bu hal xüsusi beynəlxalq müqavilədə nəzərdə tutulmuşdursa) aradan qaldırılması vəzifəsidir.

10.2. Beynəlxalq nəqliyyat-hüquq münasibətlərində məsuliyyət institutu

Nəqliyyat-hüquq pozuntusuna görə məsuliyyət problemi beynəlxalq ümumi hüquq,[1] habelə beynəlxalq nəqliyyat hüquq nəzəriyyəsində tədqiqat obyekti kimi xüsusi yer tutur.[1] Bununla bağlı, hüquq ədəbiyyatı səhifələrində əks olunan mövqelərə görə, müəlliflərin bir çox məsələlər üzrə fikirləri eyni deyildir,[2] bəzi problemlərin isə siyasi-iqtisadi, sosial-psixoloji, təşkilati-hüquqi və digər dəyişiklikləri xarakterizə edən yeni hallar nəzərə alınmaqla yenidən tədqiq olunmasına ehtiyac vardır.

Bununla əlaqədar olaraq, beynəlxalq nəqliyyata, xüsusilə onun bütövlükdə dünya birliyinin həyat fəaliyyətinin təmin olunmasında, habelə siyasi təşkil olunmuş cəmiyyətdə yeri nəzərə alınmaqla, xüsusi sosial hal kimi baxılması təsəvvür olunur. Nəqliyyatın istifadəsi və ona təsir göstərən istismar şərtləri sahəsində əmələ gələn ictimai münasibətlər sistemi də müəyyən əhəmiyyət kəsb edir. Bu baxımdan, beynəlxalq nəqliyyat müəyyən elementlərdən, ilk növbədə, müasir beynəlxalq iqtisadi

---

[1] Bax: Prinsipcə, Rusiya beynəlxalq hüquq doktrinasında beynəlxalq ümumi hüquqda məsuliyyət problemlərilə bağlı yüksək səviyyədə yerinə yetirilmiş kompleks araşdırmalar vardır (məsələn, Лукашук И.И. Право международной ответственности. М.: Вольтерз Клувер, 2004, 432 с.). Söhbət ondan gedir ki, belə doktrinal tədqiqatlarda beynəlxalq ümumi hüquqda hüquqi məsuliyyət institutunun Dövlətlərin beynəlxalq hüquqa zidd hərəkətlərə görə məsuliyyəti haqqında Maddələrdə ifadə olunmuş müasir praktikasının heç də bütün aspektləri öz adekvat əksini tapmır. Belə ki, doktrina ilə praktika arasında olan əhəmiyyətli fərqlərə məsuliyyətin formaları məsələsində də rast gəlinir. Lakin bu məsələ ayrıca tədqiq olunmağa və açıqlanmağa tamamilə layiqdir.

[1] Bax: məsələn, hava hüququ problemlərinə həsr olunmuş Konfransda (25-29 sentyabr 2006-cı il, Krenfild Universiteti, Böyük Britaniya) Krenfild Universitetinin müəllimi və praktik vəkil Karol Blekşounun çıxışı – «Hüquqi məsuliyyət: Varşava / Monreal konvensiyaları üzrə rejim» // Carole Blackshaw. Aviation Consultant, Solicitor and Lecturer. " Legal liability – the Warsaw / Montreal regime" http://www.cranfield.ac.uk/soe/cpd/hfat-airlaw.htm

[2] Məsələn, daşıyıcının hüquqi məsuliyyətinin hüquqi təbiəti belə mübahisəli məsələlərə nümunədir

münasibətlərdə formalaşmış elementlərdən ibarət olan müəyyən bir sistem kimi görünür.

Beynəlxalq və dövlətdaxili (milli) qanunvericiliyin inteqrasiya prosesi, nəqliyyat-hüquq münasibətlərini tənzimləyən normaların qəbulu və təkmilləşdiril-məsi kimi amillər beynəlxalq nəqliyyat sisteminə, onun struktur elementlərinə vacib və əhəmiyyətli formada təsir göstərir.

Təqdirəlayiq haldır ki, müasir dövrdə nəqliyyat vasitələrindən, praktiki olaraq, ictimai həyatın bütün sahələrində və bütün sutka ərzində istifadə olunur (birbaşa, qarışıq daşımalar, başqa işlərin görülməsi və s.). Dövlətlərin ictimai həyatında nəqliyyatdan geniş şəkildə istifadə edilməsi müvafiq ictimai-hüquqi münasibətlər şəbəkəsini, ilk növbədə, peşəkar qaydada təşkil olunmuş su (dəniz), dəmir yolu, hava, avtomobil və boru kəməri nəqliyyatı sahəsində formalaşdırılmışdır.

Dövlətlərin nəqliyyat fəaliyyəti prosesində əmələ gələn ictimai münasibətlər sisteminin və onun hüquqi tənzimlənmə dərəcəsinin tədqiq olunması və öyrənilməsi aşağıda göstərilənləri müəyyən etməyə imkan yaradır:

-birinci, müasir beynəlxalq nəqliyyat hüququnun kodifikasiya edilməsi barədə mövcud olan, həmçinin davam etdirilən və xüsusilə tamamlanan, təcrübədə yoxlanılan elmi müddəalar (elmi doktrinalar);

-ikinci, hüquq normalarının həm ayrılıqda, həm də müqayisəli şəkildə tədqiq edilməsi. Bunun prinsipial əhəmiyyəti vardır və o, nəqliyyat vasitəsinin bu və ya digər sahədə istifadə olunmasının əlamətləri və funksiyaları, onun müvafiq hüquq sahəsi və institutunda tutduğu yer, həmçinin onların qüvvədə olan dövlətdaxili (milli) qanunvericiliyin qarışıq normaları ilə nisbəti məsələsini müəyyən etmək məqsədi güdür.[1]

Beynəlxalq nəqliyyat-hüquq münasibətlərində **məsuliyyətin ümumi və xüsusi məsələləri** beynəlxalq ümumi nəqliyyat

---

[1] Вах: Алиев Э.А. Международные транспортные правоотношения в эпоху глобализации. М.: 000 «Р-СТИЛЬ», 2006, с.210-211.

hüququnun və beynəlxalq xüsusi nəqliyyat hüququnun müddəa və normalarının qarşılıqlı əlaqə göstərməsi ilə əhatə olunur. Söhbət məsuliyyətin reqlamentasiyası problemindən gedir. Belə ki, beynəlxalq iqtisadi münasibətlərdə nəqliyyat xidmətlərindən istifadə edən təsərrüfat subyektlərinin mənafelərinin hüquqi müdafiəsinin kifayət dərəcədə təmin olunması mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Nəqliyyat prosesinin lazımi qaydada təşkili məsələsində daşıyıcıların maraqlı olması da bu qəbildən olan amillərdəndir. Bu məsələ, xüsusən, inkişaf etməkdə olan «gənc» ölkələrdə nəqliyyat xətlərinin (əlaqələrinin) normal fəaliyyət göstərməsini təhlükə altına ala biləcək halların, ilk növbədə, maliyyə çətinliklərinin yaranmaması baxımından çox aktualdır.

Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarında məsuliyyət məsələsinin tənzimlənməsin-də beynəlxalq ümumi nəqliyyat-hüquq və beynəlxalq xüsusi nəqliyyat-hüquq xarakterli müddəa və normaların qarşılıqlı əlaqəsi təsərrüfat subyektlərinin müəyyən öhdəlikləri ilə üzvi şəkildə bağlıdır. Söhbət müvafiq beynəlxalq nəqliyyat-hüquq normasının pozulması nəticəsində digər subyektə vurulan zərərin aradan qaldırılmasından gedir. Bundan başqa, göstərilən qarşılıqlı əlaqə hüquqazidd olmayan hərəkət (və ya hərəkətsizlik) nəticəsində vurulmuş maddi zərərin ödənilməsi ilə bağlı öhdəliklə şərtlənir. Bu halda zərərin ödənilməsi isə xüsusi beynəlxalq müqavilədə (saziş, konvensiya və s.) nəzərdə tutula bilər.

Beynəlxalq nəqliyyat-hüquq münasibətlərində məsuliyyətə, öz-özlüyündə, beynəlxalq nəqliyyat hüququnun vacib institutlarından biri kimi baxılır. Bu institut formalaşmaqda olan beynəlxalq nəqliyyat hüququnun müddəa və normalarına toxunan adi hüquq normaları bazasında yaranmışdır. Təqdirəlayiq haldır ki, BMT Baş Assambleyasının tapşırığına müvafiq olaraq, 1956-cı ildən etibarən beynəlxalq ümumi hüquq (deməli, həm də beynəlxalq ümumi nəqliyyat hüququ) sahəsində məsuliyyət institutunun kodifikasiyası (məcəlləşdirilməsi) ilə Beynəlxalq hüquq üzrə Komissiya məşğul olur.

12 dekabr 2001-ci ildə BMT Baş Assambleyası həmin Komissiyanın təqdim etdiyi [1] Dövlətlərin beynəlxalq hüquqazidd hərəkətlərə görə məsuliyyəti haqqında Maddələrin layihəsini müzakirəyə qəbul etmiş[2], 2 yanvar 2004-cü ildə bu sahədə bir sıra təşkilati tədbirlər keçirərək, 62-ci sessiyanın (2007-ci il) gündəliyinə bu sənədin müzakirəsi barədə bənd salınmasını qərara almışdır[3]. Aydındır ki, Komissiya hələlik öz işini tamamlamamışdır və nəzərdən keçirilən sənəd hazırda beynəlxalq hüququn mənbəyi sayılmır, lakin orada açıqlanan əksər normalar məsuliyyət sahəsində ümumi praktikaya uyğun gəlir. Belə bir faktı da nəzərə almaq lazımdır ki, 1986-cı ildə BMT Beynəlxalq Məhkəməsi ilk redaktələrdən birindən (layihədən) «Nikaraqua işində» istifadə etmişdir (doğrudur, müstəqil sənəd kimi deyil, yalnız adi normaların mətn şəklində əksi kimi) [4].

Hazırda Beynəlxalq hüquq üzrə Komissiya Dövlətlərin beynəlxalq hüququn qadağan etmədiyi hərəkətlərin neqativ nəticələrinə görə məsuliyyəti haqqında Maddələrin layihəsini[5] və Beynəlxalq təşkilatların məsuliyyəti haqqında Maddələrin layihəsini işləyib hazırlamaqdadır.[6]

Məsuliyyət haqqında hazırda nəzərdən keçirilən layihələrdən heç biri konvension səviyyədə təsbit edilmədiyindən, onlardakı normalar hüquqi normalar qismində yalnız adi-hüquqi normaların əksi olduğu dərəcədə tətbiq edilə bilər. Lakin bu, həmin normaları

---

[1] Bax: Beynəlxalq hüquq Komissiyasının onun 53-cü sessiyasının işi haqqında məruzənin IV fəsli // untreaty.un.org/ ilc/reports/2001/russian/chp4.pdf.

[2] Bax: Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН A/RES/56/83.

[3] Bax: Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН A/RES/59/35.

[4] Military and paramilitary activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America). Judgment of 27 june 1986. http://www.icj-cij.org/icjwww/icases/inus/inus_ijudgment/ inus_ijudgment_19860627.pdf

[5] Bax: : Beynəlxalq hüquq Komissiyasının onun 53-cü sessiyasının işi haqqında məruzənin V fəsli // untreaty.un.org/ ilc/reports/ 2001/russian/chp5.pdf.

[6] Bax: : Beynəlxalq hüquq Komissiyasının onun 57-ci sessiyasının işi haqqında məruzənin V fəsli // untreaty.un.org/ ilc/reports/ 2005/russian/chp5.pdf.

tətbiq edən subyektlərin dairəsini genişləndirdiyindən, heç də nəzərdən keçirilən müddəaların beynəlxalq-hüquqi tənzimləmə üçün əhəmiyyətini azaltmır, çünki BMT Beynəlxalq Məhkəməsinin balıq ovu haqqında İngiltərə-Norveç mübahisəsini nəzərdən keçirərkən (1951-ci il) formulə etdiyi kimi, dövlət adətin tanınmamasını yalnız o vaxt effektli şəkildə bəyan edə bilər ki, ilk cəhddən etibarən həmin adətin tətbiqinə qarşı etiraz etmiş olsun («daim inkar edən» adlandırılan konsepsiya).

Bir sıra müasir beynəlxalq müqavilələrdə dövlətlərin dəniz nəqliyyat fəaliy-yətində məsuliyyətini nəzərdə tutan bəzi ümumi xarakterli müddəalar göstərilir. Məsələn, BMT-nin Dəniz hüququna dair Konvensiyası, beynəlxalq hava hüququ, dəmir yolu, avtomobil və digər beynəlxalq ticarət-iqtisadi münasibətlərin subyekt-lərinin nəqliyyat fəaliyyətini tənzimləyən müvafiq konvensiyalar nəzərdə tutulur.

Lakin beynəlxalq nəqliyyat münasibətlərində məsuliyyətin ümumi və xüsusi məsələlərinə dair söhbət, başlıca olaraq, zərər yetirilməklə hüquq pozuntusu törədən təsərrüfat subyektlərinin maddi (əmlak) məsuliyyətindən gedir.

Belə məsuliyyətlə yanaşı, müasir beynəlxalq hüquq sistemində **«dövlətlərin obyektiv məsuliyyəti»**[1] adlanan institut yaranmış və inkişaf edir. Bu institutun yaranması, hər şeydən əvvəl, dünyada baş verən qloballaşma prosesi, elm və texnikanın inkişafı, müasir texnologiyanın nailiyyətlərinin dövlətlər tərəfindən praktiki məqsədlər üçün tətbiq edilməsi halları ilə bağlıdır. Söhbət, xüsusilə, dövlətlər tərəfindən supertanker, nüvə gəmiləri, yüksək sürətli mülki aviasiya gəmiləri, dəmir yolu qatarları kimi və digər yüksək təhlükə mənbəyi hesab edilən vasitələrin istifadə olunmasından gedir.

[1] Bu barədə bax: Международное право / Отв. ред.: Ю.М.Колосов, Э.С.Кривчикова. М.: Международные отношения, 2000, с. 290-292; Международное право / Отв. ред.: Игнатенко Г.В., Тиунов О.И. М.: Норма, 2003, с. 199-200; Hüseynov L.H. Beynəlxalq hüquq. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2000, s.323-324; Международное публичное право / Отв. ред.: Бекяшев К.А. М.: Проспект, 2009, с.270-273 və b.

Konkret planda isə elə nəqliyyat vasitələri nəzərdə tutulur ki, onlar qarşısıalınmaz hallar baş verdikdə xüsusi texniki-funksional xassələri ilə bağlı olaraq, nəzarətdən çıxaraq digər dövlətlərə, hətta regionlara əhəmiyyətli dərəcədə zərər (məsələn, ekoloji zərər) vura bilər.

Belə zərər, adətən, yüksək təhlükə mənbəyinin aid olduğu dövlətin iradəsindən asılı olmayaraq və belə maddi zərərin əmələ gəlməsini istisna edən ağlabatan tədbirlərin görülməsinə baxmayaraq baş verir. Bu onu səciyyələndirən xüsusiyyətlərdən biridir. Zərərin, xüsusilə, ekoloji zərərin həcminin böyük olması ehtimalı baxımından, dövlətlər müvafiq hüquqi reqlamentin zəruriliyini dərk edirlər. Bu və digər hallar nəqliyyat vasitəsinin istismarı nəticəsində vurula biləcək hər hansı zərərə görə məsuliyyət və zərərin ödənilməsinə dair məsələlərin lazımi qaydada tənzimlənməsinin təmin olunmasına yönəlmiş norma və müddəaların beynəlxalq nəqliyyat-hüquq münasibətləri sistemində yaranmasını şərtləndirdi.

Məsuliyyətin ümumi və xüsusi məsələlərinə toxunan normalar BMT-nin Dəniz hüququna dair Konvensiyası ilə yanaşı, müasir beynəlxalq hava hüququnda da mövcuddur. «Xarici hava gəmilərinin yer səthindəki üçüncü şəxslərə vurduğu zərərin əvəzinin ödənilməsi haqqında» Konvensiya (Roma, 1952-ci il)[1] və digər beynəlxalq-hüquqi aktlar buna misal ola bilər.

Beləliklə, dövlətlərin nəqliyyat fəaliyyəti ilə bağlı məsuliyyətinə müstəqil hüquq münasibətləri kompleksi kimi baxıla bilər. Bunun da məzmununu vurulmuş zərərin ödənilməsi barədə müvafiq sazişlərdən (ikitərəfli, çoxtərəfli) doğan öhdəlik, həmçinin zərər dəymiş dövlətin müvafiq sazişlərə uyğun olaraq ziyanın ödənilməsini tələb etmək hüququ təşkil edir.

Digər xüsusiyyət ondan ibarətdir ki, belə müqavilələr, bir qayda olaraq, zərərin əvəzinin ödənilməsinin maksimum həddini

[1] Azərbaycan Respublikası bu Konvensiyaya və onun dəyişdirilməsi barədə Protokola müvafiq olaraq, 9.11.1999-cu il tarixli 738-IQ və 739-IQ nömrəli qanunlarla qoşulmuşdur.

müəyyən edir. Buna da dövlətlərin nəqliyyat fəaliyyətində elmin, texnikanın və yeni texnologiyanın istifadəsi ilə bağlı risk yükünün razılığa gələn tərəflər arasında ədalətli şəkildə bölüşdürülməsi kimi baxıla bilər. Ona görə **beynəlxalq nəqliyyat-hüquq münasibətlərində məsuliyyət** anlayışı o halda yaranır ki:

a) iki və daha artıq təsərrüfat subyektləri arasındakı əlaqə prosesi zamanı
nəqliyyat-hüquq münasibətləri yaranır və ya dəyişir;

b) bunlar bir subyektin hərəkəti (hərəkətsizliyi) nəticəsində digər subyektin maraqlarının pozulması ilə şərtlənir.

Təsadüfi deyil ki, dənizlə yük daşınması müqaviləsinin lazımi qaydada icra olunmamasına görə dəniz daşıyıcısının məsuliyyət məsələsi beynəlxalq dəniz hüququ sahəsində məhkəmə instansiyalarının ən çox baxış predmeti kimi qalmaqdadır. Daşıyıcının təqsiri daşıma müqaviləsindən doğan öhdəliklərin icra edilməməsi və ya lazımi qaydada icra edilməməsi hallarında yaranır. Daşıyıcı tərəfindən dəniz daşıma müqaviləsinin lazımi qaydada icra olunması (yük sahibləri qarşısında öz öhdəliklərini qüsursuz yerinə yetirməsi) ilə bağlı sübutetmə yükünü ümumi qaydalar üzrə daşıyıcı özü çəkir. Bu zaman müqavilə üzrə daşıyıcının vacib öhdəlikləri aşağıdakılardır:

-gəminin üzmə vəziyyətinə gətirilməsi üzrə ağlabatan qayğı göstərilməsi;

-daşımanın bütün mərhələlərində yükə (sərnişinlərə) lazımı qayğı göstərilməsi.

Bu halda gəminin üzməyə yararlılığı hüquqi anlayış deyil, onun müəyyən faktiki vəziyyətinin fiksasiya olunmasıdır. Yük (sərnişin) daşınması müqaviləsi üzrə daşıyıcının öhdəliklərinə münasibətdə «gəminin üzməyə hazır olması öhdəliyi» anlayışı «gəminin müəyyən olunmuş reys üzrə müəyyən yükün daşınması üçün hazırlanması öhdəliyi» anlayışının məna yükünü daşıyır.

Məlum olduğu kimi, postsovet məkanında əksər dövlətlərin, o cümlədən Azərbaycan Respublikasının milli qanunvericiliyi gəminin üzmə vəziyyətinə gətirilməsi üzrə daşıyıcının öhdəliyini xüsusi

qaydalarla tənzimləyir.[1] Bu zaman belə adlandırılan «Haaqa-Visbi qaydaları»nın müddəaları rəhbər tutulur və bu da beynəlxalq dəniz hüququnun ənənəviliyini göstərir. Qanunvericilik əvvəllər də daşıyıcının məsuliyyətini müəyyən edirdi, lakin daşımanın həyata keçirilməsilə bağlı məsuliyyət çox kiçik həddə dəniz hüququnda əks olunurdu. Daşıyıcının bu öhdəliyinin müasir beynəlxalq dəniz hüququnda ayrılması mahiyyət etibarı ilə daşıma prosesinin müvafiq dövrlərə (mərhələlərə) bölünməsi ilə əlaqələndirilir. Çünki daşıyıcı daşıma prosesinin hər bir mərhələsində ayrı-ayrı səbəblərə görə məsuliyyət daşıyır. Məsələn, daşıyıcı birinci mərhələdə öz xidmətçi və köməkçilərinin bütün təqsirli hərəkətlərinə görə məsuliyyət daşıyır. Eyni zamanda, daşıyıcı növbəti, yəni daşımanın icra mərhələsində onların naviqasiya səhvinə görə cavab vermir.

Bununla yanaşı, gəminin daşımaya hazırlanması üzrə daşıyıcının məsuliyyət sferası elmi nəzəriyyədə və dövlətlərin məhkəmə təcrübəsində kifayət dərəcədə ciddi diskussiyaların predmetidir, müvafiq qaydalar hətta milli qanunvericilikləri «Haaqa qaydaları»na əsaslanan ölkələrdə də eyni cür təfsir olunmur. Mövcud olan mülahizə və mövqelərin təhlili aşağıda göstərilən əsas ziddiyyətləri fərqləndirməyə imkan verir:

-öhdəliyin xarakteri (nəticə və yaxud lazımınca hərəkət öhdəliyi);

-daşıyıcı tərəfindən gəminin yük (sərnişin) daşınması üçün hazırlanması üzrə öhdəliyin yerinə yetirilməsi tapşırıldığı şəxslərin hərəkətinə görə məsuliyyət.

---

[1] Müasir Rusiya qanunvericiliyinə görə məsuliyyət məsələlərində hansı yanaşma və fikirlərin mövcud olması barədə bax: məsələn, Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981; Рылов С.И., Мимха А.А., Берёзов П.Н. Внешнеторговые операции морского транспорта. М., 1996; Белокобыльский Н.Н. Транспортные правонарушения в административном и уголовном законодательстве // Транспортное право. Баку, 2006, № 1; Боева В.В. Ответственность морского перевозчика // Транспортное право. М., 2004, № 2 və başqaları.

Beləliklə, gəminin üzmə vəziyyətinə gətirilməsi üzrə öhdəlik, müstəsna olaraq vacibdir və daşıyıcının bununla bağlı hər hansı bir qeyri-dəqiq hərəkəti onun üçün **təqsir** yaradaraq məsuliyyət törədə bilər.

«Haaqa qaydaları»na görə, daşıyıcıdan «ağlabatan qayğı» göstərilməsi tələb olunur. O, vicdanlı daşıyıcı kimi gəminin texniki cəhətdən saz vəziyyətə gətirilməsi və reysə göndərilməsilə bağlı tələb olunan bütün işləri görməlidir. Bu tələb, öz növbəsində, SOLAS – 74/78, MARPOL - 73/78 kimi beynəlxalq konvensiyaların müddəaları, həmçinin milli (daxili) qanunvericiliyin normaları ilə də müəyyənləşdirilmişdir.

Belə ki, heyətin ixtisasına dair tələblər TGM-in 44-cü maddəsində,[1] «Aviasiya haqqında» Qanunun 31-ci maddəsində,[2] «Nəqliyyat haqqında» Qanunun 15-ci maddəsində[3], «Avtomobil nəqliyyatı haqqında» Qanunun 27-ci maddəsində[4] və Azərbaycan Respublikasının digər normativ-hüquqi aktlarında təsbit olunmuşdur.

Daşıyıcının məsuliyyətinə aid olan ümumi və xüsusi müddəalar «Nəqliyyat haqqında» Qanunun 16-cı maddəsində verilmişdir:

«1.Daşıyıcı sərnişinin təhlükəsizliyini, ona lazımi xidmət şəraitinin yaradılmasını, təhvil aldığı baqajın, yükün vaxtında daşınmasını və qorunmasını təmin etməlidir.

2.Daşımaların yerinə yetirilməsi ilə əlaqədar öz vəzifələrini (öhdəliklərini) icra etmədikdə daşıyıcı bu Qanunla, ayrı-ayrı nəqliyyat növləri üzrə məcəllələrlə, nizamnamələrlə və digər

---

[1] Bax: Azərbaycan Respublikasının 22.06.2001-ci il tarixli 146-IIQ nömrəli Qanunu // AR QT. Bakı, 2001, № 7, s.1255-1361.

[2] Bax: Azərbaycan Respublikasının 24.06.2005-ci il tarixli Qanunu // Nəqliyyat hüququ. Bakı, 2005, № 4, s. 120-134; 2006, № 1, s.95-107.

[3] Bax: Azərbaycan Respublikasının 11.06.1999-cu il tarixli 683-IQ nömrəli Qanunu // AR QT. Bakı, 1999, № 7, s. 1423-1432.

[4] Bax: «Avtomobil nəqliyyatı haqqında» Azərbaycan Respublikasının 01.04.2008-ci il tarixli Qanunu // «Xalq» qəzeti, Bakı, 2008, 10 iyul, s.3-5.

normativ hüquqi aktlarla, həmçinin daşıma müqaviləsi ilə müəyyən edilmiş qaydada maddi məsuliyyət daşıyır».

Daşıyıcının məsuliyyəti TGM-in 145-ci maddəsində aşağıdakı kimi müəyyən olunmuşdur: «Sərnişinə zərərin vurulmasına səbəb olmuş hadisə xidməti vəzifələri (səlahiyyətləri) hüdudunda hərəkət edən daşıyıcının, onun işçilərinin və ya agentlərinin təqsiri üzündən baş vermişdirsə, daşıyıcı sərnişinin ölümünə və ya sağlamlığının pozulmasına, habelə sərnişinin baqajının itməsinə və ya zədələnməsinə görə məsuliyyət daşıyır».

Beləliklə, **daşımanın bütün mərhələlərində yükə (sərnişinlərə) lazımi qayğı göstərilməsi dəniz daşıyıcısının birinci dərəcəli öhdəliklərindəndir.** Daşıyıcı yükün itməsinə, əskik gəlməsinə və ya zədələnməsinə görə onu daşı-maya qəbul etdiyi andan təhvil verdiyi ana kimi məsuliyyət daşıyır. Yükün daşıyıcının məsuliyyəti altında olması müddətinin dəqiq müəyyən edilməsi daşıyıcının mənafeyinin qorunmasının təmin olunması üçün prinsipial əhəmiyyət kəsb edir.

Yükün saxlanılmasına görə daşıyıcının məsuliyyətinin başlanması və bitməsi anı beynəlxalq qaydalarla (Haaqa Konvensiyası, Haaqa-Visbi qaydaları, Hamburq qaydaları), dövlətdaxili (milli) qanunvericiliklə, dəniz adəti, liman qaydaları və dəniz daşınması müqaviləsi haqqında tərəflərin sazişi ilə müəyyən edilir. Xüsusiyyətlərdən biri ondan ibarətdir ki, daşıyıcının məsuliyyətinin minimum dövrü yükün gəmiyə yüklənməsi anından onun gəmidən boşaldılması anınadək olan müddəti əhatə edir. Təbii ki, bütün bü dövr ərzində daşıyıcı yüklənmiş yükə görə məsuliyyət daşıyır.

Digər xüsusiyyət onunla bağlıdır ki, qanunla müəyyən edilmiş məsuliyyət daşıyıcı və yükgöndərən arasında bağlanmış sazişlə məhdudlaşdırıla və ya aradan qaldırıla bilməz (belə halların mümkünlüyünün nəqliyyat məcəllə və nizamnamələrində nəzərdə tutulması istisna təşkil edir).

Təqdirəlayiq haldır ki, dəniz daşıyıcısının məsuliyyəti onun təqsirinə əsaslanır. Yük itirildiyi və ya zədələndiyi hallarda

daşıyıcının təqsiri yaranır, başqa sözlə desək, təqsirlilik prezumpsiyası mövcuddur. Daşıyıcı özünün təqsirli olmamasını sübut etməlidir. Bu halda təqsirin prezumpsiyadan istisna olması haqqında məsələ mühüm əhəmiyyət kəsb edir, yəni daşıyıcı təqsirli olduğu halda da məsuliyyətdən azad edilir (məsələn, naviqasiya səhvi halında).

«Hamburq qaydaları»na gəldikdə isə, orada göstərilir ki, **daşıyıcının məsuliy-yəti təqsir prinsipinə əsaslanır** və buna görə də «istisna halları» nəzərdə tutulmur. Konvensiyada (1978-ci il) daşıyıcının ən vacib öhdəlikləri sadalanmır. Hesab olu-nur ki, daşıyıcı daşıma müqaviləsi üzrə öz öhdəliklərini təqsir prinsipinə əsaslanan ümumi qaydalara müvafiq olaraq, lazımi şəkildə yerinə yetirməlidir. «Hamburq qay-daları» üzrə daşıyıcının məsuliyyət məsələləri türkiyəli alim Dr. Emine Yazıcıoğlu tərəfindən ətraflı şəkildə araşdırılmış və mövzu üzrə maraqlı əsər çap olunmuşdur.[1]

Konosament haqqında Konvensiyada (1924-cü il) nəzərdə tutulmuşdur ki, əgər yükün itməsi və ya zədələnməsi Konvensiyanın 4-cü maddəsinin 2-ci bəndində verilən siyahıdakı hallarda yaranmışdırsa və ya belə halların nəticəsində baş vermişdirsə, daşıyıcı buna görə cavab vermir. Əgər yükə dəyən zərər bu hallardan birinin nəticəsində əmələ gəlmişdirsə, daşıyıcı məsuliyyətdən azad olunur.

Bu zaman daşıyıcı Konvensiyada göstərilən qaydalara görə, belə halın həqiqətən baş verməsini və baş vermiş hal ilə yükə dəymiş zərər arasındakı səbəbli əlaqənin olmasını təsdiq edən sübutlar təqdim edilməlidir. Şübhəsiz ki, burada yükə zərərin məhz bu halın nəticəsində dəyməsi ehtimalı müəyyən olunmalıdır. Yükə dəymiş zərər ilə Konvensiyanın 4-cü maddəsində sadalanan hallardan birinin baş verməsi arasında səbəbli əlaqənin olmaması maraqlı şəxs (yük sahibi, yükün sığortaçısı və s.) tərəfindən sübut edilməlidir. Daşıyıcı da yükə zərər vurulmasında özünün təqsirli olmamasını sübut

[1] Bax: Dr.Emine Yazıcıoğlu. HAMBURG KURALLARI'NA GÖRE TAŞIYANIN SORUMLULUĞU. İstanbul, Beta Basım A.Ş., 2000, 228 s.

etməlidir. Bununla bağlı sübutetmə yükünü daşıyıcı özü çəkir. Daşıyıcının iradəsindən asılı olmayan hallar baş verdikdə isə təqsirə görə məsuliyyət prinsipinə müvafiq olaraq, daşıyıcı belə halların nəticələrinə cavabdehlik daşımır.

Daşıyıcının məsuliyyətdən azad olunmasına ən çox və tez-tez rast gəlinən əsaslardan biri də daşımanın həyata keçirilməsi zamanı gözlənilməz qüvvənin, yəni fövqəladə və qarşısıalınmaz halların yaranmasıdır.

Bu hallara həm təbii fəlakət, təbiət hadisələri, həm də ictimai həyatda baş verən hadisələr (hərbi münaqişə, blokada, tətil, karantin və s.) aiddir. Xarakterik cəhətlərdən biri də ondan ibarətdir ki, vicdanlı dəniz daşıyıcısı, adətən və imkan daxilində gəminin qarşısıalınmaz qüvvələrin təsirinə məruz qalması halını gözləyir və yaxud bunu qabaqcadan görə bilir. Ona görə də o, gözlənilən baş verə biləcək hallar şəraitində gəminin yükün daşınmasını təmin edən vəziyyətə gətirilməsi ilə bağlı bütün tədbirləri görməlidir. Qarşısıalınmaz qüvvələrin yaranması hallarına sadə və az inandırıcı formada istinad olunması daşıyıcının məsuliyyətdən azad edilməsi üçün kifayət deyil. Vacib şərt odur ki, bu halların nəticəsində baş vermiş zərərin qarşısının alınması üçün daşıyıcı ondan asılı olan bütün tədbirləri görmüş olsun.

Dəmir yolu daşımaları üzrə öhdəliyin pozulmasına görə məsuliyyət haqqında mövcud olan müddəaların da müvafiq yeniləşmə və təkmilləşməsi öz əksini müasir dövrdə dinamik şəkildə inkişaf edən nəqliyyat qanunvericiliyində tapır. Təbii ki, qanunvericiliyin inkişafı, öz növbəsində, müvafiq hüquqi tənzimetmə qaydalarının da dəyişməsinə təsir göstərir.

Dəmir yolu ilə yüklərin daşınması üzrə öhdəliklərin əsas pozuntuları milli (daxili) qanunvericiliyin normalarında və bu sahədə mövcud olan müvafiq beynəlxalq konvensiyaların müddəalarında nəzərdə tutulur. Azərbaycan Respub-likasında «Nəqliyyat haqqında» Qanunun 16-cı maddəsinin normalarından başqa, MM-in 859-cu maddəsinin normaları da tətbiq olunur. Belə ki, «yükün itdiyi və ya məhv olduğu halda, daşıyıcı onun tam dəyərini ödəyir. Əgər yük

daşıyıcı tərəfindən daşımaya qəbul edildikdən sonra üç ay ərzində çatdırılmazsa, əksi sübüt edilənədək itmiş sayılır» (m.859. 1). Bundan başqa, «daşıyıcı yükün çatdırılmasının gecikdirilməsi, zədələnməsi və ya qismən məhv olması ilə bağlı olan bütün zərərlər üçün məsuliyyət daşıyır» (m.859.2).

Eyni zamanda, «Nəqliyyat haqqında» Qanunun 17-ci maddəsində nəqliyyat vasitələrinin verilməməsinə görə daşıyıcının və verilmiş nəqliyyat vasitələrindən istifadə edilməməsinə görə müştərinin maddi məsuliyyəti nəzərdə tutulmuşdur. Belə məsuliyyət daşıma haqqında əldə olunmuş saziş (sifariş) pozulduqda ayrı-ayrı nəqliyyat növləri üzrə məcəllələrlə, nizamnamələrlə, həmçinin daşıma müqaviləsi ilə müəyyən edilmiş qaydada yaranır. Bununla yanaşı, həmin maddədə göstərilir ki, «daşıyıcı və ya yükgöndərən (yükalan) müvafiq olaraq, nəqliyyat vasitələrinin verilməməsinin, yaxud vaxtında verilməməsinin, nəqliyyat vasitələrindən istifadə edilməməsinin, yaxud vaxtında istifadə edilməməsinin qarşısıalınmaz qüvvənin təsiri və ya müvafiq normativ hüquqi aktlarla nəzərdə tutulan qaydada müəyyən edilmiş istiqamətlərdə yük daşımalarının dayandırılması, yaxud məhdudlaşdırılması nəticəsində, habelə daşıyıcıdan və ya yükgöndərəndən (yükalandan) asılı olmayan səbəblərdən baş verdiyini sübut edərlərsə, maddi məsuliyyətdən azad olunurlar. Bu qanun daşıyıcının məsuliyyətinin digər növlərini də nəzərdə tutur. Bu məsuliyyət növləri nəqliyyat (o cümlədən dəmir yolu nəqliyyatı) hüquq münasibətlərində tətbiq oluna bilər: yükün və ya baqajın itməsi, əskik çıxması və zədələnməsinə (xarab olmasına) görə (maddə 18); sərnişinin səhhətinə vurulmuş ziyana və ya ölümünə görə (maddə 20).

Postsovet məkanında bir çox dövlətlərin müasir qanunvericiliyi, yüklərin dəmir yolu ilə daşınması üzrə öhdəliklərin pozulmasına görə məsuliyyət haqqında qaydaların ənənəvi sistemləşdirilməsi ən azı iki bölmənin ayrılmasını nəzərdə tutur:

-birinci, nəqliyyat vasitələrinin verilməməsinə və ya yükün təqdim edilməməsinə görə məsuliyyət;

-ikinci, yükün qorunmamasına (mühafizə edilməməsinə) və çatdırılma müddətinin ötürülməsinə görə məsuliyyət.[1]

Hər iki halda daşıyıcı məsuliyyətin sübyekti sayılır. Daşıyıcı, xüsusilə, qəbul olunmuş sifarişin yerinə yetirilməməsinə, yükün qorunmamasına, çatdırılma müddətinin ötürülməsinə, vaqonların özbaşına istifadəsinə və ya gecikdirilməsinə, təmizlənməmiş vaqonların verilməsinə, onların zədələnməsinə və s. görə cavab verməlidir. Belə ki, daşıyıcı tərəfindən qəbul olunmuş sifarişin yerinə yetirilməməsi: a) vaqonların (konteynerlərin) yüklənmək üçün müəyyən edilmiş müddətdə verilməməsi və ya b) daşıma üçün yararsız vaqonların (konteynerlərin) verilməsi deməkdir. Dəmir yolu daşıyıcısı tərəfindən qəbul olunmuş sifarişin şərtlərinin yerinə yetirilməməsi və ya lazımi qaydada yerinə yetirilməməsi nəticə etibarilə cərimə ödənilməsinə səbəb olur.

Müasir hüquq elmində daşıyıcının tam əmlak (maddi) məsuliyyəti prinsipinin müəyyən olunması haqqında fikirlərin mövcud olması xarakterik cəhətdir.[1] Beynəlxalq daşımalar haqqında milli qanunvericiliyin və hal-hazırki xarici qanunvericiliyin təhlili göstərir ki, əksər dövlətlərin qanunvericiliyinə görə daşıyıcı yük itdikdə, əskik çıxdıqda, xarab olduqda və ya zədələndikdə **təqsir prinsipi əsasında məhdud əmlak (maddi) məsuliyyəti** daşıyır.

Məsuliyyətin ölçüsünə gəldikdə isə (dəmir yolu daşıyıcısı nəzərdə tutulur), qeyd etmək lazımdır ki, o da qüvvədə olan müvafiq dövlətdaxili (milli) qanunvericilik qaydaları ilə müəyyən edilmişdir.[2]

---

[1] Bax: məsələn, Витрянский В.В. Договор перевозки. М.: Статут, 2001, с. 379-389; Егиазаров В.А. Транспортное право. М.: ЗАО Юстицинформ, 2004, с. 96-126; Allahverdiyev S.S. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki kommentariyası). Bakı: Digesta, 2005, c. 291-323 və b.

[1] Bax: məsələn, Ерпылева И.Ю. Международное частное право. М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2004, с.237-294; Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга чертвертая. М.: Статут, 2004, с. 467-490; Dr.Fahiman Tekil. Deniz hukuku. İstanbul: Alkim, 2001, s. 311-328; Allahverdiyev S.S. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki kommentariyası). Bakı: Digesta, 2005, s. 291-323 və b.

[2] Bu məsələnin müasir Rusiya qanunvericiliyində necə tənzimlənməsi barədə bax: məsələn, Комментарий к Транспортному Уставу Железных Дорог Российской

Məsələn, yükün itməsi və ya çatışmaması halında, onun dəyərinin və ya çatışmayan hissəsinin dəyərinin qaytarılması nəzərdə tutulur; qiyməti elan olunmuş yükün çatışmaması, zədələnməsi (xarab olması) ziyanın yükün elan olunmuş qiyməti və ya elan olunmuş hissəsi miqdarında daşıyıcı tərəfindən ödənilməsi barədə öhdəlik yaradır.[3] Beləliklə, **daşıyıcının məsuliyyət həddinin** hesablanması məntiqi baxımdan, daşımalar zamanı tətbiq edilən məhdud məsuliyyət prinsipinə uyğun gəlir.

Müasir dövrdə dəmir yolu nəqliyyatında məsuliyyət məsələlərinə toxunan vacib beynəlxalq-hüquqi aktlar içərisində Bern konvensiyaları mühüm yer tutur: Beynəlxalq dəmir yolu daşımaları haqqında Bern konvensiyaları (BYK və BSK – 1970-ci il redaktəsində); Vahid Konvensiya (KOTİF).

KOTİF beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının şərtləri haqqında mülki-hüquqi xarakterli normalar nəzərdə tutan əvvəlki BYK və BSK konvensiyalarının normalarının, həmçinin sərnişin daşımaları zamanı dəmir yolunun məsuliyyəti haqqında BSK-ya əlavə Sazişin (1966-cı il) müddəalarını vahid mətndə birləşdirdi (iki «A» və «B» Əlavələri ilə).

Beynəlxalq dəmir yolu ilə sərnişin və baqaj daşımaları KOTİF-ə «A» Əlavəsinin müddəaları, yəni BSK vahid qaydaları ilə tənzimlənir. Məsələn, bu sənəddə sərnişinin həyatına və ya sağlamlığına ziyan yetirilməsi, həmçinin baqajın itməsi və ya zədələnməsi formasında dəyən zərər kimi anlayışlar fərqləndirilir. Bu qayadalara görə sərnişinin həyatına və ya sağlamlığına ziyan

---

Федерации / Под ред. Абовой Т.Е. и Ляндреса В.Б. М., «Контракт», 1998; Довгополов А.А. Ответственность железнодарожного перевозчика за ненадлежащее исполнение обязательства грузовой перевозки // Транспортное право. М., 2004, № 3; Баукин В.Г. Ответственность за нарушение обязательства железнодорожной перевозки грузов // Транспортное право. М., 2004, № 4 və başqaları.

[3] Bax: Azərbaycan Respublikasının Mülki Məcəlləsi. Bakı, Qanun, 2005, m.859, s.427; NHQ-nın 18-ci maddəsi / AR QT. Bakı, Azərbaycan, 1999, № 7, m. 399, s. 1429-1430; TGM-in 131-ci maddəsi /AR QT. Bakı, Azərbaycan, 2001, № 7, m.444 və b.

yetirildiyi halda əgər dəmir yolu zərərin bədbəxt hadisə nəticəsində vurulmasını sübut edə bilməzsə onda məsuliyyət daşıyır. Bu zaman bir şərt nəzərdə tutulur. Bədbəxt hadisə:

a) dəmir yolu nəqliyyatının istismarı və dəmir yolunun fəaliyyət göstərməsi ilə əlaqəli deyilsə və ondan yan keçilməsi və ya qarşısının alınması qeyri-mümkün olmuşdursa;

b) sərnişinin özünün tam və ya qismən təqsiri üzündən baş vermişdirsə;

c) üçüncü şəxslərin hərəkəti nəticəsində baş vermişdirsə və dəmir yolu tərəfindən onun qarşısının alınması və ya dəf edilməsi mümkün olmamışdırsa, daşıyıcı məsuliyyətdən azad ola bilər.

Göründüyü kimi, müasir nəqliyyat nizamnamə və məcəllələri müvafiq konvensiya müddəalarını özündə ehtiva edərək, **daşıyıcının məsuliyyətdən azad olmasına səbəb olan halların** təxmini siyahısını nəzərdə tutur. Lakin daşıyıcı zərərin bu hallar nəticəsində vurulmasını və onların arasındakı (baş vermiş hadisə ilə vurulmuş zərər arasında) səbəbli əlaqəni sübut etməlidir.[1] Yük tam və ya qismən itirildikdə, zədələndikdə, xarab olduqda və yaxud onun çatdırılma müddəti ötürüldükdə təqsirli şəxs daşıyıcıdır. Lakin o, müəyyən olunmuş hallarda iddia predmetinə münasibətdə təqsirli olmamasını sübut edərsə, təqsir prezumpsiyasını təkzib edərək məsuliyyətdən azad oluna bilər. Bu hallara aşağıdakılar aiddir:

-yükgöndərənin və ya yükalanın düzgün olmayan hərəkətləri;

-yükgöndərən və ya yükalan tərəfindən daşıyıcıya verilən qeyri-dəqiq təlimatlar və ya belə təlimatların olmaması;

-yükün itirilməsi, zədələnməsi və ya xarab olması halının yükün xüsusi təbii xassələri nəticəsində baş verməsi;

-daşıyıcının görə bilmədiyi və qarşısını ala bilmədiyi fors-major halları və s.

---

[1] Bu barədə daha ətraflı bax: məsələn, Отнюкова Г. Ответственность сторон за нарушение обязательств по перевозке грузов // Закон, № 5, 1994; Алиев Э.А.Международные транспортные правоотношения в эпоху глобализации. М., 000 «Р-СТИЛЬ», 2006, с. 219 və başqaları.

Göstərilən analoji tələb və müddəalar beynəlxalq avtomobil daşımalarının həyata keçirilməsi zamanı məsuliyyət məsələlərinə də şamil olunur. Bununla yanaşı, beynəlxalq avtomobil daşımalarına xüsusi əlamətlər xasdır. Daşıma müqaviləsi üzrə məsuliyyətin yaranmasının bütün hallarının beynəlxalq müqavilələrdə qeyd olunması mümkündür. Lakin bu avtodaşıyıcının məsuliyyətdən azad olunmasını göstərmir. Belə hallarda qəbul olunmuş ümumi qaydalara görə, kollizion bağlantılara müvafiq olaraq, milli (daxili) qanunvericiliyin normaları tətbiq olunur. Daşıyıcı tərəfindən beynəlxalq avtomobil daşımaları müqaviləsinin şərtləri pozulduqda qüvvədə olan müvafiq kollizion normalara baxmayaraq, dövlətdaxili (milli) qanunvericilik daşıyıcı üçün məsuliyyət nəzərdə tutmaya bilər. Ona görə belə daşımalar həyata keçirilən zaman müqavilə üzrə daşıyıcının məsuliyyət məsələlərinin az-çox bütöv siyahısını ehtiva edən beynəlxalq-hüquqi akta üstünlük verilir. Lakin bu həmişə mümkün olmur.

Avtodaşıyıcı həmişə yalnız texniki cəhətdən saz olan nəqliyyat vasitəsini istismar etməlidir. Yük zədələndikdə, xarab olduqda və ya qismən itdikdə, habelə onun çatdırılma müddəti pozulduqda, əgər daşıyıcı reysin başlanğıc anında onun istismar etdiyi nəqliyyat vasitəsinin texniki saz vəziyyətdə olduğunu sübut edə bilməzsə, onda məsuliyyətin məhdudlaşdırılmasını və ya istisna edilməsini nəzərdə tutan müvafiq konvensiya normalarına istinad edə bilmir. Yük xüsusi risk nəticəsində itirildikdə və ya zədələndikdə daşıyıcı onun üzərinə düşən məsuliyyətdən azad olunur. Bir şərtlə ki, bu risk aşağıda göstərilən bəzi hallarla birbaşa əlaqəli olmalıdır:

-açıq brezentli nəqliyyat vasitələrinin istifadə olunması, əgər belə istifadə halı razılaşdırılıb və qaimədə qeyd olunubsa;

-qablaşdırmanın olmaması və ya qüsurlu olması nəticəsində yükün xarab olması və ya zədələnməsi;

-bəzi yüklərin təbii xassələri ilə bağlı olaraq itməsi və ya zədələnməsi və s.

Daşıyıcının məsuliyyətdən azad olunmasının daha dəqiq formulu və əsasları MM-in 859-cu maddəsinin 3-cü bəndində təsbit edilmişdir.

Göründüyü kimi, əgər avtodaşıyıcı sübut etsə ki, yükün zədələnməsinə, xarab olmasına və ya itməsinə yuxarıda göstərilən risklərdən biri səbəb olmuşdur, onda o, məsuliyyətdən azad oluna bilər.

Müasir nəqliyyat-hüquq münasibətlərində yaranan ciddi çətinliklərin aradan qaldırılması vacib məsələlərdən biridir. Bu məsələnin həllində beynəlxalq avtomobil daşımaları müqaviləsi əhəmiyyətli rol oynayır. Belə ki, bu müqavilə bir neçə ölkənin avtonəqliyyat müəssisələri (şirkətləri) tərəfindən yerinə yetirilə bilsə də, vahid müqavilə sayılır və hər bir təşkilat müqavilənin bütövlükdə yerinə yetirilməsinə görə cavabdehlik daşıyır. Beləliklə, beynəlxalq avtomobil daşımalarının üstünlüklərindən biri də ondan ibarətdir ki, yükün salamat qalmaması xarici avtonəqliyyat müəssisəsinin (şirkətinin) təqsiri üzündən baş verdikdə, yükalan öz ölkəsinin məhkəməsinə müraciət etmək və daşıma müqaviləsinin pozulması ilə bağlı dəymiş zərərin alınması imkanını əldə edir.

Beynəlxalq avtomobil daşımaları müqaviləsinə vahid müqavilə kimi baxılması, onun bütövlükdə yerinə yetirilməsinə görə hər bir tərəfin məsuliyyət daşıması müasir milli məhkəmələrin praktikası üçün vacib əhəmiyyət kəsb edir. Belə ki, onlar (milli məhkəmələr) daşıyıcının məsuliyyəti barədə məsələyə baxdıqda xarici avtonəqliyyat təşkilatlarına irəli sürülmüş iddianı bu təşkilatların təqsiri olduqda təmin etmək hüququna malikdirlər. Hüquq mexanizminin təsir qaydası belədir. Zərərin əvəzini milli avtonəqliyyat təşkilatı ödəməlidir. Ona görə ki, məlum olduğu kimi, daşıma ilə bağlı müvafiq xarici avtonəqliyyat müəssisələri (şirkətləri) ilə hesablaşmaları müəyyən olunmuş qaydada yalnız o, aparır. Beləliklə, milli məhkəmə işi araşdırdıqda xarici daşıyıcıların məsuliyyəti barədə məsələni müzakirə etmək hüququna malik olur. Əks təqdirdə, təbii ki, mübahisə üzrə dəqiq, obyektiv və əsaslı qərar çıxarılması qeyri-mümkündür. Bununla yanaşı, beynəlxalq

avtomobil daşımaları üzrə mübahisələrin düzgün və obyektiv həll edlməsi dövlətlərin xarici iqtisadi maraqları və onların müasir nəqliyyat hüquq münasibətlərinin təkmilləşdirilməsi baxımından mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Məsuliyyət hər hansı nəqliyyat vasitəsinin istifadə olunmasından asılı olmayaraq, qaydanı pozan tərəf üçün onun əmlakının azalmasında özünü biruzə verən əlverişsiz maddi nəticələrin yaranmasıdır. Lakin belə əmlak azalması, adətən, zərərçəkən tərəfə dəymiş ziyana müvafiq olur.

Göründüyü kimi, **mülki-hüquqi məsuliyyət institutu** əsas xüsusi-hüquq prinsiplərindən birinin – **müqaviləyə girən tərəflərin hüquqi vəziyyətinin bərabərliyi prinsipinin təmin olunmasına xidmət edir.** Bu prinsipə görə, müqavilədə (nəqliyyat daşımaları da daxil olmaqla) bütün tərəflər hüquqlara malikdirlər və vəzifələr daşıyırlar və onların lazımi qaydada icrasına görə cavabdehdirlər. Bu prinsip eyni dərəcədə beynəlxalq qarışıq (intermodal və yaxud kombinə edilmiş) daşımalar müqaviləsi üzrə tərəflərin məsuliyyətinə də aiddir.

Lakin bu növ daşımaların hüquqi cəhətləri nəzərdən keçirilərkən, adətən, göstərilən müqavilənin yalnız bir tərəfinin, konkret olaraq, beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşıma üzrə «operator»un məsuliyyət probleminə böyük diqqət yetirilir. Məsələnin belə qoyuluşu tamamilə qanunauyğundur və bir sıra vacib hallarla şərtlənir. Məsələn, «yük sahibi»nin hüquqi vəziyyəti və məsuliyyət rejimi bu subyektin hüquqi statusunun onun istənilən yük daşımalarındakı hüquqi statusu ilə, mahiyyət etibarilə, tipik (və ya analoji) olması ilə bağlı xüsusi çətinliklər yaratmır. Bundan başqa, «operator»un məsuliyyəti ilə bağlı məsələlər bütövlükdə onun hüquqi təbiətinin spesifik nəticəsi kimi daha çox ciddiliyi ilə fərqlənir və buna görə də həm nəzəriyyədə, həm də praktikada müxtəlif çətinliklər törədir.

Beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımalar üzrə «operator» anlayışının beynəlxalq nəqliyyat-hüquq münasibətlərində yeni hüquqi şəxs kimi əmələ gəlməsi bir neçə

nəqliyyat vasitələri növü ilə həyata keçirilən daşımalar sahəsində müqavilə əlaqələrinin, münasibətlərin əhəmiyyətli dərəcədə dəyişməsinə imkan yaratdı. Belə ki, «yük sahibi» birbaşa daşıyıcılarla bir neçə müqavilə bağlamaq əvəzinə beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşıma «operatoru» ilə vahid müqaviləyə girir. «Operator» isə, öz növbəsində, həm daşımanın konkret hissəsini həyata keçirən nəqliyyat müəssisələri (şirkətləri), həm də nəqliyyat prosesinə xidmət göstərən digər kommersiya müəssisələri (təşkilatları) ilə sazişlər bağlayır. Göründüyü kimi, «yük sahibi» ilə daşıyıcılar, habelə nəqliyyat prosesini təmin edən xidmətlər arasındakı birbaşa kommersiya əlaqələri kəsilir və onların arasında «operator» dayanır.

Nəqliyyat müqavilə-hüquq münasibətləri sisteminin belə dəyişməsi məsuliyyət sisteminin dəyişməsinə gətirib çıxarır, konkret olaraq isə, «yük sahibi» qarşısında beynəlxalq qarışıq daşımada iştirak edən bütün daşıyıcıların (yəni hər birinin öz daşıma yolu hissəsində və ya özünün istifadə etdiyi nəqliyyat vasitəsinə görə) məsuliyyətinin seqmentləşdirilmiş sisteminin aradan götürülməsinə (yox olmasına) şərait yaradır. Bunun bir sıra özünəməxsus cəhətləri vardır. Məsələn, daşıma prosesi zamanı yük digər növ nəqliyyat vasitəsinə verildikdə əvvəlki daşıyıcı ekspeditor qismində çıxış edir; yük itirildiyi və ya zədələndiyi halda «yük sahibi» pretenziyanı əvvəl faktiki daşıyıcıya göndərməlidir, sonra isə yükün itirilməsi və ya zədələnməsi halının nəqliyyat (daşıma) marşrutunun məhz bu hissəsində baş verməsini sübut etməlidir. Belə halda daşıyıcının məsuliyyəti müvafiq beynəlxalq konvensiyanın normaları, həmçinin bu növ daşımaları tənzimləyən milli (daxili) hüquq normaları ilə müəyyənləşdirilir.

Qeyd olunmalıdır ki, belə sistem «yük sahibi» üçün müəyyən çətinliklərin yaranmasına gətirib çıxarırdı. Məsələn, «yük sahibi» yükün itirilməsi və ya zədələnməsi halının harada baş verməsini sübut edə bilmədikdə, o, ümumiyyətlə, hər hansı müavinətin (kompensasiyanın) alınması imkanına malik olmur. Bu məsələnin nizama salınmasında Beynəlxalq qarışıq yük daşımaları haqqında

BMT Konvensiyasının (1980-ci il) müddəalarının vacib rolu vardır. Bunun nəticəsində daşımanın həyata keçirilməsinə və ya daşımanın «qapıdan qapıya» prinsipi ilə təmin edilməsinə görə «yük sahibi» qarşısında seqmentləşdirilmiş məsuliyyət sisteminin əvəzinə qarışıq daşıma «operatoru»nun vahid məsuliyyət sistemi əmələ gəldi. Bunun müqabilində «yük sahibi» yükün itirilməsinə və ya zədələnməsinə görə cavabdeh olan şəxsin axtarılması işindən (problemindən) azad oldu. Çünki yükə zərər yetirilməsində qarışıq (intermodal və ya kombinə) daşımada iştirak edənlərdən kimin həqiqətən təqsirli olmasından asılı olmayaraq, məsuliyyət «operator»un üzərinə düşür. Göstərilən Konvensiyaya görə, «operator» yükə görə onun qəbul olunduğu andan verildiyi anadək «yük sahibi» qarşısında məsuliyyət daşıyan vahid şəxsdir (14-cü maddənin 1-ci bəndi). «Operator» həmçinin xidmətçilərinin və ya agentlərinin (əgər belə agent və ya xidmətçi xidməti vəzifələri həddində hərəkət edirsə), yaxud qarışıq daşıma müqaviləsinin icra olunması üçün istifadə etdiyi istənilən digər şəxsin (əgər belə şəxs müqavilənin icrası ilə bağlı hərəkət edirsə) hərəkətlərinə və nöqsanlarına görə cavab verir (15-ci maddə).

Göründüyü kimi, beynəlxalq qarışıq (intermodal və ya kombinə) nəqliyyat daşımaları «operatoru» anlayışı mürəkkəb və spesifik hüquqi təbiətə malikdir.[1] «Operator»un özündə daha çox «ekspeditor» və «daşıyıcı» xassəsini birləşdirməsi təsəvvür olunur. Bu xüsusi hüquqi şəxsin məsuliyyət xarakteristikası «ekspeditor»un (nəqliyyat ekspedisiya müqaviləsi üzrə) və «daşıyıcı»nın (daşıma müqaviləsi üzrə) məsuliyyətinin xüsusiyyətləri baxımından

[1] Bu barədə ətraflı bax: məsələn, Иванов Г.Г. Проблемы правового регулирования комбинированных перевозок // Морское право: Сб. статей. Ленинград, ЦНИИМФ, 1974; Семенов Н.П. Правовые аспекты международных комбинированных перевозок грузов: Автореф. дис…. канд. юр. наук. М.: МГУ, 1983; он же, Некоторые вопросы ответственности оператора международной комбинированной перевозки грузов // Проблемы морского права и международного судоходства: Сборник научных трудов / Под. ред. Колодкина А.Л. М., Транспорт, 1984 və başqaları.

verilməlidir. Bu zaman «ekspeditor»un məsuliyyəti ilə bağlı məsələlər, yəqin ki, nəzərə alınmalıdır.

«Ekspeditor»un məsuliyyəti, adətən, «daşıyıcı»nın məsuliyyətinə xas olan xüsusi ciddiliklə fərqlənir. Bu, başlıca olaraq, göstərilən hüquqi şəxslərin fəaliyyət xarakterlərində olan fərqlə bağlıdır. Vəziyyət təsəvvürə belə gətirilir: «daşıyıcı» yükü, adətən, «yükgöndərən»dən qəbul edir və onu təyinat yerinə çatdıraraq «yükalan»a təhvil verir. Başqa sözlə desək, yük bütün nəqliyyat prosesi boyunca və müəyyən edilmiş dövrdə (hansı ki, bu dövr ərzində yük itə, zədələnə və ya xarab ola bilər) «daşıyıcı»nın himayəsində olur. Bu prosesin özü müəyyən risklə bağlıdır. Belə ki, bütün nəqliyyat vasitələri bu və ya digər formada yüksək təhlükə mənbəyi sayılır. «Ekspeditor» isə, bir qayda olaraq, daşımanın təşkili və təmin olunmasına yönəldilmiş hərəkətləri yerinə yetirir. Bu da, faktiki olaraq, yükün onun himayəsində (sərəncamında) olmamasını bildirir. Lakin, əgər bu konkret nəqliyyat daşıma müqaviləsinin şərtləri ilə nəzərdə tutulubsa, onda «ekspeditor» «müştəri»yə vurulmuş zərərə görə əmlak məsuliyyəti daşımalıdır.

Beləliklə, **istənilən nəqliyyat vasitəsilə daşıma həyata keçirən hər hansı nəqliyyat müəssisəsinin (təşkilatının) məsuliyyəti müvafiq beynəlxalq sazişlərin (konvensiyaların) müddəaları və normaları ilə müəyyənləşdirilir.** Bu aktlarda məsuliyyət, bir qayda olaraq, ümumi formada deyil, onun yaranmasına aid olan əsaslar (hallar) göstərilməklə müəyyən edilir. Əksər nəqliyyat konvensiyaları «daşıyıcı»nın məsuliyyətinin yükün lazımınca qorunmaması (olduğu kimi qalmaması) və onun çatdırılma müddətinin ötürülməsi nəticəsində yaranmasını nəzərdə tutur. Lakin O.N.Sadikovun düzgün qeyd etdiyi kimi, praktiki olaraq, burada yükün qorunmamasının aşağıda göstərilən üç halı vardır: yükün tam itməsi, yükün qismən itməsi (çatışmaması), yükün xarab olması və ya zədələnməsi.[1]

---

[1] Вах: Садиков О.Н.Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.81.

Eyni zamanda, qarışıq (intermodal) nəqliyyat daşımalarında vahid məsuliyyət sisteminin müəyyənləşdirilməsilə hər hansı bir nəqliyyat vasitəsi növü ilə həyata keçirilən daşımalar prosesində yaranan vahid məsuliyyətin, ümumiyyətlə, aradan qaldırılması mümkündür. Burada D.Q.Şmelyovun mövqeyi ilə razılaşmamaq olmaz. O, yazır ki, bir qatarda və ya bir gəmidə daşınan mütləq şəkildə identik olan yükün itməsinə və ya zədələnməsinə görə məsuliyyət bu daşımanın «kombinə» daşımasının hissəsi olub-olmamasından asılı olaraq, müxtəlif cür yarana bilər.[2]

Zənnimizcə, beynəlxalq nəqliyyat daşımaları və nəqliyyat-hüquq münasibətləri sahəsində məsuliyyətin nizama salınması zərərçəkən tərəf üçün ciddi çətinliklərin, başlıca olaraq, maliyyə çətinliklərinin yaranmasının qarşısının alınmasına yönəldilmişdir. Hesab edirik ki, beynəlxalq nəqliyyat-hüquq münasibətlərində məsuliyyət institutunun əsas üstünlüklərindən biri də dövlətlər arasında nəqliyyat əlaqələrinin normal fəaliyyət göstərməsi sahəsində yarana biləcək neqativ nəticələrin əmələ gəlməsinə sipər çəkməkdən ibarətdir. Belə ki, dövlətlərin ictimai həyat fəaliyyətində və beynəlxalq iqtisadi münasibətlərdə nəqliyyatın artan rolu böyük əhəmiyyət kəsb edir.

Bununla yanaşı qeyd etmək lazımdır ki, yaxın gələcəkdə sahənin bütövlükdə normativ inkişafının prioritet istiqamətlərindən biri hazırda əhəmiyyətli dərəcədə milli (daxili) qanunvericiliklə tənzimlənən beynəlxalq nəqliyyat daşımaları sahəsində məsuliyyət məsələsini təfərrüatı ilə reqlamentləşdirilən konkret normaların unifikasiyası və konvension təsbiti olmalıdır.

Güman edirik ki, dövlətlərin bu sahədə məqsədyönlü normayaratma fəallığının nəticəsi konvension təbiətli universal sənəd ola bilər ki, onun əksər dövlətlər tərəfindən bəyənilməsi, ümumiyyətlə beynəlxalq nəqliyyat münasibətlərinin, ayrılıqda

---

[2] Bax: Шмелёв Д.Г. Режим ответственности оператора смешанной перевозки // Торгово-экономические связи и вопросы международного частного права: Сборник научных трудов / Под ред. Лебедева С.Н., Кабатова В.А., М.: МГИМО, 1990, с.100.

götürüldükdə isə yeni müstəqil dövlətlərin nəqliyyat fəaliyyətinin inkişafı üçün əlverişli şərait yaradar.

10.3. Beynəlxalq daşıma müqaviləsi üzrə daşıyıcının məsuliyyəti

Ümumi müddəalar

Beynəlxalq daşıma müqaviləsindən daşıma öhdəliyi yaranır. Daşıma öhdəliyində iştirak edən şəxslər ümumi qaydaya görə, öhdəliyin icra edilməməsinə və ya lazımınca icra edilməməsinə görə mülki-hüquqi məsuliyyət daşıyır.

Əsas və başlıca məsələ daşıyıcının məsuliyyəti problemidir. Ona görə ki, yükü və sərnişini təyinat yerinə çatdırmaq vəzifəsi daşıyıcının üzərinə düşür. Digər tərəfdən, daşıma prosesinin əsas məqsədi yükü və sərnişini təyinat yerinə çatdırmaqdan ibarətdir. Bu məqsədə isə məhz daşıyıcının fəaliyyəti nəticəsində nail olunur. Elə bu səbəbdən də daşıyıcının məsuliyyət məsələsi beynəlxalq nəqliyyat hüququnun əsas və nisbətən kəskin problemlərindən biridir. Buna görə də beynəlxalq nəqliyyat hüququ həmin problemin tənzimlənməsinə və nizamlan-masına xüsusi diqqət yetirir.

Məsuliyyət probleminin tənzimlənməsi iki vacib vəzifənin həllini təmin etməlidir. Həmin vəzifələrə aşağıdakılar aiddir:

-birinci, nəqliyyat xidmətindən istifadə edən şəxslərin hüquq və mənafelərinin kifayət dərəcədə müdafiə edilməsi;

-ikinci, nəqliyyat prosesinin təşkil edilməsində daşıyıcıda lazımi meylin oyanması və onun üçün maliyyə çətinliyinin yaradılmaması.

Daşıyıcının məsuliyyət problemi özündə iki məsələni birləşdirir:

1) daşıyıcının məsuliyyət həddi;

2) daşıyıcının mülki-hüquqi məsuliyyətə cəlb edilməsini şərtləndirən hallar.

Birinci məsələ, yəni **daşıyıcının məsuliyyət həddi** məsələsi vaxta (zamana) görə məsuliyyətin çərçivəsini (həddini) ifadə edir. Belə ki, daşıyıcı yalnız öz müqavilə öhdəliyini yerinə yetirdiyi vaxtda, yəni daşımanın həyata keçirildiyi vaxtda məsuliyyət daşımalıdır. Lakin daşıma prosesi kifayət dərəcədə mürəkkəb bir

prosesdir. Çünki daşıma prosesinə bir sıra yardımçı və əlavə əməliyyatlar
daxildir ki, bu əməliyyatlar həmin prosesi mürəkkəb bir fəaliyyətə çevirir.

Söhbət daşıyıcının məsuliyyət dövründən gedir. **Məsuliyyət dövrü elə bir zaman kəsiyidir ki, bu müddət ərzində daşıyıcı ona tapşırılmış yükün salamat (olduğu kimi) qalmasına görə məsuliyyət daşıyır.** Məhz məsuliyyət dövründə yük və ya baqaj daşıyıcının mühafizəsi altında olur.

Beynəlxalq nəqliyyat konvensiya və sazişləri daşıyıcının məsuliyyət dövrünün müəyyənləşdirilməsinə və tənzimlənməsinə xüsusi əhəmiyyət verir. Həmin konvensiya və sazişlərin, demək olar ki, əksəriyyəti bu məsələyə toxunur.

Xüsusilə, Varşava Konvensiyası daşıyıcının məsuliyyət dövrünün müəyyən-ləşdirilməsinə ayrıca diqqət yetirir. Bu Konvensiyaya görə, hava nəqliyyatı ilə yükdaşıma elə bir vaxtı əhatə edir ki, bu vaxt ərzində yük və ya baqaj aerodromda, hava gəmisinin bortunda və ya aerodromdan kənarda hava gəmisinin endiyi yerdə olmasından asılı olmayaraq, daşıyıcının mühafizəsi (nəzarəti) altında olur.[1]

Nəqliyyatın digər növləri barədə beynəlxalq nəqliyyat sazişlərində də daşıyıcının məsuliyyət dövrünün tənzimlənməsinə ayrıca normalar həsr edilmişdir. Bu sazişlərdə həmin dövrün həm başlanğıc, həm də son müddəti göstərilir. Məsələn, dəmir yolu və avtomobil nəqliyyatında daşıyıcının məsuliyyət dövrü «yükün qəbul olunduğu andan onun verilməsi anınadək» olan zaman müddətini əhatə edir. Belə ki, daşıyıcı «yükü qəbul etdiyi andan onu verən ana kimi» məsuliyyət daşıyır.[2]

---

[1] Вах: ст. 18 Варшавской Конвенции (Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанная в Варшаве).

[2] Вах: ст. 27 Международной Конвенции о железнодорожных перевозках грузов; ст. 17 Конвенции о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом; ст. 21 Соглашения о между-народном железнодорожном грузовом сообщении.

Dəniz nəqliyyatı sahəsində bağlanmış beynəlxalq nəqliyyat sazişlərində də bu məsələnin tənzimlənməsinə xüsusi diqqət verilir. Belə ki, dəniz nəqliyyatında daşıyıcı «yükün gəminin bortuna yükləndiyi andan gəmidən boşaldığı ana kimi» məsuliyyət daşıyır.[1] Deməli, onun məsuliyyət dövrü «yükün gəminin bortuna yükləndiyi andan gəmidən boşaldığı anadək» olan müddəti əhatə edir. Daşıyıcı məhz məsuliyyət dövründə yükü (baqajı) salamat (olduğu kimi) saxlamalıdır. Daşıyıcı yük dərhal göndərilmədiyi və ya yük sahibinə (yükalana) verilmədiyi hallarda onu saxlamalıdır. Bir sözlə, daşıma zamanı o, yükün saxlanması üzrə fəaliyyət göstərir. Belə halda münasibətlər mülki-hüquqi müqavilənin müstəqil növü olan saxlama (saxlanc) müqaviləsi ilə rəsmiləşdirilirmi? Daşıyıcının yükün saxlanması üzrə həyata keçirdiyi fəaliyyəti müstəqil saxlama münasibəti hesab etmək olarmı?

Göstərilən halda saxlama texniki əməliyyat kateqoriyası kimi çıxış edir. O, özünü daşıma fəaliyyətini müşayiət edən əlavə əməliyyat kimi göstərir. Buna görə də saxlama müstəqil fəaliyyət (xidmət) kimi deyil, daşıma müqaviləsinin elementi kimi çıxış edir. Məhz bu səbəbdən daşıma prosesində daşıyıcının yükü saxlaması müstəqil saxlama xidməti göstərilməsi və müstəqil saxlama müqaviləsi bağlanması demək deyildir. Bu zaman saxlama fəaliyyəti (xidməti) daşıma anlayışının məna yükü ilə əhatə olunur. Məsələyə belə yanaşma bəzi beynəlxalq nəqliyyat konvensiyalarında da nəzərdə tutulmuşdur. Məsələn, Varşava Konvensiyasına görə, beynəlxalq hava daşımaları zamanı yükün saxlanması (saxlama münasibətləri), əgər daşıma daşıyıcı tərəfindən həyata keçirilərsə, hava daşıması anlayışı ilə əhatə olunur.[2]

Bununla bərabər, hüquq ədəbiyyatı səhifələrində göstərilir ki, yükün göndəriləne kimi saxlanması müstəqil müqavilə münasibəti əmələ gətirir və daşıma müqaviləsinin çərçivəsindən çıxır.[3] Söz yox

---

[1] Bax: пункт «е» ст. 1 Брюссельской Конвенции (Международная Конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте).
[2] Bax: ст. 18 Варшавской Конвенции.
[3] Bax: Nanassy B. Wick. J. Das Internationale Eisenbahnfrachtrecht. Wien, 1965,

ki, məsələyə bu cür yanaşmanın, zənnimizcə, elə bir tutarlı əsası yoxdur.

Beynəlxalq nəqliyyat konvensiyalarında sərnişin daşımaları üzrə də daşıyıcının məsuliyyət dövrünü müəyyən edən normalar nəzərdə tutulur. Varşava Konvensiyasına görə, əgər bədbəxt hadisə hava gəmisinin bortunda və ya hava gəmisinə minib-düşmə zamanı həyata keçirilən hər hansı bir əməliyyat vaxtı baş verərsə, onda daşıyıcı sərnişin qarşısında məsuliyyət daşıyır.[1]

Sərnişinlərin dənizlə daşınması barədə müvafiq konvensiyada məsuliyyət məsələsinə həsr edilən normaya rast gəlinir. Bu normaya görə, sərnişin daşıma müddəti sərnişinin dəniz vağzalında, körpüdə və ya digər liman yerlərində olma vaxtını əhatə etmir.[2] Məsələnin bu cür həlli Afina Konvensiyasında da ifadə olunmuşdur.[3]

Beynəlxalq avtomobil nəqliyyatında daşıyıcı sərnişin qarşısında həm minmə və ya düşmə vaxtı, həm də baqajın yüklənməsi və ya boşaldılması ilə bağlı olaraq məsuliyyət daşıyır.[4]

Beynəlxalq nəqliyyat konvensiyaları **daşıyıcının məsuliyyətinin əmələ gəlməsini şərtləndirən iki əsas halı** müəyyən edir. Bu hallardan biri daşıyıcının yükü salamat (olduğu kimi) saxlamamasından ibarətdir. Məhz belə halda daşıyıcının məsuliyyət məsələsi ortaya çıxır. Beynəlxalq nəqliyyat hüququ üçün də bu məsələ əsasdır, çünki daşınan yük daşıyıcıya verilir və daşıyıcının üstünə onu təyinat yerinə salamat (olduğu kimi) çatdırmaq vəzifəsi düşür.

---

p.23-24.

[1] Вах: ст. 17 Варшавской Конвенции.

[2] Вах: пункт «е» ст.1 Международной Конвенции об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем, подписанной в Брюсселе 29 апреля 1961 г.

[3] Вах: пункт 8 «а» ст.1 Афинской Конвенции о перевозке морем пассажиров и багажа, от 13.12.1974 г.

[4] Вах: пункт 1. ст.11 Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа, подписанной в Женеве 1 марта 1973 г.

Yükün salamat (olduğu kimi) qalmamasının formaları müxtəlifdir. Lakin təcrübədə onun üç əsas formasına təsadüf edilir. Həmin formalara aşağıdakılar aiddir:

-yükün tam itməsi;

-yükün qismən itməsi (əskik gəlməsi, çatışmaması);

-yükün korlanması və ya xarab olması.

Bir sıra xarici ölkələrdə yükün tam itməsi məsələsi həmin ölkələrin məhkəmə praktikası ilə müəyyən edilir. Məhkəmə praktikası əsasında yükün tam itib-itməməsi məsələsi aydınlaşdırılır. Xaric ölkələrin məhkəmə praktikasına görə, əgər daşıyıcı yükü yük alana (yük sahibinə) verə bilmirsə, bu yükün tam itməsi hesab edilir. Bu zaman yükün faktiki olduğu yerin daşıyıcıya məlum olub-olmaması əhəmiyyət kəsb etmir.[1]

Bəzən daşıyıcı yükü həqiqi yük sahibinə (yükalana) deyil, səhvən başqa şəxsə verir. Bu hal da yükün tam itməsinə bərabər tutulur və əsassız varlanma öhdəliyinin (**kondikasiya**) yaranmasına səbəb olur. Yükün həqiqi sahibi (yükalan) dedikdə daşıma (nəqliyyat) sənədində adı göstərilən şəxs başa düşülür. Yükün səhvən verildiyi şəxs isə faktiki yükalandır. Yükün faktiki yükalandan geri alınması və müvafiq hesablaşmaların aparılması məsələsini yükün həqiqi sahibi (yükalan) deyil, daşıyıcı həll edir.

Bəzi nəqliyyat konvensiyalarında daşıyıcını məsuliyyətə cəlb etməyə əsas olan halların daha geniş dairəsi nəzərdə tutulur. Yük daşınması barədə müvafiq Bern Konvensiyasına görə, dəmir yolu (daşıyıcı) üçün aşağıdakı hallarda məsuliyyət yaranır:[2]

-yük sahibinin daşıma müqaviləsinin dəyişdirilməsi barədə verdiyi tapşırığı yerinə yetirmədiyi halda (Konvensiyanın 23-cü maddəsinin 4-cü paraqrafı);

---

[1] Bax: Avstriya məhkəməsinin (Verkehr, 1973, № 49, s. 1880), Danimarka məhkəməsinin (Bulletin, 1969, № 7/8, p. 159), AFR məhkəməsinin (News Bulletin, 1979, № 43, p. 14) sənədləri.

[2] Bax: § 4 ст. 23, §2 ст.13, §6 ст.10. Международной Конвенции о железнодорожных перевозках грузов, подписанной в Берне 7 февраля 1970 г.

-daşıyıcı tərəfindən qaiməyə əlavə edilmiş sənədlərin itirilməsi və ya
onların düzgün tətbiq olunmaması halında (Konvensiyanın 13-cü maddəsinin 2-ci paraqrafı);

-yükün daşındığı yolun düzgün müəyyən edilmədiyi və tariflərin düzgün tətbiq olunmadığı halda (Konvensiyanın 10-cu maddəsinin 6-cı paraqrafı).

Bəzən nəqliyyat sazişində qaiməni müşayiət edən sənədlərin itirilməsi kimi hala görə də məsuliyyət nəzərdə tutulur. Belə ki, əgər qaiməni müşayiət edən sənədlər dəmir yolunun (daşıyıcının) təqsiri üzündən itərsə, onda o, buna görə məsuliyyət daşıyır.[3]

Beynəlxalq sərnişin daşımalarına aid olan konvensiyalarda (sazişlərdə) daşıyıcının sərnişin qarşısında məsuliyyət daşımasını şərtləndirən hallar müəyyən edilirmi? Varşava, Afina və digər konvensiyalara diqqət yetirdikdə görürük ki, daşıyıcı üçün üç əsas halda məsuliyyət yaranır. Həmin hallara aşağıdakılar aiddir:

-sərnişinin sağlamlığına zərər vurulması;

-baqajın salamat (olduğu kimi) qalmaması;

-baqajın təyinat yerinə çatdırılma müddətinin ötürülməsi (gecikdirilməsi).

Göründüyü kimi, beynəlxalq nəqliyyat konvensiya və sazişləri daşıyıcının məsuliyyətə cəlb edilməsini şərtləndirən halların dairəsini müəyyənləşdirir, onların siyahısını verir. Bu isə o deməkdir ki, beynəlxalq nəqliyyat konvensiya və sazişləri daşıyıcının məsuliyyəti məsələsini ümumi formada həll etmir və tənzimləmir.

Bununla belə, beynəlxalq nəqliyyat konvensiyaları (sazişləri) digər daşıma şərtlərinin pozulmasının bütün hallarına görə məsuliyyət nəzərdə tutan normalar müəyyənləşdirmir. Başqa sözlə desək, beynəlxalq daşımanın elə şərtləri vardır ki, beynəlxalq nəqliyyat konvensiyaları həmin şərtlərin pozulmasına görə məsuliyyət nəzərdə tutan konkret norma müəyyən etmir. Bu o deməkdir ki, həmin şərtlərin pozulmasına görə daşıyıcı (nəqliyyat

[3] Вах: § 1 ст. 22. Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении.

təşkilatı) müştəri (yük sahibi və sərnişin) qarşısında məsuliyyət daşımır.

Qeyd etmək lazımdır ki, daşıma şərtləri daşıyıcı tərəfindən yerinə yetiril-məlidir. Bu, onun vəzifəsidir. O, üzərinə düşən vəzifəni icra etməməyə görə məsuliyyət daşımalıdır. Məsuliyyətin beynəlxalq nəqliyyat konvensiyalarında (sazişlərində) nəzərdə tutulmamasının məsələyə dəxli yoxdur. Belə ki, nəqliyyat konvensiyaları (sazişləri) daşıyıcının məsuliyyət daşımasını şərtləndirən bütün halların hamısını nəzərə almaq və tənzimləmək iqtidarında deyildir. Lakin bu, daşıyıcını (nəqliyyat təşkilatını) müştəri qarşısında məsuliyyətdən azad etmək üçün əsas ola bilməz. Əgər beynəlxalq nəqliyyat konvensiyalarında (sazişlərində) daşıyıcının məsuliyyət hallarını tənzimləyən müvafiq normalar yoxdursa, onda həmin hallar daxili (milli) qanunvericilik aktları ilə nizamlanmalıdır. Söhbət ayrı-ayrı ölkələrin milli (daxili) qanunvericilik aktlarında ifadə olunan kollizion normaların (bağlamaların) tətbiqindən gedir. Lakin məsələnin bu cür həlli bəzən zərərçəkən şəxsin mənafeyini təmin etmir və mürəkkəb xarakterə malik olur. Çünki ayrı-ayrı ölkələrin daxili (milli) qanunvericiliyi daşımanın bəzi şərtlərinin pozulmasına görə daşıyıcı üçün məsuliyyət halı nəzərdə tutmur, ona görə daşıyıcının məsuliyyətini tənzimləmir. Belə ki, ayrı-ayrı ölkələrin daxili (milli) qanunvericiliyi daşımanın bir sıra şərtlərinin pozulmasına görə daşıyıcının məsuliyyət daşıması barədə göstəriş ifadə etmir.

Digər tərəfdən, beynəlxalq nəqliyyat konvensiyalarında (sazişlərində) daşımanın bu və ya digər şərtinin pozulmasına görə daşıyıcının məsuliyyət daşımasını nəzərdə tutan konkret hüquq normasının olmaması belə təfsir edilə və yozula bilər ki, həmin konvensiya göstərilən pozuntu halına görə daşıyıcı üçün məsuliyyət nəzərdə tutmaq istəmir və onun məsuliyyətini istisna etmək məqsədi güdür. Məhkəmə praktikasında bu cür yozmaya və təfsirə rast gəlmək mümkündür.

Yuxarıda göstərdiyimiz iki əsasa görə qeyd edə bilərik ki, **daşıyıcının müştəri (yük sahibi və sərnişin) qarşısında**

məsuliyyətini tənzimləməyin ən vacib yolu beynəlxalq nəqliyyat konvensiya və sazişləridir. Lazımdır ki, burada beynəlxalq daşımanın bütün şərtlərinin pozulmasına görə daşıyıcının məsuliyyət halları sadalansın və nəzərdə tutulsun. Bu, daşıyıcının məsuliyyətinin tənzimlənməsinin ən üstün və səmərəli yoludur.

Beynəlxalq nəqliyyat konvensiyaları (sazişləri) **daşıyıcını məsuliyyətdən azad edən halların müəyyənləşdirilməsinə** də diqqət yetirir. Burada daşıyıcının daşıma müddətinə əməl etməməsi həmin hallardan biri kimi nəzərdə tutulur. Yüklərin dəmir yolu ilə daşınması barədə bəzi sazişlərdə belə normaya təsadüf edilir ki, yükün təyinat yerinə çatdırılma müddətinin ötürülməsinə (gecikdirilmə-sinə) görə daşıyıcı məsuliyyət daşımır, yəni daşıma müddətinə əməl edilməməsi daşıyıcı üçün məsuliyyətə səbəb olmur.

Daşıma müddətinə əməl edilməməsi kimi hal beynəlxalq sərnişin daşımala-rını həyata keçirən daşıyıcı üçün də məsuliyyət yaratmır. Belə ki, əgər daşıyıcı sərnişinin təyinat yerinə və mənzil başına çatdırılma müddətini pozarsa, yəni həmin müddəti ötürərsə, o, məsuliyyət daşımır. Beynəlxalq nəqliyyat konvensiyalarında (sazişlərində) belə bir hüquqi göstərişə rast gəlinmir ki, daşıyıcı sərnişinin təyinat yerinə çatdırma müddətinin ötürülməsinə görə məsuliyyət daşısın. Onlar sərnişinin mənzil başına çatdırılmasının gecikdirilməsi halına görə daşıyıcının mülki (əmlak) hüquq məsuliyyəti daşımasını nəzərdə tutmur. Belə məsuliyyəti Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat qanunvericiliyi də müəyyənləşdirmir.[1]

Lakin Varşava Konvensiyası həmin konvensiyalar içərisində istisna hal təşkil edir. Belə ki, bu Konvensiyaya görə, sərnişin daşınması zamanı daşıyıcı onu mənzil başına gec çatdırması nəticəsində vurduğu zərərə görə məsuliyyət daşıyır.[2] Lakin təcrübədə həmin hala görə daşıyıcı çox nadir hallarda məsuliyyətə cəlb edilir. Ona görə ki, beynəlxalq hava nəqliyyatında sərnişini təyinat yerinə (mənzil başına)

[1] Bax: AHQ, TGM, ANN və s.
[2] Bax: ст.19.Варшавской Конвенции.

çatdırma müddətini dəqiq olaraq müəyyənləşdirmək qeyri-mümkündür. Məhz bu səbəbdən daşıyıcının sərnişin daşıma müddətinə əməl etməməsini və ya həmin müddəti pozmasını müəyyən etmək olmur.

Daşıyıcının məsuliyyətini istisna edən ikinci hal nüvə təsiri nəticəsində vurulan ziyandan ibarətdir. Belə ziyana **nüvə zərəri** deyilir.

Nüvə zərərinə görə məsuliyyət məsələsi bir neçə konvensiya və sazişlərlə tənzimlənir.[3] Bunlara nüvə konvensiyaları deyilir. Söhbət, ilk növbədə, Paris və Vyana konvensiyalarından gedir. Burada nəzərdə tutulur ki, nüvə zərərinə görə məsuliyyəti nüvə qurğusunu (mexanizmini) istismar edən (işlədən) şəxs daşıyır. Nüvə qurğusunu istismar edən (işlədən) şəxs dedikdə isə qurğunun operatoru başa düşülür.

Beynəlxalq daşımalar barədə əvvəllər bağlanmış sazişlərə görə isə nüvə zərəri üçün məsuliyyət həm də nəqliyyat təşkilatının (daşıyıcının) üzərinə qoyula bilərdi. Paris və Vyana konvensiyalarının qəbul edilməsi ilə əlaqədar olaraq, beynəlxalq nəqliyyat konvensiyalarında daşıyıcının məsuliyyəti barədə nəzərdə tutulan qaydalar tətbiq edilmədi. Bu barədə həm Vyana Konvensiyasında,[4] həm də Paris Konvensiyasında[5] göstəriş ifadə olunmuşdur.

---

[3] Bax: Парижская Конвенция о гражданской ответственности в области ядерной энергии от 29 июля 1960 г.; Венская Конвенция о гражданской ответственности за ядерный ущерб от 21 мая 1963 г.

[4] Bax: пункт 5 ст.2 Венской Конвенции о гражданской ответственности за ядерный ущерб.

[5] Bax: пункт «б» ст.6 Парижской Конвенции о гражданской ответственности в области ядерной энергии.

Nüvə zərərinə görə daşıyıcının məsuliyyət daşıması barədə norma bir sıra beynəlxalq nəqliyyat konvensiya və sazişlərində nəzərdə tutulmuşdur. Söhbət, hər şeydən əvvəl, Bern Konvensiyasından,[1] Bern Konvensiyasına əlavə edilən Sazişdən,[2] Afina Konvensiyasından[3] və Hamburq qaydalarından[4] gedir.

Göstərilən konvensiyalarda ifadə olunan normalar nüvə zərərinə görə daşıyıcının məsuliyyət daşımaması üçün əsasdırmı? Bu normalar yalnız o halda hüquqi əhəmiyyət kəsb edir ki, nüvə zərərinə görə məsuliyyət xüsusi göstəriş əsasında nüvə qurğusu operatorunun və ya başqa şəxslərin üzərinə qoyulsun. Əgər bu cür göstəriş olmazsa, onda nüvə zərərinə görə məsuliyyəti nəqliyyat təşkilatı (daşıyıcı) daşıyır. Əgər bu cür göstəriş ifadə olunarsa, daşıyıcı nüvə zərərinə görə məsuliyyət daşımır. Məlum məsələdir ki, belə halda nüvə zərəri üçün məsuliyyəti nüvə qurğusu operatoru daşıyacaqdır.

Nəqliyyat konvensiyalarının nüvə zərərinə görə daşıyıcının məsuliyyət daşımaması barədə normaları hüquq ədəbiyyatı səhifələrində müxtəlif cür təfsir edilir. Xarici müəlliflərdən B.Nanassi və J.Vik göstərirlər ki, nəqliyyat konvensiyalarının həmin normaları yalnız daşıyıcının yükün salamat (olduğu kimi) qalmaması

---

[1] Bax: ст.64 Международной Конвенции о железнодорожных перевозках грузов, подп.в Берне.

[2] Bax: ст.23 Дополнительного Соглашения к Международной Конвенции о железнодорожных перевозках пассажиров и багажа, подп. в Берне.

[3] Bax: ст.20 Афинской Конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа.

[4] Bax: пункт 3 ст.25 Конвенции ООН о морской перевозке грузов (Гамбургские правила).

halına aid edilməlidir. Onların fikrincə, göstərilən normaların daşıyıcının digər məsuliyyət hallarına aidiyyəti olmamalıdır.[5]

Alimlərdən O.N.Sadikov qeyd edir ki, nəqliyyat konvensiyalarının nüvə zərərinə görə daşıyıcının məsuliyyət daşımaması barədə normalarını (qaydalarını) məhdud təfsir etmək olmaz. Onun fikrincə, bu normalar daşıyıcının məsuliyyət hallarının hamısına aid edilməlidir.[6]

Fikrimizcə, bu məsələdə O.N.Sadikovun mövqeyinə üstünlük verilməlidir. Belə ki, həmin normaları məhdudlaşdırıcı təfsir etməyin elə bir əsası yoxdur. Əksinə, onları genişləndirici təfsir etmək lazımdır. Həqiqətən də, nəqliyyat konvensiyalarında göstərilir ki, nüvə insidenti zamanı daşıyıcı məsuliyyətdən azad edilir. Bu göstəriş isə daşıyıcının bütün məsuliyyət hallarına aid edilməlidir. Belə göstərişi məhdud mənada başa düşmək olmaz.

Göründüyü kimi, nüvə zərərinə görə daşıyıcının məsuliyyəti barədə normalar həm nəqliyyat konvensiyalarında, həm də nüvə konvensiyalarında nəzərdə tutula bilər. Məlum məsələdir ki, həmin konvensiyalar daşıyıcının məsuliyyəti barədə bir-birindən fərqli qayda və normalar müəyyən edə bilər. Zənn edirik ki, bu cür

---

[5] Bax: Nanassy B., Wick J.Das Internationale Eisenbahnfrachtrecht. Wien. 1965, p.232-324.

[6] Bax: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.83.

kolliziyanın yaranmaması üçün gələcək nəqliyyat konvensiyalarında nüvə zərərinə görə məsuliyyətin nüvə konvensiyaları ilə tənzimlənməsi barədə norma nəzərdə tutulması vacibdir. Belə norma yaradılacağı təqdirdə artıq konkret olaraq müəyyən ediləcəkdir ki, nüvə zərərinə görə məsuliyyət məsələsi nüvə konvensiyaları ilə nizama salınsın. Məsələyə belə yanaşma, təbii ki, dövlətlərarası sazişlərdə bu sahədə mövcud olan uyğunsuzluğun aradan qaldırılmasına zəmin yaradardı.

Beləliklə, beynəlxalq daşımalar həyata keçirilən zamanı nəqliyyat təşkilatı (daşıyıcı) üçün iki halda məsuliyyət əmələ gəlir. Həmin hallara aşağıdakılar aiddir:

-birinci, daşıma müddətinə əməl edilməməsi, yəni yükün, sərnişinin və ya baqajın təyinat yerinə çatdırılma müddətinin ötürülməsi halı;

-ikinci, nüvə təsiri nəticəsində zərər vurulması halı.

Beynəlxalq daşıma müqaviləsi üzrə məsuliyyətin əsası və şərtləri

Beynəlxalq daşıma müqaviləsi üzrə «mülki-hüquqi məsuliyyətin əsası» anlayışını «mülki-hüquqi məsuliyyətin şərtləri» anlayışından fərqləndirmək lazımdır. **Mülki-hüquqi məsuliyyətin əsası** dedikdə zərərin mövcudluğu, zərər vurulma faktı başa düşülür. Məhz bu fakt mülki-hüquqi məsuliyyətin, o cümlədən beynəlxalq nəqliyyat daşımaları sahəsində mülki-hüquqi məsuliyyətin əsası kimi çıxış edir. Əgər zərər (zərər vurulması faktı) yoxdursa, onda mülki- hüquqi məsuliyyət də yoxdur. Həm də **zərər mülki-hüquqi məsuliyyətin məcburi, zəruri və labüd şərtidir.**[1]

Zərər beynəlxalq daşımalar zamanı daşıyıcının davranışı ilə (hərəkət və ya hərəkətsizliyi ilə) vurulur. Bunun nəticəsində müştərinin (yük sahibinin və sərnişinin) əmlak vəziyyətində mənfi nəticələr yaranır, yəni müştəri zərərə düşür. Zərər isə müxtəlif formalarda ifadə oluna bilər: yükün və ya baqajın itməsi, yükün (və ya baqajın) çatışmaması (əskik çıxması), yükün (və ya baqajın) zədələnməsi, sərnişinin sağlamlığına xəsarət yetirilməsi və s.

Mülki-hüquqi məsuliyyətin şərtləri dedikdə qanunda nəzərdə tutulan elə tələblər başa düşülür ki, bu tələblər əsasında zərər vurulması faktına hüquqi qiymət verilir və zərər vuran şəxsə mülki-hüquqi sanksiya tətbiq edilir. Həmin şərtlər aşağıdakılardan ibarətdir:

-daşıyıcının hüquqazidd, yəni qeyri-hüquqi davranışı;

-daşıyıcının hüquqazidd davranışı ilə vurulmuş zərər faktı arasında səbəbli əlaqə;

-daşıyıcının təqsiri.

Göründüyü kimi, zərər (zərər vurulması faktı) mülki-hüquqi məsuliyyətin şərtləri sırasına aid olunmur.[1] Hüquq ədəbiyyatı

---

[1] Bax: Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının mülki hüququ. Dərslik. I cild. I kitab. Bakı, 2003, s.671-672.

[1] Qeyd etmək lazımdır ki, müəlliflərin çoxu zərəri mülki-hüquqi məsuliyyətin şərtlərindən biri hesab edirlər. Məsələn, bax: Белякова А.М. Имущественная

səhifələrində bəzi müəlliflər haqlı olaraq, yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi, zərəri (zərər vurulması faktını) mülki-hüquqi məsuliyyətin əsası hesab edirlər.[2] Almaniya mülki-hüquq doktrinasında məsələyə başqa cür yanaşılır. Belə ki, «Tatbestand», yəni əməl (məlum məsələdir ki, hüquqazidd əməl) məsuliyyətin əsası kimi götürülür.[3] Hüquqazidd əməl isə məsuliyyətin əsası deyil, şərti sayılır.

Mülki-hüquqi məsuliyyətin şərtlərindən ikisi – hüquqazidd əməl və səbəbli əlaqə obyektiv xarakterə malikdir. Mülki-hüquqi məsuliyyətin şərtlərindən digəri olan təqsir isə bunlardan fərqli olaraq, subyektiv təbiəti ilə seçilir. Təqsir mülki-hüquqi məsuliyyətin subyektiv şərtidir.[4] Dediklərimiz həm də beynəlxalq nəqliyyat daşımaları sahəsinə aiddir.[5]

Beynəlxalq nəqliyyat konvensiyaları, bir qayda olaraq, beynəlxalq nəqliyyat sahəsində **təqsirə görə məsuliyyət prinsipindən (təqsirlilik prinsipindən)** çıxış edir. Özü də nəqliyyat

---

ответственность за причинение вреда. М., 1979, с.7, 27; Смирнов В.Т., Собчак А.А. Общее учение о деликтных обязательствах в советском гражданском праве. Л., 1983, с.31; Советское гражданское право. Учебник. Том 2/ Под ред. О.А. Красавчикова. М., 1985, с.383; Гражданское право. Учебник. Том 1/Под ред Е.А.Суханова, М., 1998, с.491; Гражданское право. Учебник. Часть 1/ Под ред. Ю.К.Толстого, А.П.Сергеева. М., 1997, с.536; Гражданское право. Учебник. Часть 1/Под ред. З.И.Цыбуленко. М., 1998, с.427; Гражданское право. Учебник. Часть 1/ Под ред. А.Г.Калпина. М., 1997, с.444.

[2] Bax: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Общие положения. М., 1997, с.568; Гражданское право. Учебник. Том 2. Полутом 2/ Под ред. Е.А.Суханова. М., 2000, с.369; Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının mülki hüququ. Dərslik. I cild. II kitab. Bakı, 2003, s.669.

[3] Bax: Medicus D. Bürgerliches Recht. Berlin, 1999, p.3; А.Жалинский, А.Рёрихт. Введение в немецкое право. М., 2001, с.366.

[4] Bax: Allahverdiyev S.S.Azərbaycan Respublikasının mülki hüququ. Dərslik. I cild. II kitab. Bakı, 2003, s.686.

[5] Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat daşıma müqavilələri üzrə mülki-hüquqi məsuliyyət məsələlərinin araşdırılması barədə bax: məsələn, Əliyev E.Ə. Nəqliyyat hüququnun əsasları. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2004, s.221-241; Əliyev E.Ə. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2005, s.499-525 və b.

konvensiyalarının əksəriyyəti **təqsirlilik prezumpsiyasını** müəyyən edir. Təqsirlilik prezumpsiyasına görə, əksi sübut edilənə kimi, daşıyıcı vurduğu zərərə görə təqsirli bilinir. Əgər sübut edilsə ki, zərərin vurulmasında daşıyıcının təqsiri yoxdur, onda o, məsuliyyət daşımır. Sübutetmə vəzifəsi daşıyıcının üzərinə düşür, yəni daşıyıcı təqsirsiz olmasını özü sübut etməlidir.

Təqsirlilik prinsipinə görə, daşıyıcı yalnız təqsiri olduqda məsuliyyət daşıyır. Bu prinsip, xüsusilə Varşava Konvensiyasında açıq şəkildə ifadə olunmuşdur. Konvensiyada göstərilir ki, əgər daşıyıcı zərərin vurulmaması üçün özündən asılı olan bütün tədbirləri gördüyünü və ya belə tədbirlərin görülməsinin mümkün olmadığını sübuta yetirərsə, onda məsuliyyət daşımır.[1] Daşıyıcının məsuliyyət daşımaması isə onu ifadə edir ki, o, təqsirsiz sayılır. Bu yolla, mahiyyətcə təqsirə görə məsuliyyət prinsipi formulə edilmişdir. Başqa sözlə desək, Varşava Konvensiyası daşıyıcının təqsirinə görə məsuliyyət nəzərdə tutur. Varşava Konvensiyasının təqsirə görə məsuliyyət prinsipi formulə etməsini bir sıra müəlliflər də təsdiqləyirlər.[2]

Yeri gəlmişkən, təqsirə görə məsuliyyət prinsipini Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ da nəzərdə tutur. Məsələn, «Nəqliyyat haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanununa görə, daşıyıcı yükün və ya baqajın itməsi, əskik çıxması və zədələnməsinə (xarab olmasına) görə təqsiri olduqda məsuliyyət daşıyır.[3] Varşava Konvensiyasının normasını Azərbaycan Respublikasının keçmiş Hava Məcəlləsi olduğu kimi təkrarlayırdı. Belə ki, əgər daşıyıcı zərərin qarşısını almaq üçün lazım olan bütün tədbirləri gördüyünü və ya belə tədbirlər görməyin mümkün olmadığını sübut etməsə, yükün itməsi, çatışmaması və ya zədələnməsi üçün məsuliyyət daşıyır.[4] Yeni qəbul olunmuş

---

[1] Bax: ст. 20 Варшавской Конвенции.

[2] Bax: Guldimann W. Internationales Lufttransportsrecht. Kommentar. Zürich, 1965, p. 112; Shawcross and Beaumont. Air law, 4 Edition. London, 1977, p.339; Podiere R. Droit des transports. Paris, 1977, p.694, p.736; Лунц Л.А.Курс международного частного права. Том 2. М., 1973, с.272.

[3] Bax: NHQ-nin 18-ci maddəsinin 2-ci bəndi.

[4] Bax: Azərbaycan Respublikasının keçmiş Hava Məcəlləsinin 105-ci maddəsi.

«Aviasiya haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanununda isə XI fəsil (maddə 49 – 51) hava gəmilərinin istismarı ilə əlaqədar vurulan zərərə, o cümlədən hava daşımaları ilə əlaqədar sərnişinlərə, baqaja və yükə vurulan zərərə görə məsuliyyət məsələlərinə həsr olunmuşdur. Habelə «Avtomobil nəqliyyatı haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanununda (2008-ci il) avtomobil nəqliyyatının fəaliyyəti sahəsində məsuliyyət məsələlərinə xüsusi yer ayrılmışdır.[1] Dəmir Yolu Nizamnaməsi də təqsirə görə daşıyıcının üzərinə məsuliyyət qoyur.[2]

Təqsirə görə məsuliyyət prinsipi digər nəqliyyat konvensiyalarında da nəzərdə tutulmuşdur. Bu konvensiyalara görə, yalnız daşıyıcının təqsiri olduqda onun üzərinə məsuliyyət qoyulmalıdır.[3]

Beynəlxalq sərnişin daşımalarına aid olan nəqliyyat konvensiyaları da təqsirə görə məsuliyyət prinsipindən çıxış edir. Həmin konvensiyalar daşıyıcı üçün məsuliyyəti yalnız onun təqsiri olduqda nəzərdə tutur.[4]

Bununla belə, beynəlxalq nəqliyyat konvensiya və sazişləri həm də təqsirsiz məsuliyyət məsələsini tənzimləyir. **Təqsirsiz məsuliyyət** dedikdə daşıyıcının təqsirdən asılı olmayaraq məsuliyyət daşıması başa düşülür. Təqsirsiz məsuliyyətə görə, daşıyıcı təqsiri olub-olmamasına baxmayaraq, vurduğu zərərin əvəzini ödəyir, yəni məsuliyyətə cəlb edilir.[5]

---

[1] Bax: «Avtomobil nəqliyyatı haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununun VII fəsli (maddə 52-58) // «Xalq» qəzeti, Bakı
, 2008, 10 iyul, s. 3-5.

[2] Bax: ст. 148 Устава Железных Дорог СССР.

[3] Bax: пункт 2 ст.17 Конвенции о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом; § 2 ст. 27 Международной Конвенции о железнодорожных перевозках грузов; пункт 1§ 2 ст. 22 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении; ст. 5 Конвенции о морской перевозке грузов.

[4] Bax: пункт 1 ст.3 Афинской Конвенции о перевозке морем пассажиров и багажа; Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа; Конвенция о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям.

[5] Təqsirsiz məsuliyyət barədə bax: Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının mülki hüququ. Dərslik. I cild. II kitab. Bakı, 2003, s. 690; II cild. Bakı, 2001, s.735.

[6] Bax: Протокол об изменении Варшавской Конвенции, измененной Гаагским Протоколом, подписанный в Гватемале 8 марта 1971 г.

Qvatemala Protokolu təqsirsiz məsuliyyət halını nəzərdə tutan beynəlxalq nəqliyyat sazişlərindən biridir. Bu Protokola görə, aviaşirkət (daşıyıcı) yalnız iki halda sərnişinin sağlamlığına vurulmuş zərərə görə məsuliyyət daşıyır:[6] birinci – sərnişinin sağlamlıq vəziyyətinə görə zərər vurulması, ikinci – zərərçəkənin özünün təqsirli olması. Qalan hallara görə onun üçün məsuliyyət yaranmır. Deməli, aviaşirkət (daşıyıcı) təqsiri olub-olmamasından asılı olmayaraq məsuliyyət daşıyır. Bu isə təqsirsiz məsuliyyət halını nəzərdə tutmaq deməkdir. Buradan belə nəticəyə gəlmək olar ki, aviaşirkət (daşıyıcı) qarşısıalınmaz qüvvəyə, yəni həmin şəraitdə fövqəladə və qarşısı alına bilməyən hallara görə də məsuliyyət daşıyır.

Təqsirsiz məsuliyyət halını nəzərdə tutan digər beynəlxalq nəqliyyat sazişi Monreal Protokoludur. Bu Protokola görə, hava daşıyıcısı təqsirdən asılı olmayaraq məsuliyyət daşıyır.[1] Söhbət beynəlxalq sərnişin daşımalarını həyata keçirən daşıyıcıdan deyil, beynəlxalq yük daşımalarını həyata keçirən daşıyıcıdan gedir.

Daha başqa bir sazişə görə, dəmir yolu (daşıyıcı) iki halda sərnişin qarşısında məsuliyyət daşımaqdan azad edilir:[2]

–birinci, lazımi diqqət göstərilməsinə baxmayaraq, daşıyıcının qarşısını ala bilmədiyi üçüncü şəxslərin hərəkətləri və xarici hallar;

-ikinci, zərərçəkən şəxsin təqsirli olması zamanı.

Hüquq ədəbiyyatında təqsirsiz məsuliyyət ya «obyektiv məsuliyyət», ya «ciddi məsuliyyət», ya «yüksək məsuliyyət», ya da «mütləq məsuliyyət» adı altında nəzərdə tutulur. Zənnimizcə, «obyektiv məsuliyyət» daha münasib termindir, çünki təqsirsiz

---

[1] Вах: Монреальский Протокол № 4 «Об изменении Варшавской Конвенции, измененной Гаагским Протоколом», подписанный в Монреале 25.09.1975 г.

[2] Вах: § 2 и §3 ст. 2 Дополнительного Соглашения к Международной Конвенции о железнодорожных пере-возках пассажиров и багажа.

məsuliyyət daşıyıcının iradəsindən asılı olmayaraq yaranır. «Təqsirsiz məsuliyyət» termininin özü daha uğurlu termindir.

Təqsirsiz məsuliyyət, zənnimizcə, ədalət baxımından, məqsədəuyğun hesab edilən məsuliyyətdir. Ona görə ki, bu məsuliyyət nəqliyyat təşkilatının sərnişin qarşısında məsuliyyət daşıması məsələsidir.

Lakin təqsirsiz məsuliyyət «təqsirə görə məsuliyyət» kimi vacib prinsipin əhəmiyyətini və rolunu azalda bilməz. Bu prinsip bütün sahələrdə, o cümlədən beynəlxalq nəqliyyat sahəsində mülki-hüquqi məsuliyyətin əsas və başlıca şərti kimi çıxış edir.

Beynəlxalq daşıma müqaviləsi üzrə məsuliyyətin həddi

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun həll etdiyi məsələlər-dən biri də mülki-hüquqi məsuliyyətin həddi məsələsidir. Söhbət beynəlxalq daşıma müqaviləsi üzrə daşıyıcının üzərinə düşən məsuliyyətin həddindən gedir.

Daşıyıcı, təbii ki, öz müqavilə öhdəliklərini lazımi qaydada (lazımınca) icra etməlidir. Buna görə o, mülki-hüquqi məsuliyyət daşıyır. Lakin onun üzərinə düşən məsuliyyət mütləq, sonsuz xarakterə malik deyildir. Belə ki, daşıyıcı yalnız müəyyən ölçüdə məsuliyyət daşıyır. Həmin ölçüyə daşıyıcının məsuliyyət həddi deyilir.

Beynəlxalq sərnişin daşımaları zamanı sərnişinin sağlamlığına zərər vurulduğu hallarda, daşıyıcı onun əvəzini müəyyən məbləğdə pulla ödəməlidir. Zərərin əvəzinin ödənilməsinin maksimum məbləği daşıyıcının sərnişin qarşısındakı məsuliyyət həddidir.

Yükün salamat (olduğu kimi) qalmadığı, yəni itdiyi, əskik çıxdığı (çatışmadığı), zədələndiyi və ya korlandığı (xarab olduğu) hallarda yük sahibinə zərər vurulur. Daşıyıcı zərərin əvəzini müəyyən məbləğdə pulla ödəyir. Pulun ödənilmiş ən son məbləği daşıyıcının məsuliyyət həddini ifadə edir.

Yükün (və ya baqajın) təyinat yerinə çatdırılma müddətinin ötürüldüyü hallarda da daşıyıcı vurduğu zərərin əvəzini ödəməlidir. Belə halda pulun ödənilmiş ən son məbləği daşıyıcının məsuliyyət həddini əks etdirir.

Deməli, **daşıyıcının məsuliyyət həddi** dedikdə daşınma zamanı sərnişinin səhhətinin pozulduğu, yükün (və ya baqajın) salamat (olduğu kimi) qalmadığı və ya yükün (baqajın) təyinat yerinə çatdırılma müddətinin ötürüldüyü hallarda vurulmuş zərərin əvəzinin pulla ödənilməsinin maksimum (ən son) məbləği başa düşülür. Daşıyıcının daşıma prosesində vurduğu zərərin əvəzini pul məbləği ilə ödəməsi müəyyən hədlə məhdudlaşır. Bu isə onu ifadə edir ki, beynəlxalq nəqliyyat hüququ daşıyıcının məsuliyyət həddini

müəyyənləşdirməklə məhdud məsuliyyət prinsipini formulə edir. **Məhdud məsuliyyət prinsipi** isə müasir beynəlxalq nəqliyyat hüququ-nun ənənəvi prinsipidir. Onu bir çox ölkələrin milli nəqliyyat hüququ qəbul etmişdir.

Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ da məhdud məsuliyyət prin-sipindən çıxış edir.[1] Belə ki, yükün itirildiyi və ya məhv olduğu halda daşıyıcı onun dəyəri həddində məsuliyyət daşıyır, yəni yükün tam dəyərini ödəyir (MM-in 859-cu maddəsinin 1-ci bəndi). Yük (və ya baqaj) əskik çıxdıqda, əskik çıxmış yükün (və ya baqajın) dəyəri miqdarında daşıyıcının üzərinə məsuliyyət düşür [2] və s.

Məlum olduğu kimi, daşıyıcı məhdud məsuliyyət prinsipinə görə, itirilmiş, yaxud əskik çıxmış yükün və s. dəyərini ödəyir, yəni zərərin "real zərər» adlı hissəsinin əvəzini ödəyir. Zərərin "əldən çıxmış fayda» adlı hissəsinin əvəzinin ödənilməsinə gəldikdə isə qeyd etmək lazımdır ki, onun əvəzi ödənilmir.

Daşıyıcı üçün məhdud məsuliyyətin nəzərdə tutulmasını, yəni daşıyıcının məsuliyyətinin məhdudlaşdırılmasını nə ilə izah etmək olar?

Daşıma zamanı müştərilərə öz həcminə (miqdarına) görə böyük məbləğdə zərər vurulmasının potensial təhlükəsi yaranır. Konvensiya iştirakçıları bunu nəzərə alaraq, müştərilərin maliyyə imkanlarını aşan hədsiz (həddən çox) pretenziyalarından qorunmağa cəhd etmişlər. Buna görə də onlar müştəri qarşısında daşıyıcının məsuliyyət həddini müəyyənləşdirirlər. Bundan başqa hüquq ədəbiyyatı səhifələrində digər səbəblər və əsaslar da göstərilir.[1]

---

[1] Məhdud məsuliyyət prinsipi barədə bax: Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının mülki hüququ. Dərslik. II cild. Bakı, 2001, s. 450; Əliyev E.Ə. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ. Dərs vəsaiti. Bakı, 2005.

[2] Bax: NHQ-nin 18-ci maddəsi.

[1] Bax: Грязнов В.С., Колосов Ю.М. Международно-правовое регулирование ответственности в воздушном праве // Советское государство и право. М., 1968, № 11, с.69; Jenks C.Liability for Ultra-hazardous Activites in International law (Recueil des cours. t. 117, 1967, p.84).

Nəqliyyat sazişlərində daşıyıcının məsuliyyət həddi müxtəlif cür təyin edilir. Yük və baqaj daşımaları zamanı zərərə görə əvəz ödəmənin maksimum həddi çəki vahidinə (adətən, kiloqrama) əsasən müəyyən edilir. Sərnişin daşımalarında zərərə görə maksimum əvəz ödəmə bir zərərçəkən sərnişinə və onun öhdəsində (himayəsində) olan şəxslərə görə müəyyənləşdirilir. Yük və baqajın təyinat yerinə çatdırılma müddətinin ötürülməsinə görə isə daşıyıcının məsuliyyət həddi daşıma haqqından və ya onun bir hissəsindən ibarətdir.

Nəqliyyat konvensiyalarında daşıyıcının məsuliyyət həddi aşağıda göstərilən iki yolla təyin edilir:

-birinci, Fransa frankı ilə;

-ikinci, Beynəlxalq Valyuta Fondunun hesablaşma vahidi ilə.

Əvvəlki sazişlərdə ya köhnə frankdan, ya da Puankare frankından istifadə olunur. Bu, sazişin bağlanma vaxtından asılıdır. Məsələn, Varşava Konvensiyasına görə hava daşıyıcısının məsuliyyəti 1 kq çəki üçün 250 frank məbləği ilə məhdudlaşır. Beynəlxalq avtomobil yük daşınması müqaviləsinə görə yükün salamat (olduğu kimi) qalmaması zamanı daşıyıcının məsuliyyət həddi 1 kq brutto çəki üçün 25 qızıl frank məbləğində müəyyən edilir.

Frankın qızıl məzmunu müxtəlif olub, təxminən 1:5 nisbətindədir. Qızılın qiymətinin kəskin dəyişməsi ilə vəziyyət mürəkkəbləşdi. Belə ki, zərərçəkən müştərilər (iddiaçılar) daşıyıcıya zərərin əvəzinin qızılın sərbəst bazar qiyməti ilə ödənilməsi barədə tələb irəli sürməyə başladılar. Hətta bəzən bu cür tələblər məhkəmə və arbitraj tərəfindən də təmin edilirdi.

Belə hal məsələnin digər qaydada həll olunmasını tələb edirdi. Bu cür halı aradan qaldırmaq üçün beynəlxalq nəqliyyat konvensiyaları daşıyıcının məsuliyyət həddini başqa yolla təyin etməyə başladılar. Yeni nəqliyyat konvensiyaları daşıyıcının məsuliyyət həddinin Beynəlxalq Valyuta Fondunun hesablaşma vahidi ilə müəyyənləşdirilməsi barədə qayda nəzərdə tutur. Fondun üzvü olmayan ölkələr isə daşıyıcının məsuliyyət həddini şərti qızıl vahidi ilə müəyyən edə bilərlər.

Beynəlxalq nəqliyyat konvensiyalarında daşıyıcının məsuliyyət həddi barədə nəzərdə tutulan normalar, bir qayda olaraq, imperativ xarakterə malikdir. Lakin bəzi konvensiyalarda bu normalar dispozitiv xarakter daşıyır.[1] Buna görə də maraqlı şəxslərin razılığı ilə daşıyıcının məsuliyyət həddi həm artırıla, həm də azaldıla bilər. Bu, tərəflərin istək və razılığından asılıdır.

Elə nəqliyyat konvensiyaları da vardır ki, onların daşıyıcının məsuliyyət həddini nəzərdə tutan normaları bəzi hallarda tətbiq edilmir. Belə ki, bu hədd konvensiya iştirakçısı olan dövlətlərin milli (daxili) nəqliyyat hüququ ilə artırıla bilər. Məsələn, Cenevrə[2] və Afina[3] konvensiyalarını bunlara misal göstərmək olar.

Zərərvuranın qəsdi olduqda, bir qayda olaraq, daşıyıcının məsuliyyət həddini nəzərdə tutan norma tətbiq edilmir. Ona görə ki, belə halda daşıyıcının üzərinə tam məsuliyyət düşür. Bəzi nəqliyyat konvensiyalarında nəzərdə tutulur ki, zərərvuranın kobud təqsiri mövcud olduqda, məsuliyyətin həddi artır. Lakin bu cür normaların praktiki əhəmiyyəti bir o qədər də böyük deyildir. Ona görə ki, zərərvuranın qəsdi və kobud ehtiyatsızlığı zərərçəkən şəxs tərəfindən sübuta yetirilməlidir, bunu isə çox vaxt sübut etmək mümkün olmur.

Daşıyıcının məsuliyyət həddini artıran normaların da praktiki əhəmiyyəti, demək olar ki, yoxdur. Belə ki, daşıyıcı ilə müştəri arasında daşıyıcının məsuliyyət həddinin artırılması barədə razılıq əldə olunması, ümumiyyətlə, mümkün olan məsələ deyildir. Əlbəttə, daşıyıcı razı ola bilməz ki, onun məsuliyyət həddini artıran hər hansı saziş bağlansın. Məhkəmə praktikası materiallarında çətin ki, belə saziş bağlanması müəyyən edilsin. Əksinə, praktikada daşıyıcının məsuliyyət həddini azaldan sazişlərlə bağlı mübahisələrə təsadüf etmək mümkündür.

---

[1] Məsələn, bax: ст.35 Международной Конвенции о железнодорожных перевозках грузов (МГК).

[2] Bax: пункт 1 ст. 13 Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа, подписанной в Женеве.

[3] Bax: пункт 2 ст.7 Афинской Конвенции о перевозке морем пассажиров и багажа.

Daşıyıcının məsuliyyət həddini müəyyən etmək üçün əsas meyar kimi hansı hal nəzərə alınır? Qeyd etmək lazımdır ki, daşıma prosesində nemətlərə zərər vurula bilər. Söhbət, hər şeydən əvvəl, sərnişinin sağlamlığı kimi şəxsi qeyri-maddi (qeyri-əmlak) nemətdən gedir. Zərər həm də maddi nemətlərə vurula bilər. Məsələn, yük və baqaj əmlak olmaqla maddi nemət hesab edilir.

Məhz zərər vurula bilən nemətlərin həqiqi dəyəri (qiyməti) daşıyıcının mülki-hüquqi məsuliyyət həddinin müəyyən edilməsi üçün əsas meyardır. Sərnişin daşımalarında sağlamlıq, yük (baqaj) daşımalarında isə yük və baqaj nəzərə alınan əsas nemətlərdir.

Beynəlxalq daşıma müqaviləsi üzrə qarışıq məsuliyyət

Beynəlxalq daşıma müqaviləsinin iştirakçıları (daşıyıcı və müştəri) öz müqavilə öhdəliklərini lazımınca icra etməlidirlər. Onlar öz müqavilə öhdəliklərini yerinə yetirməməyə görə mülki-hüquqi məsuliyyət daşıyırlar.

Bəzən müqavilənin hər iki iştirakçısı təqsirli hərəkətlərə yol verir. Belə ki, məsələn, müqavilə iştirakçıları tərəfindən daşıma müqaviləsi üzrə öhdəlik yerinə yetirilmir və ya lazımınca yerinə yetirilmir, müqavilə şərtinə əməl olunmur və bunun da nəticəsində zərər vurulur. Belə halda vurulmuş zərərin əvəzini kim ödəməlidir: daşıyıcı, yoxsa müştəri?

Qeyd etmək lazımdır ki, göstərilən hallarda zərərin vurulmasına hər iki «müqavilə iştirakçısı»nın təqsirli hərəkətləri səbəb olur. Belə ki, daşıma öhdəliyinin icra edilməməsi və ya lazımınca icra edilməməsi hər iki «müqavilə iştirakçısı»nın təqsiri üzündən baş verir. Buna görə də vurulmuş zərərin əvəzini hər iki «müqavilə iştirakçısı» ödəməlidir, yəni zərər daşıyıcı ilə müştəri arasında bölüşdürülməlidir. Sovet hüquq ədəbiyyatında bu hal **qarışıq məsuliyyət** adlanırdı. Sovet mülki hüququna «qarışıq məsuliyyət» anlayışı məlum idi.[1] Xarici ölkələrin mülki hüququnda isə həmin hala «contributory negligence» (zərərçəkənin təqsiri) deyilir.

Qarışıq məsuliyyət Azərbaycan Respublikasının mülki qanunvericiliyinə də məlumdur.[1] Düzdür, burada «qarışıq məsuliyyət» termini işlədilmir. Lakin mülki qanunvericilikdə onun əsas əlamətləri müəyyən edilir (MM-nin 458-ci maddəsi). Əsas əlamət ondan ibarətdir ki, öhdəlik hər iki tərəfin təqsiri üzündən pozulur, yəni icra edilmir və ya lazımınca icra edilmir.

---

[1] Вах: част 2 ст.37 Основ гражданского законодательства СССР и союзных республик.

[1] Bax: Allahverdiyev S.S.Azərbaycan Respublikasının mülki hüququ. Dərslik. I cild. II kitab. Bakı, 2003, s. 662.

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnda da qarışıq məsuliyyət prinsipi nəzərdə tutulmuşdur. Varşava Konvensiyasına görə, zərər tam və ya qismən zərərçəkənin təqsiri nəticəsində vurularsa, onda məhkəmə daşıyıcını tam və ya qismən olaraq məsuliyyətdən azad edə bilər. Bu halı daşıyıcı sübut etməlidir.[2] Burada qarışıq məsuliyyət haqqında norma nəzərdə tutulmuşdur. Bu cür normaya Afina Konvensiyasında,[3] Hamburq qaydalarında[4] da rast gəlmək mümkündür.

Qarışıq məsuliyyət, bir qayda olaraq, məhkəmə qərarı ilə tətbiq edilir. Başqa sözlə desək, vurulmuş zərər daşıyıcı ilə müştəri arasında bölüşdürülür. Özü də əgər zərər zərərçəkənin tam təqsiri üzündən vurularsa, onda zərərin bölüşdürülməsində daşıyıcı iştirak etmir və o, məsuliyyətdən tam azad edilir. Məsələn, sərnişin özünü daşıma (nəqliyyat) vasitəsindən (məsələn, avtobusdan, qatardan və s.) atarkən xəsarət alır. Belə halda daşıyıcı mülki-hüquqi məsuliyyətdən tam azad edilir və sərnişinin sağlamlığına vurulmuş zərərin bölüşdürülməsində iştirak etmir. Başqa bir misalda, yükgöndərən çürüməyə başlayan meyvə məhsullarını qutulara qablaşdırıb xarici ölkələrdən birinin bazarına göndərmək üçün daşıyıcıya (dəmir yoluna) təhvil verir. Daşıyıcı yükün təyinat yerinə çatdırılma müddətinə əməl edir, öz üzərinə düşən vəzifələri lazımınca icra edir, hər hansı bir pozuntuya yol vermir. Lakin bunlara baxmayaraq, nəqliyyat vasitəsi (yük qatarı) təyinat yerinə çatdıqda meyvənin (yükün) tamamilə çürüməsi və xarab olması müəyyənləşdirilir. Bunun nəticəsində, məlum məsələdir ki, yükgöndərənə zərər vurulur. Zərərin vurulmasında daşıyıcının təqsiri yoxdur. Zərər yükgöndərənin (zərərçəkənin) tam təqsiri üzündən vurulur. Buna görə də daşıyıcı məsuliyyətdən tam azad edilir və buna görə də zərərin bölüşdürülməsində iştirak etmir.

Zərər zərərçəkənin (yükgöndərənin, sərnişinin) qismən təqsiri üzündən vurularsa, onda daşıyıcı zərərin bölüşdürülməsində iştirak

---

[2] Bax: ст. 21 Варшавской Конвенции.
[3] Bax: ст. 6 Афинской Конвенции.
[4] Bax: ст. 5 Конвенции о морской перевозке грузов.

edir. Belə halda daşıyıcı məsuliyyətdən qismən azad edilir. Buna görə də vurulmuş zərərin bir qisminin əvəzini daşıyıcı, digər qisminin (hissəsinin) əvəzini isə zərərçəkən (yükgöndərən, sərnişin) ödəyir. Bu isə məhkəmə qərarı ilə müəyyən edilir. Başqa sözlə desək, vurulmuş zərər daşıyıcı ilə zərərçəkən arasında məhkəmə tərəfindən bölüşdürülür. Bu zaman məhkəmə tərəflərin təqsirlilik dərəcəsini nəzərə almalıdır.

Bununla belə, elə nəqliyyat sazişləri vardır ki, onlar qarışıq məsuliyyəti nəzərdə tutsa da, vurulmuş zərərin məhkəmənin iştirakı olmadan bölüşdürül-məsini müəyyən edir. Belə halda vurulmuş zərər tərəflərin öz razılığı əsasında bölüşdürülür.[1]

Beynəlxalq nəqliyyat konvensiyaları və sazişləri arasında elələri də vardır ki, onlar qarışıq məsuliyyət barədə norma nəzərdə tutmur, yəni qarışıq məsuliyyəti tənzimləmir. Lakin bu hal təcrübədə məsuliyyətin növünün tətbiq edilməsinə mane olmur. Bir çox ölkələrin məhkəmələri daşıma prosesində qarışıq məsuliyyətin tətbiq olunmasını mümkün hesab edirlər. Özü də qarışıq məsuliyyət həm yük daşımaları zamanı, həm də sərnişin daşımaları zamanı tətbiq edilə bilər. Belə halda tərəflər arasında yaranmış qarışıq məsuliyyət nə ilə tənzimlənir? Axı müvafiq nəqliyyat konvensiyasında qarışıq məsuliyyət barədə norma nəzərdə tutulmur və o, qarışıq məsuliyyəti tənzimləmir. Belə hallarda, əlbəttə, məhkəmələr ayrı-ayrı ölkələrin milli (daxili) nəqliyyat hüququna istinad etməlidir. Məhkəmələr qarışıq məsuliyyəti tənzimləyən daxili (milli) hüquq normalarını əldə əsas tutaraq məsələni həll edir.

Bəzi nəqliyyat sazişləri qarışıq məsuliyyəti deyil, birgə (solidar) məsuliyyəti nəzərdə tutur. Məsələn, Dəmir yolu ilə beynəlxalq yük daşınması haqqında Saziş birgə (solidar) məsuliyyəti tənzimləyir.[2] Özü də bu saziş dəmir yolunun və yük sahibinin deyil, yalnız yükdaşımada iştirak edən dəmir yollarının

---

[1] Вах: § 3 ст.2 Дополнительного Соглашения к Международной Конвенции о железнодорожных перевозках пассажиров и багажа.

[2] Вах: ст.21 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении.

(daşıyıcıların) birgə məsuliyyət daşımasını nəzərdə tutur. Həmin Sazişdə qarışıq məsuliyyət barədə göstərişə rast gəlmirik. Belə halda beynəlxalq dəmir yolu daşımaları zamanı qarışıq məsuliyyət tətbiq etmək mümkündürmü?

Qeyd etmək lazımdır ki, göstərilən Sazişin 35-ci maddəsində ümumi kollizion norma nəzərdə tutulmuşdur. Bu normaya əsasən, beynəlxalq dəmir yolu daşımalarında qarışıq məsuliyyəti tətbiq etmək üçün ayrı-ayrı ölkələrin daxili (milli) nəqliyyat hüququna istinad etmək lazımdır. Məlum məsələdir ki, ölkələrin daxili (milli) hüququ, bir qayda olaraq, qarışıq məsuliyyətə yol verir.

Azərbaycan Respublikası həmin Sazişin iştirakçısıdır. Əgər bu Sazişin 35-ci maddəsi Azərbaycan Respublikasının daxili (milli) nəqliyyat hüququna istinad edilməsini müəyyənləşdirərsə, onda Azərbaycan Respublikası Mülki Məcəlləsinin qarışıq məsuliyyət barədə norması (MM-in 458-ci maddəsi) tətbiq ediləcəkdir. Bu isə beynəlxalq dəmir yolu daşımaları zamanı qarışıq məsuliyyətin tətbiq edilməsinin mümkünlüyünü göstərir.

Qarışıq məsuliyyətin yaranmasının əsas şərtlərindən biri yük daşınması müqaviləsində iştirak edən tərəflərin hər ikisinin təqsirli hərəkətlərə yol verməsidir. Buna mülki hüquq elmində **qarışıq təqsir** deyilir.

Qarışıq təqsir odur ki, mülki hüquq pozuntusu hər iki tərəfin – həm kreditorun, həm də borclunun təqsiri üzündən baş verir.[1] Beynəlxalq daşıma müqaviləsi üzrə müştəri (yük sahibi, sərnişin) kreditor, daşıyıcı isə borclu şəxs sayılır.

---

[1] Bax: Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının mülki hüququ. Dərslik. I cild. II kitab. Bakı, 2003, s.699.

10.4 Beynəlxalq nəqliyyat daşımaları zamanı sığortaetmə

Nəqliyyat sığortası

Beynəlxalq nəqliyyat daşımaları zamanı daşıyıcının məsuliyyəti **sığorta** məsələsi ilə sıx surətdə bağlıdır. Məlum olduğu kimi, xarici iqtisadi fəaliyyət və nəqliyyat (daşıma) xidmətlərinin ixracı nəqliyyatla təmin olunur. Bu zaman daşıma prosesi iştirakçılarının – daşıyıcının və yük sahibinin əmlak mənafelərinə təsir göstərən proseslər baş verə bilər. Belə ki, daşıma həyata keçirilərkən yük sahibi yükü itirmək və ya yükü lazımi sayda almamaq, həmçinin daşımanı yerinə yetirən nəqliyyat vasitəsini itirmək və yükün salamatlığını təmin etməmək nəticəsində daşıyıcı yük sahibinə vurulmuş zərərin əvəzini ödəmək riskini daşıya bilər. Daşıma prosesinin həyata keçirilməsi nəticəsində bu prosesin iştirakçılarının düşdükləri müxtəlif zərərləri kompensasiya etmək üçün nəqliyyat sığortasından ən münasib və əlverişli hüquqi vasitə kimi istifadə olunur.

Nəqliyyat sığortası dedikdə, daşıma prosesi həyata keçirilən zaman həmin prosesdə iştirak edən şəxslərin onların nəzarət edə bilmədikləri halların nəticəsində düşdükləri müxtəlif növ zərərlərin əvəzini ödəməyə imkan verən sığortaların məcmusu başa düşülür.

Nəqliyyat sığortası bir neçə məqsədə xidmət edir. Onun əsas məqsədi, birinci, müştərilərin daşıma zamanı düşdükləri zərərə görə sığorta ödənişi almalarını təmin etməkdən ibarətdir ki, bu yolla vurulmuş zərər kompensasiya edilir. Bəzən daşıma prosesində vurulmuş zərərin əvəzini daşıyıcıdan almaq mümkün olmur. Belə halda vurulmuş zərəri kompensasiya etmək üçün nəqliyyat sığortası effektli vasitə kimi çıxış edir.

İkinci, nəqliyyat sığortası vurulmuş zərərə görə kompensasiya almağı sadələşdirmək məqsədinə xidmət edir. Belə ki, daşıyıcıdan vurulmuş zərərin əvəzinin alınması müəyyən müddət tələb edir və çox vaxt külli miqdarda məhkəmə xərcləri ilə bağlı olur.

Üçüncü, nəqliyyat sığortası daşımanı yerinə yetirən nəqliyyat (daşıma) vasitələrinin qəzaya uğraması nəticəsində yaranan itkini

örtmək məqsədi güdür. Məlum məsələdir ki, belə hallarda daşıyıcıya xeyli zərər vurulur. Nəqliyyat sığortası həmin zərəri örtmək üçün istifadə olunan münasib vasitədir.

Nəhayət, dördüncü, nəqliyyat sığortası daşıyıcının üçüncü şəxs qarşısında daşıdığı mülki-hüquqi məsuliyyəti sığortalamaq məqsədinə xidmət edir. Daşıyıcı daşıma prosesini həyata keçirən zaman müqavilə iştirakçısı olmayan üçüncü şəxsə zərər vura bilər. Sözsüz ki, belə halda o, həmin şəxslərin qarşısında mülki-hüquqi (əmlak) məsuliyyət daşıyır ki, bu məsuliyyət də sığortalanır.

Nəqliyyat sığortasının üç **əsas növü** fərqləndirilir:

-nəqliyyat vasitələrinin (gəmi, avtomobil, təyyarə, konteyner, dəmir yolu vaqonlarının və s.) sığortası (Hill İnsurance);

-yüklə bağlı olan müxtəlif zərərlərdən sığorta (Cargo İnsurance);

-məsuliyyət sığortası (Liability İnsurance).

Müasir dövrdə beynəlxalq nəqliyyat daşımaları zamanı sığortadan geniş səviyyədə istifadə olunur. Buna baxmayaraq, nəqliyyat konvensiyalarında sığortanın qayda və şərtləri, adətən, nəzərdə tutulmur. Düzdür, beynəlxalq nəqliyyat daşımaları barədə bəzi sazişlərdə sığorta məsələsinə aid ayrı-ayrı göstərişlərə rast gəlmək mümkündür.

Qeyd etmək lazımdır ki, beynəlxalq nəqliyyat hüququ beynəlxalq daşımalar zamanı daşıyıcının məsuliyyəti və nəqliyyat sığortası arasında mövcud olan əlaqə və qarşılıqlı asılılığı nəzərə alaraq, sığorta münasibətlərinin beynəlxalq-hüquqi tənzimlənməsini genişləndirməlidir. Bu onun həll etməli olduğu ən aktual məsələlərdən biridir. Bundan ötrü nəqliyyat konvensiyalarında daşıyıcının məsuliyyəti müəyyənləşdirilərkən nəqliyyat sığortasının əsas prinsip və şərtlərini tənzimləyən kifayət qədər normalar nəzərdə tutulmalıdır. Bu normalar daşıyıcının məsuliyyətini sığorta sistemi ilə əlaqədə müəyyən etməlidir.

Alimlərdən O.N.Sadikovun haqlı fikrinə əsasən, zərər nəqliyyatdan asılı olmayan halların nəticəsində vurulduqda zərərçəkənin mənafeyinin qorunması məsuliyyət institutu ilə deyil,

sığorta qaydasında həyata keçirilməlidir.[1] Normativ aktlarda daşıyıcının icbari və könüllü sığorta həyata keçirilməsinə səbəb olan hallar dəqiq göstərilməlidir. Məsələnin belə həlli postsovet məkanında bir çox ölkələrin milli qanunvericiliyində nəzərə alınmışdır. Xüsusilə, «Nəqliyyat haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanununda (maddə 23) nəzərdə tutulmuşdur ki, «qanunla və ya beynəlxalq müqavilə ilə başqa hallar nəzərdə tutulmayıbsa, nəqliyyat sahəsində yüklərin, sərnişinlərin və nəqliyyat vasitələrinin sığortası qanunvericiliyə uyğun olaraq könüllü formada həyata keçirilir (1-ci bənd); qanunla nəzərdə tutulmuş hallarda nəqliyyat vasitələrinin istismarına onların sahiblərinin (daşıyıcıların) mülki məsuliyyətinin məcburi sığorta olunması şərti ilə icazə verilir (2-ci bənd); beynəlxalq daşımalar üzrə məcburi sığorta müvafiq beynəlxalq müqavilələrə və (və ya) qanuna uyğun olaraq həyata keçirilir (3-cü bənd)».

Sığortanın ümumi və xüsusi məsələləri MM-in L fəsli ilə (883 – 942-ci maddələr) tənzimlənir. İcbari sığortaya MM-də 885-ci maddə həsr olunmuşdur. Həmin maddədə qeyd olunmuşdur ki, «icbari sığorta qanunla nəzərdə tutula bilər. İcbari sığorta barəsində bu fəslin qaydaları tətbiq edilir, bir şərtlə ki, bu, icbari sığorta haqqında qanunvericiliyə zidd olmasın. Təkrar sığorta ilə bağlı münasibətlər qanunla müəyyənləşdirilmiş qaydada tənzimlənir». «Sığortaçı zərərin əvəzini yalnız sığorta məbləği həddində ödəyir» (MM-in 905-ci maddəsi).

İcbari sığortaya aid daha çox sərt tələblər «Aviasiya haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununun 40-cı maddəsində təsbit olunmuşdur. Həmin maddədə, xüsusilə qeyd edilir ki, «hava gəmilərinin istismarı ilə əlaqədar vurulan zərərə görə qanunvericiliklə müəyyən edilmiş qaydada öz məsuliyyətini sığortalamayan istismarçılara hava gəmisindən uçuş məqsədilə

---

[1] Bax: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., Международные отнощения, 1981, с. 90-95; həmçinin Брызгалов М. Страхование грузов // Закон. М., 1994, № 5; Юденков М. Международные автомобильные перевозки // Закон. М., 1996, № 5 və b.

istifadə qadağan edilir» (maddə 40.1.). «Digər dövlətlərdən Azərbaycan Respublikasına, Azərbaycan Respublikasın-dan digər dövlətlərə və ya Azərbaycan Respublikasının ərazisində uçuşları yerinə yetirən bütün istismarçıların hava gəmisindən uçuş məqsədi ilə istifadə edilən və aviasiya fəaliyyəti zamanı vurulan zərərə görə aşağıdakı məsuliyyət növlərinin icbari sığortası tələb olunur:

-ekipaj üzvlərinin həyat və sağlamlığına vurulan zərərə görə məsuliyyət;

-hava gəmisinin sərnişinlərinin həyatına və sağlamlığına, yaxud əmlakına vurulan zərərə görə məsuliyyət;

-yükgöndərənin və ya yükalanın əmlakına vurulan zərərə görə məsuliyyət;

-üçüncü şəxslərin həyat və sağlamlığına, yaxud əmlakına vurulan zərərə görə məsuliyyət» (maddə 40.2.).

Avto-mülki məsuliyyətin sığortası məsələləri və bu məsuliyyətin zəruriliyi yol hərəkətinin intensivliyinin artımı ilə sıx şəkildə bağlıdır. Yol-nəqliyyat hadisələrinin sayının artması avtomotonəqliyyat vasitələri sahiblərinin məsuliyyəti-nin sığortalanmasının təşkili üzrə hüquqi əsasların daim təkmilləşdirilməsini obyektiv surətdə tələb edir. Bu kontekstdə sığorta üzrə qabaqcıl xarici təcrübənin effektliliyi mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Belə ki, bir çox Avropa ölkələrində nəqliyyat vasitələrinin idarə olunması və avtodaşımalarla bağlı risklər icbari sığorta kateqoriyasına aiddir.[1] Lakin avto-mülki məsuliyyətin icbari sığortası haqqında qanunvericilik aktları qəbul edilmiş ölkələrdə bir sıra ciddi problemlər yaranır. Məsələn, «zərərçəkən» tərəflərin əvvəlcədən danışıqları əsasında saxta, düşünülmüş yol-nəqliyyat hadisələrinin və bununla bağlı dələduzluq hallarının sayının artması və s. Göstərilən hallar bir çox ölkələrdə nəqliyyat vasitələrindən istifadə olunması praktikasında öz təsdiqini tapır. Məsələn, 1996-cı ildə ABŞ-da dələduzluq amerikalı sığortaçılara 85 milyard dollara başa gəlmiş, 1998-ci ildə isə əmlakın bədbəxt hadisələrdən sığortası üzrə dələduzlara ödənilən məbləğin ümumi həcmi 21 milyard dollar olmuşdur. Almaniyada hər il 7,5 – 9 min sığorta cinayətləri törədilir. Bu da ümumi sığorta ödənişlərinin təxminən 6-8%-ni təşkil edir, sığortaçılar pul formasında 4-6 milyard alman markası itirirlər.[2]

Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının həyata keçirilməsində sığorta kifayət dərəcədə geniş formada tətbiq edilir. Burada başlıca məqsəd daşımalar zamanı mümkün ola biləcək ziyana görə yük sahibləri üçün müavinət zəmanətinin yaradılmasıdır. Çünki ziyanın daşıyıcının hesabına ödənilməsi bəzən mümkün olmur və yaxud da ziyanın nəqliyyat təşkilatları tərəfindən ödənilməsi, adətən, çox vaxt tələb edir və tez-tez əhəmiyyətli dərəcədə məhkəmə yığımları (ödəniş-ləri) ilə bağlı olur. Ona görə müavinətin alınması

---

[1] Sığorta sahəsində mövcud olan təcrübə barədə bax: məsələn, Сапожникова Ю.В., Черкасова С.А. Комментарий Федерального закона «Об обязательной страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Гражданин и право. 2002, № 6; Лайков А.Ю.Учитывать интересы российских страхователей // Финансы. 2002, № 6; Мюллер П. Обязательное страхование ответственности автовладельцев в Российской Федерации: проблемы и перспективы // Финансы. 2003, № 1; Биккинин И.А., Костырева В.А. Страхование автогражданской ответственности: состояние и пути развития // Транспортное право. М., 2005, № 2; А.Махмудова. Страхование гражданской ответственности владельцев авто-транспорта // Транспортное право. Баку, 2005, № 3; Sığorta (normativ hüquqi aktlar toplusu). T.P.Məmtiyevin redaktəsi ilə. Bakı, «Tərəqqi» MMC, 2005. – 494 səh.; Dr. RAYEGÂN KENDER. TÜRKİYE'DE HUSUSİ SİGORTA HUKUKU. İstanbul, ARİKAN BASIM LTD, 2005. – 284 s. və başqaları.

[2] Вах: Андреев Е. Проблема мошенничества на российском рынке // Страховое дело. 2001, № 6, с.36.

prosedurunun sadələşdirilməsi haqqında məsələnin həlli vacib əhəmiyyət kəsb edir.

Sığortanın şərtləri və qaydaları qüvvədə olan nəqliyyat konvensiyaları ilə deyil, sığortaçının olduğu ölkənin qanunvericiliyi ilə müəyyənləşdirilir. Bu sferada əsas rolu sığorta qaydaları və sığorta cəmiyyətlərinin (şirkətlərinin) polisi oynayır. Lakin sığortanın şərtləri və prinsipləri beynəlxalq nəqliyyat konvensiyalarında daşıyıcının məsuliyyətinin əsasları və hədləri müəyyən edilən zaman nəzərə alınır. Bundan başqa, dövlətlərin müasir müqavilə praktikasından göründüyü kimi, beynəlxalq nəqliyyat daşımaları haqqında sazişlərdə sığorta məsələlərinə dair ayrıca göstərişlər nəzərdə tutulur.[1]

Beynəlxalq avtodaşımalar zamanı həyata keçirilən sığorta beynəlxalq-hüquqi cəhətdən geniş formada tənzimlənərək daha çox inkişaf etmişdir. Bu da, öz növbəsində, beynəlxalq avto-daşımalar prosesində sərnişinlərin, habelə üçüncü şəxslərin mənafelərinə zərər yetirilməsi təhlükəsinin həddən çox yüksək olması ilə səciyyələnir. Ona görə də, hal-hazırda beynəlxalq avtomobil daşımaları, bir qayda olaraq, avtonəqliyyat vasitəsilə vurula biləcək zərərə görə daşıyıcının mülki məsuliyyətinin icbari sığorta olunması şərti ilə həyata keçirilir.[2] Ümumiyyətlə, avtodaşıyıcıların məsuliyyətinin

---

[1] Bax: məsələn, Beynəlxalq avtomobil əlaqəsi haqqında Azərbaycan Respublikası Hökuməti ilə Qazaxıstan Respublikası Hökuməti arasında Sazişin (15.11.1996-cı il, № 194-IQ) 18-ci maddəsi /AR QT. Bakı, Azərbaycan, 1997, № 3, m.234; Azərbaycan Respublikası Hökuməti ilə Moldova Respublikası Hökuməti arasında beynəlxalq avtomobil əlaqəsi haqqında Sazişin (8.12.1998-ci il, №574-IQ) 19-cu maddəsi / AR QT. Bakı, Azərbaycan, 1998, № 12, m. 734; Azərbaycan Respublikası Hökuməti ilə Rusiya Federasiyası Hökuməti arasında beynəlxalq avtomobil əlaqələri haqqında Sazişin (2.02.2001-ci il, № 67-IIQ) 15-ci maddəsi / AR QT. Bakı, Azərbaycan, 2001, № 2, m. 85 və b.

[2] Bax: məsələn, Авчинкин Д.В. Международные перевозки: правовые аспекты премещения грузов и пассажиров. Минск: Амалфея, 1999, с. 97-105; Бирюков

sığortalanmasına sığortanın bir növü kimi baxılır. Belə təcrübə bir çox dövlətlərdə artıq çoxdan və müvəffəqiyyətlə tətbiq edilir. Lakin **«avtonəqliyyat müəssisəsinin yükə görə məsuliyyətinin sığortalanması»** anlayışını **«yükün sığortalanması»** anlayışından fərqləndirmək lazımdır.

Məhkəmə təcrübəsi göstərir ki, bəzi daşıyıcıların fikrinə görə, əgər yük sığortalanmışdırsa, onda o, yük sığortası ilə qorunur və bu da tamamilə kifayət edir. Belə yanaşmada, fikrimizcə, səhv ondan ibarətdir ki, yükün sığortalanması zamanı daşıyıcının deyil, faktiki olaraq, yük sahibinin mənafeyi qorunur. Yükə görə məsuliyyətin sığortalanması dedikdə isə, avtomobil daşıyıcısı tərəfindən digər təsərrüfat subyektləri qarşısında müqavilə öhdəliklərinin yerinə yetirilməsilə bağlı yarana biləcək risklərin sığorta ilə örtülməsi başa düşülür. Yük sahibinə zərərə görə ödəniş verən sığorta şirkəti hətta daşıyıcıya qarşı tələb irəli sürmək hüququna malikdir. Onda belə bir sual meydana çıxa bilər. Məsələn, sığorta olmadan daşıyıcının məsuliyyətini istisna edən hallarla bağlı arqumentlər gətirilməsi nə dərəcədə mümkün olardı? Halbuki, Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi haqqında Konvensiyanın[1] (1956-cı il) 17 və 18-ci maddələrində,

---

П.Н. Международные автомобильные перевозки. Воронеж: ВГУ, 2005, с. 49-52, 75-78; Dr. Rayegân Kender. Türkiye'de hususi sigorta hukuku. İstanbul: Arikan Ltd, 2005, s. 8-13, 137 və b.

[1] Konvensiyanın mətni üçün bax: Холопов К. В. Комментарий к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки груза. М.: Бизнес-школа «Интел-Синтез», 2000, 140 с.

xüsusilə, daşıyıcının məsuliyyətini istisna edən hallar nəzərdə tutulmuşdur.

Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarında sığorta institutu

Məlum olduğu kimi, beynəlxalq nəqliyyat hüququ **təqsirə görə məsuliyyət prinsipini** nəzərdə tutur. Bu prinsipə görə daşıyıcı (nəqliyyat təşkilatı) öz müqavilə öhdəliyini yerinə yetirməməyə və ya lazımınca yerinə yetirməməyə görə yalnız təqsiri olduqda mülki-hüquqi məsuliyyət daşıyır. Bu, müasir beynəlxalq nəqliyyat hüququnun ənənəvi müddəasıdır.

Bununla belə, elə vəziyyət yaranır ki, bu vəziyyətdə zərər daşıyıcıdan (nəqliyyat təşkilatından) asılı olmayan səbəblərə görə vurulur. Söhbət zərərin daşıyıcının təqsiri üzündən deyil, obyektiv səbəblər nəticəsində vurulmasından gedir. Qarşısıalınmaz qüvvə həmin hallardan biridir. Məsələn, baş vermiş zəlzələ yük daşıyan nəqliyyat (daşıma) vasitəsini aşırır və bunun nəticəsində yük tələf olur. Belə halda, söz yox ki, daşıyıcı müştəriyə (yük sahibinə) vurulmuş zərərin əvəzini ödəməməlidir, çünki daşıyıcının zərərin vurulmasında təqsiri yoxdur. Kortəbii hərəkat, milli münaqişə və digər ictimai xarakterli hadisələr də zərərin vurulmasına səbəb olan hallar sırasına daxil ola bilər. Belə vəziyyətlərdə zərərçəkən müştərinin (yük sahibinin) mənafeyi necə və hansı vasitənin köməyi ilə qorunmalıdır? Axı zərər daşıyıcının təqsiri üzündən vurulmadığı hallarda, yəni ondan asılı olmayan səbəblərə görə baş verdiyi hallarda müştərinin (zərərçəkənin) mənafeyini mülki-hüquqi məsuliyyət institutunun köməyi ilə qorumaq mümkün olmur. Bu institut göstərilən halda imkan vermir ki, vurulmuş zərərin əvəzi daşıyıcının hesabına ödənilsin.

Həmin hallarda zərərçəkən müştərinin mənafeyi, vurulmuş zərərin əvəzinin ödənilməsi **sığorta institutunun** köməyi ilə təmin edilir. Beynəlxalq daşımaların həyata keçirilməsi zamanı bu institutdan geniş səviyyədə istifadə olunur. Beynəlxalq daşımalar zamanı sığortanın əsas məqsədi daşıma prosesində iştirak edən müştərilərin (yük sahiblərinin və sərnişinlərin) düşdükləri zərərin,

onlara vurulmuş ziyanın əvəzinin ödənilməsini təmin etməkdən ibarətdir. O zərərin əvəzini ki, onu daşıyıcının hesabına ödəmək mümkün olmur. Belə halda sığorta əlverişli və münasib təminat vasitəsi kimi çıxış edir.[1]

Digər tərəfdən, sığorta institutu beynəlxalq daşımalar zamanı vurulmuş zərərin əvəzinin alınmasını sadələşdirmək məqsədi güdür. Belə ki, daşıyıcıdan zərərin əvəzinin alınması müəyyən vaxt müddəti tələb edir. Çox vaxt isə vurulmuş zərərin əvəzi məhkəmənin iştirakı ilə ödənilir. Bu zaman, əlbəttə, müvafiq məhkəmə xərcləri çəkmək lazım gəlir.

Sığorta institutunu yalnız müştərilərin (yük sahiblərinin və sərnişinlərin) mənafeyini qorumaq vasitəsi hesab etmək olmaz. Bu intsitutun köməyi ilə həm də daşıyıcının mənafeyi təmin edilir. Belə ki, qəza nəticəsində nəqliyyat (daşıma) vasitəsi (gəmi, avtomobil, təyyarə və s.) məhv ola, yaxud zədələnə bilər. Bunun nəticəsində daşıyıcı (nəqliyyat təşkilatı) zərərə düşür. Çox vaxt vurulmuş zərər elə məbləğdə olur ki, həmin məbləğ daşıyıcının maliyyə vəziyyəti üçün təhlükə yaradır və ya onu son dərəcə pisləşdirir. Buna görə də gələcəkdə vurula biləcək zərəri mümkün qədər örtmək, heç olmazsa onu kifayət dərəcədə azaltmaq üçün daşıyıcı nəqliyyat (daşıma) vasitəsini sığorta etdirir. Bununla mümkün ola biləcək zərər riski azalır.[2]

Daşıyıcı nəqliyyat vasitəsinin istənilən növünü sığortalaya bilər. Xüsusən də, sığortadan hava, dəniz və avtomobil nəqliyyatı vasitələrində istifadə olunur.

Nəhayət, daşıyıcı daşıma müqaviləsində tərəf rolunda çıxış etməyən üçüncü şəxslər qarşısında məsuliyyət daşıya bilər. Bu

---

[1] Azərbaycan Respublikasında sığorta xidmətlərinin hüquqi tənzimlənməsi barədə daha ətraflı bax: Sığorta (normativ hüquqi aktlar toplusu) / T.R. Məmtiyevin redaktəsi ilə. Bakı, «Tərəqqi» MMC, 2005, 494 səh.

[2] 1974-cü ilin 20 noyabrında «BOİNQ-747» sərnişin avialayneri Nayrobi şəhəri yaxınlığında qəzaya uğramışdı. Avialayner «Lufthanza» aviaşirkətinə (Almaniya Federativ Respublikası) məxsus idi. Onun qəzaya uğramasına görə sığorta şirkəti daşıyıcıya (aviaşirkətə) 50 milyon ABŞ dolları məbləğində sığorta ödənişi vermişdi.

məsuliyyəti zərərsizləşdirmək üçün sığorta ən vacib vasitə rolunu oynayır. Sığortanın digər əsas məqsədlərindən biri də məhz bu məsələ ilə bağlıdır.

Beynəlxalq daşımaların həyata keçirilməsi zamanı sığortanın hər iki formasından istifadə oluna bilər. Söhbət həm **məcburi,** həm də **könüllü** (müqavilə) sığorta formalarından gedir.

Beynəlxalq daşımalar sahəsində sığorta məsələləri nəqliyyat konvensiyaları ilə tənzimlənmir. Belə ki, nəqliyyat konvensiyaları sığortanın qayda və şərtlərini müəyyənləşdirmir. Sığorta məsələləri ayrı-ayrı ölkələrin daxili (milli) sığorta hüququ ilə tənzimlənir. Söhbət sığortaçının olduğu ölkənin (yerin) sığorta hüququnun tətbiq edilməsindən gedir. Məsələn, Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyinə görə sığorta münasibətlərinə sığorta müqaviləsində tərəf qismində çıxış edən sığortaçının olduğu ölkənin hüququ tətbiq edilir.[1]

Deməli, beynəlxalq daşımalarda sığorta məsələləri beynəlxalq nəqliyyat konvensiyaları və beynəlxalq sığorta hüququ ilə deyil, əsasən və başlıca olaraq, ayrı-ayrı ölkələrin daxili (milli) sığorta hüququ ilə qaydaya salınır. Lakin beynəlxalq avtomobil daşımalarında sığorta məsələlərinin qaydaya salınmasında beynəlxalq hüquqi aktlar böyük rol oynayır. Bu, iki əsas səbəblə izah olunur. Birinci, beynəlxalq avtomobil daşımalarında sığorta xidməti və əməliyyatı daha inkişaf etmişdir. Bu hal isə, təbii ki, sığorta məsələlərinin beynəlxalq-hüquqi cəhətdən tənzimlənməsini tələb edir. İkinci, beynəlxalq avtomobil daşımalarının həyata keçirilməsi zamanı sərnişinlərə, habelə üçüncü şəxslərə zərər vurulması ehtimalı çoxdur. Buna görə də həmin sahədə sığortadan istifadə olunmasına ehtiyac yaranır.

Beynəlxalq avtomobil daşımaları hal-hazırda, adətən, sığorta tətbiq edilməklə həyata keçirilir. Söhbət daşıyıcının mülki məsuliyyət sığortası kimi sığorta növündən gedir. Həm də bu sığorta məcburi sığorta formasında həyata keçirilir. Həmin sığorta növü

---

[1] Bax: «Beynəlxalq xüsusu hüquq haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununun 25-ci maddəsi.

Azərbaycan Respublikasının sığorta hüququna məlumdur. Onun tənzimlən-məsinə ayrıca xüsusi qanun həsr edilmişdir.[2]

Beynəlxalq dəniz daşımalarında da sığortadan geniş səviyyədə istifadə olunur. Həm də sığorta məcburi (icbari) deyil, könüllü formada həyata keçirilir. Bu zaman mümkün ola bilən risk halları, daşıyıcı və müştərinin maraqları nəzərə alınır. Sığorta daşıyıcı və müştəri tərəfindən həyata keçirilir.

Beynəlxalq hava daşımaları sahəsində də sığortanın əhəmiyyəti böyükdür. Bu sahədə də sığorta, əsasən, könüllü formada həyata keçirilir. Amma bəzi dövlətlərin qanunvericiliyi sərnişinlər qarşısında icbari mülki məsuliyyət sığortasını müəyyən edir.

Daşıyıcı yük daşınması müqaviləsi üzrə müəyyən hədd və şərtlər əsasında məsuliyyət daşıyır. Sığorta da müəyyən şərtlər və qaydalar əsasında həyata keçirilir. Bunlar bir-birindən asılı olub, öz aralarında **qarşılıqlı əlaqədədir.**[1] Daşıma barədə beynəlxalq sazişlərdə də daşıyıcının məsuliyyəti ilə sığorta arasında əlaqənin müəyyən edilməsinə cəhd göstərilir. Söhbət sığorta ilə bağlı xərclərin artırılmamasına, daşıma iştirakçıları arasında sığorta funksiyasının daha məqsədəuyğun bölüşdürülməsinə təşəbbüs göstərilməsindən gedir. Bu məsələnin mahiyyətinə aydınlıq gətirilməsinə kifayət sayda monoqrafiya, əsərlər həsr edilmişdir. XX əsrin 70-80-ci illərində həmin məsələyə həm nəqliyyat-hüquq ədəbiyyatında, həm də sığorta hüququ ədəbiyyatında geniş aspektdən toxunulur.[2]

Qeyd etdik ki, beynəlxalq nəqliyyat hüququnun ənənəvi müddəalarından biri daşıyıcının mülki –hüquqi məsuliyyət həddi barədə qaydadır. Bu qaydaya görə daşıyıcı müəyyən hədd

---

[2] Bax: «Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat vasitəsi sahiblərinin mülki məsuliyyətinin icbari sığortası haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanunu.

[1] Daşıyıcının məsuliyyət həddi və şərtləri ilə sığortanın şərt və qaydaları arasında əlaqə və asılılıq, onların problemləri barədə, bax: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981, с.92-94.

[2] Bax: Мусин В.А. Сущность и предмет морского страхования по советскому и иностранному праву. Л. 1971, с.81. Ədəbiyyat siyahısı barədə bax: Спец вып., подготовленный Международным союзом морского страхования. М., 1972.

çərçivəsində məsuliyyət daşıyır. Lakin bu ölçünü həddən artıq genişləndirəndə ona sığorta elementi əlavə edilir və qoşulur. Mülki məsuliyyətin sığortası genişlənəndə məsuliyyət anlayışının özü tamamilə dəyişir.[3] Məsuliyyət və sığorta kimi iki məsələ özlərinin hüquqi təbiəti ilə bir-birindən fərqlənir. Onlardan hər birinin öz spesifik vəzifəsi vardır. Məsuliyyətə sığorta qoşulanda onların normal funksiya daşıması çətinləşir.

Beynəlxalq avtomobil daşımalarında sığortanın xüsusiyyətləri

Beynəlxalq avtomobil əlaqələri sahəsində ikitərəfli sazişlərdə həm də üçüncü şəxslər qarşısında mülki məsuliyyətin sığortası barədə normalar nəzərdə tutulur. Bunu nə ilə izah etmək olar?

Qeyd etmək lazımdır ki, avtomobil nəqliyyatı vasitələri yüksək təhlükə mənbəyidir. Buna görə də beynəlxalq daşımalar həyata keçirilən zaman onların üçüncü şəxslərə zərər vurmaq (başqa nəqliyyat vasitələrini zədələmək, bina və tikililərə ziyan vurmaq, fiziki şəxslərin şikəst olması və ya ölməsi və s.) ehtimalı çoxdur. Məhz bu səbəbdən avtomobil daşımaları zamanı avtonəqliyyat vasitələri ilə üçüncü şəxslərə zərər vurularkən təminat yaratmaq tələb edilir. Bunun üçün mülki məsuliyyətin icbari sığortası kimi hüquqi mexanizmdən istifadə olunur. Belə mexanizm ayrı-ayrı dövlətlərin milli (daxili) sığorta hüququnda,[1] həm də beynəlxalq sığorta hüququnda (beynəlxalq sazişlərdə) nəzərdə tutulur. Bununla bərabər,

[3] Bax: Саватье Р. Теория обязательств. М., 1972, с.326.

[1] Azərbaycan Respublikasında «Nəqliyyat vasitəsi sahiblərinin mülki məsuliyyətinin icbari sığortası haqqında» 31 may 1996-cı il tarixli qanun qüvvədədir. Nəqliyyat vasitəsi sahibinin icbari sığortası barədə qanun Estoniya, Latviya, Litva, Ukrayna, Moldova və digər MDB ölkələrində, habelə Şərqi və Mərkəzi Avropanın bütün ölkələrində qəbul olunmuşdur. Sığorta məsələləri haqqında daha ətraflı məlumat almaq üçün bax: Sığorta (normativ hüquqi aktlar) / T.R.Məmtiyevin redaktəsi ilə. Bakı, «Tərəqqi» MMC, 2005, 494 s.; Prof.Dr.RAYEGÂN KENDER. TÜRKİYE’DE HUSUSİ SİGORTA HUKUKU. İstanbul, 2005.

ikitərəfli sazişlərdə də beynəlxalq avtomobil daşımaları zamanı mülki məsuliyyətin icbari sığortası barədə müvafiq normalar müəyyənləşdirilir.

Beləliklə, beynəlxalq avtomobil daşımalarının həyata keçirilməsinin ən vacib şərtlərindən biri ondan ibarətdir ki, daşıyıcının üçüncü şəxslər qarşısında daşıdığı mülki məsuliyyət sığortalanır. Özü də sığorta könüllü deyil, icbari formada həyata keçirilir.

20 aprel 1959-cu il tarixində Strasburq şəhərində **«Avtonəqliyyat vasitələri sahiblərinin mülki məsuliyyətinin icbari sığortası haqqında» Avropa Sazişi** imzalanmışdı. Saziş Avropa Şurası çərçivəsində qəbul olunmuşdu. Buna görə də Avropa Şurasına daxil olan dövlətlərin əksəriyyəti həmin Sazişin iştirakçıları idilər.

Saziş mülki məsuliyyətin sığorta şərtlərini müəyyən edirdi. Həmin şərtlər əsasında iştirakçı-dövlətlərin hər birinin mülki məsuliyyət barədə öz daxili (milli) qanununu qəbul etməsi nəzərdə tutulurdu.

Bir sıra Avropa dövlətlərində avtonəqliyyat vasitələri sahiblərinin mülki məsuliyyətinin icbari sığortası barədə ilk qanunlar hələ keçən əsrin 20-ci illərində qəbul olunmuşdu. Lakin həmin qanunlar xarici daşıyıcıların mülki məsuliyyətinin sığortalanması məsələsini tənzimləmirdi. Belə ki, xarici daşıyıcıların təqsiri üzündən yol hadisəsi nəticəsində üçüncü şəxslərə zərər vurula bilərdi. Sözsüz ki, onlar buna görə üçüncü şəxslər qarşısında mülki məsuliyyət daşıyırdılar. Həmin məsuliyyətin sığortalanması barədə qanunlarda norma nəzərdə tutulmurdu. Məsələni həll etmək üçün BMT-nin İqtisadi və Sosial Şurasının tövsiyəsi ilə **Beynəlxalq avtomobil sığorta kart (kartoçka) sistemi** yaradıldı. **«Yaşıl kart»** və ya **«Yaşıl kartoçka»** sistemi isə onun qısaca adıdır. «Yaşıl kart» sistemi barədə Saziş 1953-cü il yanvarın 1-dən qüvvəyə minmişdir. Avropa ölkələrinin çoxunda bu sistemdən geniş səviyyədə istifadə olunur. «Yaşıl kart» sisteminin əsas məqsədi sığortaçı və zərərçəkənlə hesablaşma münasibətlərini rəsmiləşdirməkdən ibarətdir.

«Yaşıl kart» sistemi beynəlxalq avtomobil nəqliyyatı daşımaları zamanı yaranmış zərəri tənzimləmək üçün iştirakçı-dövlətlərin qarşılıqlı surətdə bir-birinə kömək etmək vasitəsidir. Bu sistemə müvafiq olaraq, avtomobil nəqliyyatı sahiblərinin mülki məsuliyyətinin sığorta təminatı iştirakçı-dövlətlərdə qarşılıqlı surətdə tanınır.

Milli sığorta təşkilatları (milli bürolar) «Yaşıl kart» sisteminin həyata keçirilməsində mühüm rol oynayır. Onlar ölkəyə nəqliyyat vasitəsi gələn zaman mülki məsuliyyətin sığortalanması üzrə yoxlama işini təşkil edirlər.

Milli sığorta təşkilatları (milli bürolar) **Büro Şurasında** birləşirlər ki, onun iqamətgahı Londonda yerləşir. Büro Şurası milli büroların fəaliyyətini əlaqələndirir və ona istiqamət verir.

Milli sığorta təşkilatları avtonəqliyyat vasitəsinin sahibinə müəyyən edilmiş nümunədə şəhadətnamə (yaşıl kart və ya yaşıl kartoçka) verir. **Ona «Yaşıl kart» sertifikatı** və ya **«Yaşıl kart» sığorta polisi** deyilir.

«Yaşıl kart» sertifikatı (və ya sığorta polisi) daşıyıcının üçüncü şəxslər qarşısında mülki məsuliyyətinin sığortalanması və bu barədə müqavilə bağlanmasını sübut edən sənəddir. Bu sənəd onu təsdiqləyir ki, həmin sənədin sahibi olan xarici daşıyıcının üçüncü şəxslər qarşısında mülki məsuliyyəti sığortalanmışdır və o, sərhəddə əlavə olaraq sığorta olunmadan «Yaşıl kart» sistemində iştirak edən istənilən ölkəyə gedə bilər. Həmin sənəd «Yaşıl kart» sisteminin iştirakçısı sayılan dövlətlərin ərazisində qüvvədə olur. Əgər həmin ərazidə xarici daşıyıcı üçüncü şəxslərə zərər vurarsa, yəni sığorta hadisəsi baş verərsə, onda sığorta şirkəti onun müraciəti əsasında zərərçəkənə sığorta ödənişi verməlidir.

«Yaşıl kart» üzrə sığorta tarifi bir avtomobil üçün 100 alman markasından (15 günlük) 1185 alman markasına (bir illik) qədər müəyyən edilir.

Hal-hazırda «Yaşıl kart» sistemində 30-dan çox dövlət iştirak edir. Bu sistemə daxil olmağın məcburi (labüd) şərti ondan ibarətdir ki, onda iştirak etmək istəyən hər bir dövlət nəqliyyat vasitəsi

sahiblərinin mülki məsuliyyətinin icbari sığortası barədə daxili (milli) qanunvericilik qaydasında öz qanununu qəbul etməlidir.

Azərbaycan Respublikası hələlik «Yaşıl kart» Sazişində iştirak etmir. MDB dövlətlərindən hər hansı biri bu Sazişi imzalamamışdır.

Sığorta münasibətlərində **«Mavi kart» sığorta sertifikatından** da istifadə edilir. «Mavi kart» sertifikatı Macarıstan və Rumıniyada qüvvədədir.

Həm «Yaşıl kart» sığorta polisi, həm də «Mavi kart» sığorta sertifikatı sadə yazılı formada mülki məsuliyyətin sığorta müqaviləsinin bağlanmasını ifadə edir. Bu o deməkdir ki, sığorta polisi (sığorta sertifikatı) **müqavilə sənədidir**. Həmin müqaviləyə görə, sığorta hadisəsinin baş verdiyi ölkənin sığortaçısı belə hadisə baş verən zaman sığortalanmış avtonəqliyyat vasitəsinin istismarı nəticəsində vurulan zərərə görə zərərçəkənə sığorta ödənişi verməyi öhdəsinə götürür. **Sığorta hadisəsi** dedikdə aşağıdakılar başa düşülür:

-üçüncü şəxsə məxsus əmlakın zədələnməsi;

-üçüncü şəxsə məxsus əmlakın məhv olması;

-üçüncü şəxsin ölməsi;

-üçüncü şəxsin şikəst olması.

Üçüncü şəxsin özü sığorta hadisəsinin baş verməsi ilə əlaqədar olaraq, zərərin əvəzinin ödənilməsini (sığorta ödənişi verilməsini) tələb edə bilməz. Belə ki, o, sığorta-hüquq münasibətində subyekt kimi iştirak etmir. Sığortaçı yalnız sığortalanan tərəfin (daşıyıcının, nəqliyyat vasitəsi sahibinin) müraciəti əsasında üçüncü şəxsə (zərərçəkənə) sığorta ödənişi verə bilər.

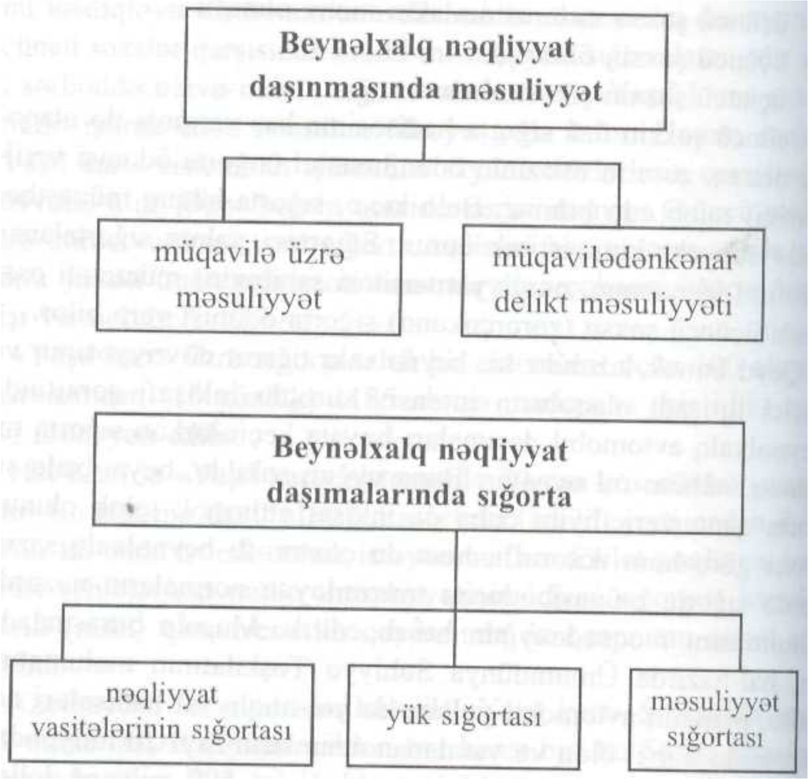
Qeyd etmək lazımdır ki, beynəlxalq ticarət dövriyyəsinin və xarici iqtisadi əlaqələrin intensiv surətdə inkişafı şəraitində beynəlxalq avtomobil daşımaları həyata keçirilərkən sığorta təminatı mühüm rol oynayır. Buna uyğun şəkildə, beynəlxalq sığorta qanunvericiliyini daha da inkişaf etdirmək tələb olunur. Buna görə həm ikitərəfli, həm də çoxtərəfli beynəlxalq sazişlərdə sığorta

münasibətlərini tənzimləyən normaların nəzərdə tutulmasını məqsədəuyğun hesab edirik. Məsələ burasındadır ki, hal-hazırda Ümumdünya Səhiyyə Təşkilatının məlumatına görə, planetin avtomobil yollarında yol-nəqliyyat hadisələri nəticəsində hər il ölən və yaralanan adamların sayı 20 milyondan çoxdur, ümumi iqtisadi itkinin məbləği isə 500 milyard dolları ötür.[1]

Göründüyü kimi, belə şəraitdə mülki məsuliyyətin icbari sığortası ən vacib və mühüm təminat rolunu oynaya bilər.

[1] Bax: Проблема национального машстаба. М., ДОБДД МВД России, 2005, - 74 стр., с.22,

10.5.«Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarında məsuliyyət və sığortaetmə» fəsli üzrə sxem



XI FƏSİL. BEYNƏLXALQ DAŞIMALARDA NƏQLİYYAT TƏHLÜKƏSİZLİYİ

11.1.Nəqliyyat təhlükəsizliyi anlayışı və onun əsas xüsusiyyətləri

Müasir dövrdə beynəlxalq daşımalar zamanı nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması beynəlxalq nəqliyyat hüququnun həll etməli olduğu əsas məsələlərdən biridir. Söhbət beynəlxalq nəqliyyat təşkilatlarının əsas vəzifələrindən biri sayılan və dövlət siyasətinin tərkib hissəsi olan nəqliyyat təhlükəsizliyindən gedir. Məlum olduğu kimi, yük, sərnişin və baqajın daşınması nəqliyyat vasitələrinin köməyi ilə həyata keçirilir. Nəqliyyat vasitələri isə yüksək təhlükə mənbəyi hesab olunur və onların istismarı prosesində ətrafdakılara zərər (maddi, fiziki, ekoloji və s.) vurulur. Yüksək təhlükə mənbəyi növlərinin təsnifatında nəqliyyat vasitəsi fiziki təhlükə mənbəyi qrupunun mexaniki mənbə növünə aid edilmişdir. Azərbaycan Respublikasının yeni qəbul edilmiş Mülki Məcəlləsi də (1999-cu il) nəqliyyat vasitələrini ətrafdakılar üçün yüksək təhlükə yaradan fəaliyyət növlərinin sırasına aid etmiş (maddə 1108) və belə fəaliyyət nəticəsində əmələ gələn mülki hüquq pozuntusu üçün müvafiq məsuliyyət nəzərdə tutur. Nəqliyyat (daşıma) prosesində nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması ən vacib məsələ kimi çox aktual görünür.

Nəqliyyat təhlükəsizliyi beynəlxalq nəqliyyat (daşıma) prosesinin elə bir vəziyyətidir ki, bu vəziyyət həmin prosesdə iştirak edən şəxslərin nəqliyyat hadisəsindən və onun nəticələrindən müdafiə olunması dərəcəsini əks etdirir.

Beynəlxalq nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsinin **başlıca prinsipləri** aşağıdakılardır:

-beynəlxalq nəqliyyat (daşıma) prosesində iştirak edən insanların həyat və sağlamlığının təsərrufat fəaliyyətinin iqtisadi nəticələrindən üstünlüyü;

-nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsinə görə dövlət məsuliyyətinin nəqliyyat (daşıma) prosesində iştirak edən şəxslərin məsuliyyətindən üstünlüyü;

-nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsi zamanı insanların, cəmiyyətin və dövlətin mənafelərinə əməl olunması;

-nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsi ilə bağlı fəaliyyətə məqsədyönlü və kompleks yanaşma.

Ümumilikdə götürdükdə beynəlxalq daşımalar zamanı nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsi aşağıdakı **əsas istiqamətlər** üzrə həyata keçirilir:

- beynəlxalq nəqliyyat (daşıma) prosesinin təşkilində nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsi;

-yollarda, traslarda nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti üçün sərfəli və rahat şəraitin yaradılması;

-təhlükəsiz davranma qaydalarının əhaliyə öyrədilməsi və bu sahədə müvafiq maarifləndirmə işinin aparılması;

-nəqliyyat təhlükəsizliyinə dair beynəlxalq qaydaların, standartların, texniki normaların və digər normativ hüquqi sənədlərin müasir texnologiyanın elmi nailiyyətləri nəzərə alınmaqla işlənib hazırlanması və tətbiq edilməsi;

-nəqliyyat vasitələrinin beynəlxalq nəqliyyat (daşıma) prosesinə buraxılması və onların hərəkətinin nizama salınması;

-nəqliyyat vasitələrini idarə edən heyət (sürücü, maşinist, kapitan, pilot və s.) üzrə kadrlar hazırlanmasının və onların ixtisasının artırılmasının təşkili;

-nəqliyyat təhlükəsizliyinin tibbi təminatı ilə bağlı kompleks tədbirlərin həyata keçirilməsi və ətraf mühitin mühafizəsi;

-nəqliyyat təhlükəsizliyi sahəsində müvafiq icra hakimiyyəti orqanlarının səlahiyyətlərinin və məsuliyyətlərinin müəyyən edilməsi;

-nəqliyyat təhlükəsizliyi tədbirlərinin maddi və maliyyə təminatı;

-nəqliyyat hadisələrinin (qəzaların) qarşısının alınması və onların nəticələrinin ağırlığını azaltmaq məqsədilə müvafiq orqanların fəaliyyətinin əlaqələndirilməsi;

-nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsi sahəsində qanunvericiliyin tələblərinin yerinə yetirilməsinə dövlət nəzarətinin həyata keçirilməsi.

Müasir beynəlxalq nəqliyyat hüququnun təşəkkül tapması qloballaşma dövründə "nəqliyyat təhlükəsizliyi" hüquq institutunun, onun prinsiplərinin formalaşması ilə müşaiyət olunur.[1]

Nəqliyyat təhlükəsizliyi iki və daha artıq dövlət arasında həmin dövlətlərin öz aralarında bağladıqları müqavilələrlə (sazişlərlə) müəyyənləşdirilən şərtlər əsasında həyata keçirilən beynəlxalq nəqliyyat daşımaları üçün zəruri amillərdən biridir.[1]

Nəqliyyat daşımalarının təhlükəsizliyi prinsipi beynəlxalq nəqliyyat hüququnun ümumi prinsiplərindən törəmə xarakteri daşımasına baxmayaraq, təhlükəsizliyin təminatı məsələlərində həlledici mövqeyə malik imperativ beynəlxalq-hüquqi normaların tələblərinə uyğunlaşır. Bu hal "Beynəlxalq müqavilələr hüququ haqqında" 1969-cu il Vyana Konvensiyasının tələbləri ilə də uzlaşır. Konvensiyanın 53-cü maddəsində göstərilir ki, "ümumi beynəlxalq hüququn imperativ norması beynəlxalq dövlətlər birliyi tərəfindən bütövlükdə qəbul edilən və tanınan normadır, ondan yayınma yolverilməzdir".

Beynəlxalq hüquq prinsiplərinin normativliyi, ali hüquqi qüvvəyə malik olması nəzərə alınaraq, postsovet məkanındakı digər ölkələr kimi, Azərbaycan Respulikası da bu prinsiplərə sadiqlik məsələsini öz Əsas Qanununda təsbit etmişdir. Bu mövqeyə

---

[1] Beynəlxalq dəniz daşımalarında «nəqliyyat təhlükəsizliyi» hüquq institutu, onun prinsipləri və funksiyaları elmi cəhətdən tədqiq olunmuşdur: məsələn, Əliyev E.Ə. Nəqliyyat Azərbaycan Respublikasının beynəlxaln müqavilə praktikasında (beynəlxalq-hüquqi təhlil): Hüq. elm.nam. dis…. Bakı, 2002, s.34-46.

[1] Nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunmasının prinsipləri və onların hüquqi təbiətinin araşdırılması barədə bax: Əliyev E.Ə. Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının konvension təsbiti. Bakı, 2002, səh. 29-38, 70-76.

əsaslanaraq göstərilən prinsiplərin reallaşdırılması problemi, nəqliyyat daşımalarının təşkili və onların təhlükəsizliyinin təmini prinsipinin həyata keçirilməsi dövlət orqanlarının sanki konstitusion vəzifəsinə çevrilib.

Qeyd etmək lazımdır ki, beynəlxalq hüququn hamı tərəfindən tanınan ümumi prinsipləri və beynəlxalq hüququn universal normaları nəqliyyat təhlükəsizliyinə bilavasitə təsir göstərir. Bu amil sərnişin, yük və baqaj daşınması zamanı nəqliyyat təhlükəsizliyinin təşkilinin mümkünlüyünü, həm də bu məqsədlə həyata keçirilən zəruri tədbirlərin xarakterini müəyyənləşdirir. Göstərilən hal o mənada çox əhəmiyyət kəsb edir ki, dövlətlərin suveren bərabərliyi prinsipindən bərabərhüquqlu subyektlərin təhlükəli və xüsusilə təhlükəli yüklərin beynəlxalq daşınması zamanı təkcə "qarşılıqlı faydalı münasibətlərə daxil olmaq" kimi hüquq bərabərliyi deyil, suveren hüquqların hər hansı bir sıxışdırılmasını istisna etmək məqsədilə bu münasibətlərin tənzimlənməsi vəzifəsini də irəli çəkir.

Beləliklə, beynəlxalq hüququn həm ümumi, həm də xüsusi prinsipləri təhlükəsiz nəqliyyat daşımaları zamanı **tənzimləyici funksiya** yerinə yetirir, digər tərəfdən isə beynəlxalq–hüquqi müddəaların vahid sisteminin tərkib hissələrindən birini təşkil edir.

Qloballaşma dövründə müasir **beynəlxalq nəqliyyat hüququnun aşağıdakı prinsipləri** formalaşmışdır:

-dövlətlərin beynəlxalq nəqliyyat münasibətlərində suveren bərabərliyi;

-beynəlxalq nəqliyyat daşımaları müqaviləsi üzrə öhdəliklərin vicdanla yerinə yetirlməsi;

-dövlətlərin beynəlxalq nəqliyyat münasibətlərində bir-biri ilə əməkdaşlıq etmək vəzifəsi;

-beynəlxalq nəqliyyat münasibətlərində qarşılıqlı fayda;

-beynəlxalq nəqliyyat daşımalarında nəqliyyat təhlükəsizliyi və s.

Göründüyü kimi, **"nəqliyyat təhlükəsizliyi" prinsipi** müasir beynəlxalq nəqliyyat hüququnun əsas xüsusi prinsiplərindən biri

olmaqla sərnişinlərin və yüklərin daşınması üzrə subyektlərin nəqliyyat fəaliyyətində mühüm əhəmiyyət kəsb edir.[1]

İstənilən təhlükəsizlik növü üçün olduğu kimi, yük və sərnişinlərin beynəlxalq daşınması (nəql edilməsi) ilə bağlı olan nəqliyyat təhlükəsizliyi üçün də ən əsas insan həyatının üstünlüyü məsələsidir. Bu zaman istənilən nəqliyyat vasitəsindən istifadə edildikdə nəqliyyat təhlükəsizliyi üçün başlıca və kifayətedici əlamət yüklərin, sərnişinlərin daşınmasıdır (nəql edilməsidir).

Nəqliyyat təhlükəsizliyi təkcə beynəlxalq–hüquqi vasitə və tədbirlərlə deyil, həm də istənilən beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının hüquqi tənzimlənmə səviyyəsi ilə təmin edilməlidir. Bu zaman ətraf mühitin əlverişli ekoloji durumuna zərər vurulmamalı, hər hansı bir subyektin mənafelərinə ciddi zərər yetirilməsi və ya mənfi nəticələrin meydana çıxması imkanına yol verilməməli və belə imkan istisna olunmalıdır.

11.2. Nəqliyyat təhlükəsizliyinin beynəlxalq-hüquqi təminatı

Qloballaşma dövründə beynəlxalq nəqliyyat hüququnun üzərinə düşən əsas vəzifələrdən biri **nəqliyyat təhlükəsizliyi üçün hüquqi təminat** yaratmaqdan ibarətdir. O, beynəlxalq miqyasda nəqliyyat təhlükəsizliyi təminatının hüquqi əsaslarını müəyyən etməklə daşıma prosesində iştirak edən şəxslərin əmlakını, həyat və sağlamlığını qoruyur, onların hüquq və qanuni mənafelərini, habelə cəmiyyət və dövlətin maraqlarını müdafiə edir. Beynəlxalq nəqliyyat təhlükəsizliyi ekologiyanın, daşıma prosesi iştirakçılarının və üçüncü şəxslərin müdafiəsinə, eləcə də beynəlxalq nəqliyyat sahəsində əmlak mənafelərinin qorunmasına yönəldilmişdir.

---

[1] Bu barədə daha ətraflı bax: З.М.Гафаров, Э.А.Алиев. Применение современного международного транспортного права в Азербайджанской Республике. М.: ОЛМА-ПРЕСС, 2002, с. 22-40.

Nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması üçün beynəlxalq-hüquqi təminat yaradılması bu sahədə əmələ gələn münasibətləri **beynəlxalq nəqliyyat konvensiyaları (sazişləri) və milli (daxili) qanunvericilik** ilə tənzimlənməklə həyata keçirilir. İqtisadi-hüquqi ədəbiyyat səhifələrində beynəlxalq nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsinə yönələn sazişlərə **hüquqqoruyucu sazişlər** deyilir.

Beynəlxalq nəqliyyat məsələlərinə aid olan sazişlər (nəqliyyat konvensiyaları) bir neçə növə (qrupa) bölünür ki, hüquqqoruyucu sazişlər onların bir növü sayılır. Hüquqqoruyucu sazişlərin əsas məqsədi beynəlxalq nəqliyyat sferasında əmlak mənafelərini qorumaqdan və təmin etməkdən ibarətdir.

Hüquqqoruyucu xarakterli sazişlər, əsasən, XX əsrin 60-70-ci illərində nəqliyyat fəaliyyətinin intensivləşməsi şəraitində bağlanmışdır. Beynəlxalq nəqliyyatın fəaliyyətinin genişləndiyi həmin dövrdə nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsinə yönələn beynəlxalq-hüquqi tədbirlərin görülməsinə zərurət yarandı. Söhbət beynəlxalq nəqliyyatın fəaliyyəti ilə bağlı əmlak və digər mənafeləri pozulan yük sahiblərinin, sərnişinlərin, üçüncü şəxslərin və nəhayət, ekologiyanın müdafiə olunmasını təmin edən hüquqi xarakterli tədbirlərin işlənib hazırlanmasından gedir.

Beynəlxalq dəniz nəqliyyatında təhlükəsizlik məsələləri

Əvvəllər beynəlxalq dəniz nəqliyyatında təhlükəsizlik məsələlərinin hüquqi tənzimlənməsində əsas mənbələrə 1958-ci il Dəniz hüququna dair Cenevrə konvensiyaları aid edilirdi – Ərazi dənizi və bitişik zona haqqında, Kontinental şelf haqqında, Açıq dəniz haqqında, Balıqçılıq və açıq dənizin canlı ehtiyatlarının mühafizəsi haqqında. Bu sahədə **yeni kompleks akt** BMT-nin Dəniz hüququna dair Konvensiyası (10 dekabr 1982-ci il) hesab olunur. Konvensiya 150-dən çox dövlət tərəfindən imzalanmış və 16 noyabr 1994-cü il tarixdə qüvvəyə minmişdir. Toxunulmuş məsələnin nizamlanmasında əməkdaşlığın xüsusi məsələlərinə dair

müqavilələr də xüsusi əhəmiyyət kəsb edir: Dənizdə gəmilərin toqquşmasının xəbərdarlıq edilməsinin beynəlxalq qaydaları haqqında Konvensiya (1972-ci il), Dənizdə insan həyatının qorunmasına dair Beynəlxalq Konvensiya (1974-cü il), Dənizdə axtarış və xilasetməyə dair Beynəlxalq Konvensiya (1979-cu il), dəniz mühitinin çirklənməsinə qarşı mübarizə haqqında bəzi konvensiyalar – açıq dənizdə qəza zamanı neftlə çirklənmənin qarşısının alınmasına aid (1969-cu il), dənizin tullantı və digər materiallarla çirkləndirilmə-sinin qarşısının alınmasına dair (1972-ci il) və b.[1] Dəniz mühitinin gəmilər vasitəsilə çirklənməsinin tənzimlənməsində MARPOL – 73/78 Konvensiyası xüsusi rol oynayır. Əsas qlobal müqavilə olan MARPOL – 73/78 Konvensiyası 20 maddədən, 2 protokoldan (I-insident haqqında məlumat verilməsi qaydası, II-mübahisələrin arbitraj prosedurları ilə tənzimlənməsi) və 6 əlavədən ibarətdir.[2]

Hüquqqoruyucu sazişlərə gəmilərin toqquşması və daşıyıcının məsuliyyəti-nin ümumi hədləri (dəniz nəqliyyatı), daşıma prosesində müqavilədənkənar üçüncü şəxslərə zərər vurulduğu hallarda nəqliyyat təşkilatının məsuliyyəti (hava gəmilərinin qəzaya uğraması, suların neftlə çirkləndirilməsi), mülki məsuliyyətin sığortası (avtomobil nəqliyyatı), habelə nüvə materialları daşınan zaman məsuliyyət barədə olan sazişlər (dəniz nəqliyyatı) daxildir.

Bir sıra nəqliyyat konvensiyaları **neft məhsullarının dənizi çirkləndirməsi nəticəsində vurulmuş zərərin əvəzinin ödənilməsinə** həsr edilmişdir. Neft məhsullarının, xüsusən də iri tankerlərlə (neft və digər maye halında olan məhsulları daşımaq üçün gəmi) maye halında daşınan xam neftin dənizə tökülməsi ən ağır

---

[1] Bu barədə daha ətraflı bax: Международное право. Учебник для вузов / Отв. ред. проф. Г.В.Игнатенко и проф. О.Н.Тиунов – 3-е изд., М.: Норма, 2005, с. 514 – 516.

[2] Bu barədə daha ətraflı bax: Ковалев А.А. Современное международное морское право и практика его применения. М.: Научная книга, 2003. Azərbaycan dilinə tərcümə // Tərcümənin elmi redaktorları və ön sözün müəllifləri: Rüstəm Məmmədov, Etibar Əliyev və Anar Məhərrəmov. Bakı: Qanun, 2006, s. 265-267.

nəticəyə səbəb olan dəniz hadisələrindən biridir. Belə hadisə ətraf mühitə çox böyük zərər vuraraq iri məbləğdə ziyana səbəb olur. Bununla əlaqədar olaraq, neftlə çirklənmədən vurulmuş zərərə görə **mülki məsuliyyət məsələsi** yaranır. Həmin məsələni həll etmək üçün bir sıra konvensiyalar qəbul edilmişdir ki, qloballaşma dövründə onların əhəmiyyəti daha da artır. Bu konvensiyalar «dənizin neftlə çirklənməsi» kimi hadisənin hüquqi rejimini müəyyən edir.[1]

«Neftlə çirklənmədən zərərə görə mülki məsuliyyət haqqında» Beynəlxalq Konvensiya (1969-cu il) neft məhsulları (neft) ilə dənizin çirklənməsi nəticəsində vurulmuş zərərlə bağlı olan münasibətləri tənzimləyir. 1975-ci ildən qüvvədə olan bu beynəlxalq-hüquqi sənəd Konvensiyada iştirak etməyən dövlətlərin hüquqi və fiziki şəxsləri ilə bağlı olan münasibətlərə də tətbiq edilir.

Konvensiyanın əsas xüsusiyyətlərindən biri ondan ibarətdir ki, o, zərər vurmaqla bağlı olan münasibətləri – **delikt (müqavilədənkənar) münasibətləri** tənzimləyir.[2] Bu səbəbdən Konvensiyanın müəyyən etdiyi normalar müqavilə münasibətlərinə tətbiq edilmir.

Konvensiyanın başqa bir cəhəti onun **yönəldilmiş məsuliyyət kimi xüsusi xarakterli metod** müəyyən etməsindən ibarətdir. Bu metod delikt məsuliyyətinin subyektini müəyyən etməyə imkan verir. Həmin metoda görə, hər hansı haldan asılı olmayaraq, vurulmuş zərər üzrə delikt məsuliyyəti yalnız əvvəlcədən müəyyən edilmiş şəxsin üzərinə düşə bilər. Belə ki, Konvensiyanın 3-cü maddəsinə görə, vurulmuş zərər üçün delikt məsuliyyətini **gəminin mülkiyyətçisi** daşıyır. Zərərin kimin təqsiri üzündən vurulmasına baxmayaraq, **delikt məsuliyyətinin subyekti** məhz gəmi

---

[1] Gəmiçiliyin təhlükəsizliyinin təmin olunmasının beynəlxalq-hüquqi vasitələri barədə ətraflı şəkildə bax: Международное морское право. Учебное пособие / Отв. ред. Гуреев С.А. М.: Юридическая литература, 2003, с. 227-265.

[2] Bax: Ермолаев В.Г., Сиваков О.В. Морское право. Учебное пособие. М.: 2005, с. 203.

mülkiyyətçisi sayılır və buna görə də o, vurulmuş zərərin əvəzini ödəməlidir. Bu isə onu göstərir ki, göstərilən bilavasitə zərərvuran şəxslə delikt məsuliyyətinin subyekti eyni şəxs olmayaraq üst-üstə düşmür. Konvensiyanın müəyyən etdiyi yönəldilmiş məsuliyyət metodunun mahiyyəti bunlardan ibarətdir.

Yönəldilmiş məsuliyyət metoduna görə, nə operator, nə gəmini fraxt edən şəxsi heyət üzvü, nə gəmi «Bayraq dövləti», nə də digər kateqoriyalı şəxslər gəmi mülkiyyətçisinin borcları üçün cavab vermir və neftin dənizə axıdılması ilə bağlı olaraq hər hansı xərc çəkməli deyillər. Beynəlxalq hüquq neftin dənizə axıdılması ilə vurulmuş zərərin əvəzinin ödənilməsi barədə gəmi «Bayraq dövləti»nin üzərinə hər hansı bir öhdəlik qoymur. Bir daha təkrar edərək göstəririk ki, Konvensiyaya görə, neftin dənizə tökülməsi nəticəsində vurulmuş zərər üzrə gəmi mülkiyyətçisi delikt məsuliyyəti daşıyır. Söhbət o şəxsdən gedir ki, hadisə baş verən zaman, yəni neft tökülən anda həmin şəxs gəminin mülkiyyətçisi olsun. Əgər bir neçə hadisə baş verərsə, onda şəxs birinci hadisə törədilən andan gəmi mülkiyyətçisi olmalıdır. Konvensiya üçün çirklənməyə səbəb olan hadisənin baş verməsi deyil, zərərin vurulması halı əhəmiyyət kəsb edir.

Konvensiyanın tətbiq sferası barədə qeyd etmək lazımdır ki, onun müəyyən etdiyi qaydalar yalnız tankerlərə doldurulmuş neftin daşınması nəticəsində vurulmuş zərər hallarına şamil edilir. Bundan əlavə, Konvensiya yalnız iştirakçı dövlətlərin ərazisinə (o cümlədən ərazi dənizlərinə) neftlə çirklənmədən vurulmuş zərər hallarına tətbiq edilir.

Çirklənmədən dəyən zərər dedikdə, tankerlərə doldurulmuş neftin dənizə tökülməsi və ya sızması nəticəsində vurulan ziyan başa düşülür. Buraya ehtiyat tədbirlərinin dəyəri, habelə ehtiyat tədbirlərinin görülməsi nəticəsində vurulmuş zərər də daxildir. Ehtiyat tədbirləri odur ki, belə tədbirlər neftlə çirklənmənin qarşısını almağa yönəlir. Neftlə çirkləndirmə özündə həm də zəhərli təsirləri birləşdirir. Partlayış və yanğın nəticəsində vurulan zərər hallarına Konvensiyanın müəyyən etdiyi qaydalar tətbiq edilmir.

Neftlə çirklənmə nəticəsində vurulan zərərin əvəzi **tam həcmdə** ödənilməlidir. Söhbət gəmi mülkiyyətçisinin zərərçəkən şəxsə həm real zərərin (birbaşa zərərin), həm də əldən çıxmış faydanın (dolayı zərərin) əvəzinin ödənilməsindən gedir. Bu isə onu göstərir ki, göstərilən halda beynəlxalq nəqliyyat hüququnun ənənəvi prinsipi – məhdud məsuliyyət prinsipi tətbiq edilmir.

Real zərər, bir qayda olaraq, balıqçılıq və balıq-su ləvazimatlarının (təchizatının), gəminin, sahil qurğu (tikili) və avadanlıqlarının çirklənməsi ilə bağlı olur. **Əldən çıxmış fayda şəklində dolayı zərərə** gəldikdə isə, qeyd etməliyik ki, bu zərər neftlə çirklənmə nəticəsində balıq tutmanın məhdudlaşdırılması, sahil və ya sənaye qurğularının bağlanması ilə əlaqədar olaraq gəlirlərin azalmasında (əldə edilməyən gəlirlərdə) ifadə edilir. Məlum məsələdir ki, neftlə çirklənmə nəticəsində balıqçılıq təsərrüfatından əldə edilən gəlirlər (mənfəət) haqqında danışmaq olmaz. O ki qaldı əldən çıxmış faydanın məbləğinə – əldə edilməyən gəlirlərin miqdarına, qeyd etməliyik ki, belə çirklənməyə məruz qalmayan analoji balıqçılıq təsərrüfatının (müəssisənin) götürdüyü mənfəətin səviyyəsi əsas götürülür və tutuşdurmaqla, müqayisə etməklə həmin məsələ həll olunur. Əgər dənizin neftlə çirklənməsi nəticəsində turistlərin çimərlik və kurortlara axını kəsilərsə, onda əldən çıxmış fayda (əldə olunmayan gəlirlər) şəklində zərər vurulur. Gəmi sahibi (mülkiyyətçisi) həmin zərərin əvəzini ödəməlidir. Beynəlxalq turizm praktikasına belə hallar məlumdur.

Konvensiya bilavasitə ətraf mühitə vurulmuş zərərin əvəzinin ödənilməsi məsələsini tənzimləmir. Beynəlxalq praktikada belə ziyana **ətraf mühitə vurulmuş abstrakt (mücərrəd) zərər** deyilir. Bir sıra xarici ölkələrdə bu kimi zərər suya düşən neft məhsullarının miqdarı əsasında hesablanır. Gəmi mülkiyyətçisi neftlə çirklənmə nəticəsində ətraf mühitə vurulmuş abstrakt (mücərrəd) zərərin əvəzini ödəməlidir. Bu barədə Konvensiyada hər hansı bir göstərişə rast gəlmirik; ona görə də ətraf mühitə vurulmuş **abstrakt (mücərrəd) zərərin əvəzinin ödənilməsi barədə norma daxil edilməsini zəruri sayırıq.** Qloballaşma dövründə bu normanın

nəqliyyat təhlükəsizliyi üçün hüquqi təminat yaradılmasında xüsusi rol oynaması şübhəsizdir.

Konvensiya digər belə bir cəhətlə xarakterizə olunur ki, o, başqa nəqliyyat konvensiyalarından fərqli olaraq, təqsirə görə məsuliyyət deyil, **təqsirsiz məsuliyyət prinsipindən** çıxış edir. Bu prinsipə görə, gəmi mülkiyyətçisi dənizdə neft tökülməsi ilə vurulan zərərə görə təqsirdən asılı olmayaraq cavab verir. Bununla, Konvensiya beynəlxalq nəqliyyat hüququnun «təqsirə görə məsuliyyət» kimi ənənəvi prinsipindən kənara çıxmışdır, necə deyərlər, imtina etmişdir. Konvensiyanın təqsirsiz məsuliyyət prinsipindən çıxış etməsi onunla izah edilir ki, dənizin neftlə çirklənməsi zərərçəkənə mühüm dərəcədə ziyan vurulmasına səbəb olur. Sözsüz, bu hal nəzərə alınmalıdır. Digər tərəfdən, əksər ölkələrin mülki qanunvericiliyinə görə, zərərçəkən şəxs vurulmuş ziyanın əvəzinin ödənilməsini yalnız o halda tələb edə bilər ki, zərərvuran şəxsin təqsirini sübut etsin. Zərərvuran şəxsin təqsirini sübut etmək isə son dərəcə çətin məsələ olub, prosesin aparılması üçün xeyli xərcin çəkilməsini tələb edir. Bundan əlavə, zərərçəkən şəxsin məhkəmədə işi «uduzmaq» ehtimalı da vardır. Bu kimi səbəblərə görə Konvensiya təqsirsiz məsuliyyət prinsipini müəyyən edir. Buna görə də zərərçəkən şəxs zərərvuran şəxsin (söhbət bilavasitə zərərvurandan gedir) **təqsirini sübut etməyə borclu deyildir**. O, yalnız bunu sübut etməlidir ki, neftin dənizə tökülməsi nəticəsində ona zərər vurulmuş və neftin dənizə tökülmə faktı ilə vurulmuş zərər arasında səbəbiyyət əlaqəsi mövcuddur. Məhz bu hallar sübut olunduqda gəmi mülkiyyətçisi zərərçəkən şəxsə vurulmuş zərərin əvəzini ödəyir. Bundan sonra onun ödədiyi məbləği almaq üçün bilavasitə zərərvuran şəxsə **reqres tələb** irəli sürmək hüququ vardır.

Bir sıra hallarda gəmi mülkiyyətçisi dənizin neftlə çirklənməsi nəticəsində vurulmuş zərərə görə məsuliyyətdən azad edilir. Konvensiya həmin halların **dəqiq və qəti siyahısını** verir. Buna görə də həmin siyahını genişləndirmək olmaz. Siyahıya gəmi

mülkiyyətçisinin məsuliyyətdən azad edilməsinə səbəb olan aşağıdakı hallar aid edilir:

-hərbi əməliyyatlar və düşmənçilik hərəkətləri;

-qarşısıalınmaz təbii hadisələr;

-üçüncü şəxslərin qəsdən, bilərəkdən zərər vurmaq məqsədi ilə törətdiyi hərəkətlər və ya hərəkətsizlik;

-işıq və digər naviqasiya vasitələrinin xarab olması.

Göstərilən siyahının genişləndirilməsini məqsədə müvafiq sayırıq. Məsələ burasındadır ki, həmin siyahıya **sosial hadisələr** (ictimai iğtişaşlar, milli münaqişə və s.) daxil edilməlidir. Həmin halın göstərilən siyahıya daxil olunmasını vacib hesab edirik.

Konvensiya gəmi mülkiyyətçisini **öz məsuliyyət həcmini məhdudlaşdır-maq hüququ** ilə təmin edir. Gəmi mülkiyyətçisinin öz məsuliyyətini məhdudlaşdırma həcmi bir hadisəyə görə gəmi tutumunun hər tonuna görə 133 XBH[1] (SDR - special drawing rights) hesabı ilə müəyyən edilir (1 XBH təxminən 1,45 ABŞ dolları). Lakin onun ümumi həddi 14 milyon XBH-dən (20.384.000 ABŞ dollarından) çox ola bilməz. Öz məsuliyyətini məhdudlaşdırmaq hüququndan istifadə etmək üçün gəmi mülkiyyətçisi məhkəmədə və ya digər səlahiyyətli orqanda fond yaratmalıdır. Fond iddiaçılar arasında onların əsaslandırdıqları iddia tələblərinin məbləğinə mütənasib surətdə bölüşdürülür.

Konvensiyaya görə, əgər zərər vurulmasına gəmi mülkiyyətçisinin **şəxsi təqsiri** səbəb olarsa, o, öz məsuliyyətini məhdudlaşdırmaq hüququndan istifadə edə bilməz. Lakin «gəmi mülkiyyətçisinin şəxsi təqsiri» anlayışı Konvensiyada açıqlanmır. İngiltərə hüququna məlum olan və geniş yayılan həmin anlayış öz təbiətinə görə mürəkkəb xarakter daşıyır.

---

[1] XBH-Xüsusi Borclanma Hüquqları. Bu anlayış rus dilində belə adlanır: СПЗ-Специальные права заимствования – искусственная денежная единица, используемая Международным Валютным Фондом для międзугосударственных и межбанковских расчетов.

Qeyd etmək lazımdır ki, gəmi mülkiyyətçisinin şəxsi təqsiri müxtəlif hərəkətlərdə (və ya hərəkətsizlikdə) ifadə oluna bilər. Bunlara aşağıdakılar aiddir:

-gəmini nasaz naviqasiya vasitələri ilə təmin etmək;

-gəmi kapitanına səhv göstərişlər vermək;

-işin təhlükəsizliyini təmin etməmək;

-gəminin komanda heyətini lazımi ixtisası olan şəxslərdən təşkil etməmək;

-gəmini lazımi avadanlıqlarla təmin etməmək və s.

Bununla yanaşı, dənizin neftlə çirklənməsi hadisəsi gəmi mülkiyyətçisinin şəxsi təqsiri üzündən baş verməlidir. Bu hadisə ilə onun təqsirli hərəkətləri arasında səbəbiyyət əlaqəsi olmalıdır. Məhz bu baxımdan Konvensiyada **gəmi mülkiy-yətçisinin şəxsi təqsirinə anlayış verilməsini** məqsədəuyğun hesab edirik.

Konvensiyada **sığorta məsələsini** tənzimləyən normalar nəzərdə tutulmuşdur. Bu normalara görə, gəmi mülkiyyətçisi dənizin neftlə çirklənməsinə görə daşıdığı mülki məsuliyyəti sığorta etdirməlidir. Belə ki, yük kimi 2 min tondan çox neft daşıyan hər hansı gəminin mülkiyyətçisi vurulmuş zərərə görə mülki məsuliyyətini sığortalamalıdır. Bu, zərərçəkənin ona vurulmuş zərərin əvəzini almasını təmin edir.

Beynəlxalq dəniz nəqliyyatında təhlükəsizliyin təmin olunmasında **«Neftlə çirklənmədən zərərin kompensasiyası üçün Beynəlxalq Fondun yaradılması haqqında» Beynəlxalq Konvensiya** (1971-ci il) az rol oynamır. Konvensiya bir tərəfdən də zərərçəkənin mənafeyinə xidmət edir. Belə ki, o, konvensiya əsasında yaradılan Beynəlxalq Fondun vəsaiti hesabına neftlə çirklənmədən vurulan zərərə görə kompensasiya (müavinət) alır. Digər tərəfdən, Konvensiya gəmi mülkiyyətçisinin mənafeyinə də xidmət edir. Belə ki, Konvensiyaya görə, vurulmuş zərərin əvəzini ödəmək üçün çəkilən xərcin bir hissəsini örtmək məqsədilə gəmi sahibinə kompensasiya ödənilir. Konvensiya neftlə çirklənmədən vurulan zərərin kompensasiyası ilə bağlı münasibətləri tənzim edir.

Beynəlxalq Fond yalnız Konvensiyada nəzərdə tutulan hallarda zərərçəkən şəxsə kompensasiya ödəyir. Həmin hallara, 1969-cu il Konvensiyasına görə, gəmi mülkiyyətçisinin məsuliyyətdən azad edilməsinə səbəb ola bilən hal, vəsait olmadığına görə gəmi mülkiyyətçisinin və sığortaçının zərərin əvəzini ödəyə bilmədiyi hal və tələbin miqdarının məsuliyyət həddini ötməsi halı aiddir.

Zərər zərərçəkən şəxsin özünün təqsirli hərəkəti nəticəsində vurula bilər. Belə halda Beynəlxalq Fond ona hər hansı kompensasiya ödəmir. Lakin o, zərərin zərərçəkən şəxsin özünün hərəkəti nəticəsində vurulması faktını sübut etməlidir. Əgər zərər hərbi əməliyyatlar nəticəsində vurularsa və ya çirklənmənin mənbəyi müəyyən edilməzsə, onda Beynəlxalq Fond məsuliyyətdən azad edilir.

Londonda yerləşən Beynəlxalq Fondun vəsaiti neft alıcılarının hesabına yaradılır. O, neftlə çirklənmə nəticəsində vurulmuş zərərin əvəzini məhz həmin vəsaitdən ödəyir. Deməli, neftin dənizlə daşınmasının zərərli nəticələri gəmi mülkiyyətçisi və neft alıcıları («gəmi» və «yük») arasında bölüşdürülür. Belə yolla balanslaşdırılmış kompromis əldə olunur ki, bu da maraqlı tərəflərin mənafeyini təmin edir.

Beynəlxalq Fondun hər bir hadisə üçün ödədiyi maksimum kompensasiya məbləği 60.000.000 XBH (SDR) və ya təxminən 87.360.000 ABŞ dollarından ibarətdir.

1984-cü ildə məsuliyyət haqqında 1969-cu il Konvensiyasına və fond haqqında 1971-ci il Konvensiyasına dəyişikliklər verən protokollar qəbul edildi. Lakin ABŞ bu protokollara münasibətdə öz mövqeyini dəyişdiyinə görə onlar qüvvəyə minmədilər.

1992-ci ildə «Neftlə çirklənmədən zərərə görə mülki məsuliyyət haqqında» 1969-cu il Beynəlxalq Konvensiyasının dəyişdirilməsi barədə» Protokol və «Neftlə çirklənmədən zərərin konpensasiyası üçün Beynəlxalq Fondun yaradılması haqqında» 1971-ci il Beynəlxalq Konvensiyasının dəyişdirilməsi barədə» Protokol qəbul edildi. Göstərilən protokollar 30 may 1996-cı il

tarixdə qüvvəyə minsiş və 1969 və 1971-ci il konvensiyaları ilə birlikdə məsuliyyət haqqında 1992-ci il Konvensiyasını və fond haqqında 1992-ci il Konvensiyasını yaradırlar.[1] Burada məsuliyyət həddinin artırılması ən əsas dəyişikliklərdəndir. Məsuliyyət haqqında 1992-ci il Konvensiyasının qaydalarına görə, ümumdaxili tutumu 5 min tona qədər olan gəmilər üçün məsuliyyət həddi 3.000.000 XBH müəyyən olunmuşdur. Tonnajı 5 min tondan çox olan gəmilər üçün isə məsuliyyət həddi belə hesablanır: 5 min tondan artıq olan ton rəqəm 420 XBH-yə vurularaq nəticə 3.000.000 XBH-nin üzərinə gəlinir. Alınmış cəm konkret gəmi üçün məsuliyyət həddi hesab olunur. Lakin istənilən halda bu hədd 59.700.000 XBH-dən artıq ola bilməz.

Fond haqqında 1992-ci il Konvensiyasına görə, Fond tərəfindən ödənişin həcmi 135.000.000 XBH-dək artırılıb (buraya məsuliyyət haqqında 1992-ci il Konvensiyası üzrə ödənişlər də aiddir).

---

[1] Bax: Ермолаев В.Г., Сиваков О.В. Морское право. Учебное пособие, М.: 2005, с. 210-212.

Beynəlxalq avianəqliyyat daşımalarında təhlükəsizliyin tənzimlənməsi

Hüquqqoruyucu beynəlxalq sazişlər **hava nəqliyyatı** sahəsində də bağlanılmışdır. Bu sazişlərin əsas təyinatı beynəlxalq hava nəqliyyatı sferasında **aviasiya təhlükəsizliyini** təmin etməkdən ibarətdir. Aviasiya təhlükəsizliyinin təmin edilməsi beynəlxalq hava hüququnun norma və prinsiplərinin pozulmamasına əsaslanır. Qloballaşma dövründə hər bir dövlət beynəlxalq hava nəqliyyatı sahəsində aviasiya təhlükəsizliyinin təmin edilməsinə görə siyasi məsuliyyət daşıyır.

«Varşava sistemi» adını almış seriya müqavilələrin qəbul edilməsi beynəlxalq hava nəqliyyatı sferasında aviasiya təhlükəsizliyinin təmin olunması üçün vacib hüquqi təminat rolunu oynayır. Varşava Konvensiyasına görə (1929-cu il), daşıyıcı sərnişinin ölümündə və ya onun sağlamlığının pozulmasında, habelə yükün itməsində, xarab olmasında, korlanmasında və s., eləcə də çatdırılma müddətinin pozulmasında ifadə olunan zərərə görə məsuliyyət daşıyır.

Aviasiya təhlükəsizliyi hava gəmisinin qəzaya uğraması, onun ələ keçirilməsi və digər məsələlərlə bağlıdır. Beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün **Beynəlxalq Konvensiya** (1938-ci il) hava gəmilərinə yardım edilməsi və onların xilas edilməsi ilə bağlı münasibətləri tənzimləyir. Konvensiyanın 2-ci maddəsi dənizdə, habelə qəza vəziyyətində olan hava gəmisində təhlükəyə məruz qalan şəxslərə köməklik göstərilməsinə yönələn vəzifə müəyyən edir. **Çikaqo Konvensiyasının** 25-ci maddəsinə görə, hər bir dövlət öz ərazisində qəzaya uğrayan hava gəmisinə kömək etməyə yönələn tədbirlər görməli, itən hava gəmisinin axtarışını təşkil etməlidir.

Dövlət ərazisində hava gəmilərinin axtarışı və xilas edilməsi işini, bir qayda olaraq, öz ərazisində tam və müstəsna suverenliyə malik olmasına görə həmin dövlətin özü həyata keçirir. Əgər həmin işlərin görülməsi üçün dövlətin özünün effektiv texniki vasitələri

olmazsa, onda o, xarici axtarış – xilasetmə xidmətinin köməyindən istifadə etmək məcburiyyətində qalır.

Açıq dənizdə qəzaya uğrayan hava gəmisinin xilas edilməsi ilə bağlı ümumi məsələ beynəlxalq hava hüququ ilə deyil, beynəlxalq dəniz hüququ ilə tənzimlənir (1910-cu il Brüssel Konvensiyası, 1960-cı il London Konvensiyası, Açıq dəniz haqqında 1958-ci il Cenevrə Konvensiyası, BMT-nin Dəniz hüququna dair 1982-ci il Konvensiyası və s.).

Aviasiya təhlükəsizliyi **mülki aviasiyanın fəaliyyətinə qanunsuz müdaxilə etmək aktı ilə mübarizə** məsələsi ilə sıx surətdə bağlıdır. Həmin məsələ Hava gəmisində hüquq pozuntuları və bəzi digər aktlar barədə 1963-cü il Konvensiyası **(Tokio Konvensiyası)**, Hava gəmilərinin qanunsuz zəbt edilməsinə qarşı mübarizə haqqında 1970-ci il Konvensiyası **(Haaqa Konvensiyası)**, Mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinə qarşı yönəldilən qanunsuz hərəkətlər əleyhinə mübarizə haqqında 1971-ci il Konvensiyası **(Monreal Konvensiyası)**, Beynəlxalq mülki aviasiyaya xidmət göstərən aeroportlarda qanunsuz zorakılıq hərəkətləri əleyhinə mübarizə haqqında 1988-ci il Protokolu **(Monreal Protokolu)** və digər sənədlərlə tənzimlənir.

Qeyd etmək lazımdır ki, mülki aviasiyanın fəaliyyətinə qanunsuz müdaxilə etmək aktı ilə mübarizə aparmaq **beynəlxalq mülki aviasiyanın təhlükəsizliyini təmin etmək prinsipinin** təzahür formalarından biridir ki, o da beynəlxalq hava huququnun əsas prinsiplərindən biri sayılır. Bu prinsip həm də belə bir formada təzahür edir ki, hər bir dövlət aviasiya texnikasının, aeroportların və hava traslarının texniki baxımdan etibarlı olmasını təmin edən tədbirlər görməlidir.

Çikaqo Konvensiyasının və BMAT-ın üzərinə düşən əsas vəzifələrdən biri beynəlxalq mülki aviasiyanı təhlükəsiz inkişaf etdirməkdən ibarətdir. BMAT-ın müəyyən etdiyi qaydalar beynəlxalq mülki aviasiyanın effektliyini və təhlükəsizliyini artırmaq məqsədinə xidmət edir.

Beynəlxalq hava daşımalarının, ümumiyyətlə, beynəlxalq hava nəqliyyatının təhlükəsizliyini pozan aktlarla (hava gəmilərinin ələ keçirilməsi, qaçırılması və digər hərəkətlər) bağlı olaraq, BMAT xüsusi olaraq Çikaqo Konvensiyasına 17-ci Əlavə («təhlükəsizlik, qanunsuz müdaxilə aktlarından mülki aviasiyanı müdafiə etmək») işləyib hazırlamışdır. Əlavədə göstərilir ki, mülki aviasiyanı qanunsuz müdaxilə aktlarından müdafiə etməklə bağlı olan bütün məsələlərdə sərnişinlərə, heyətə, yerüstü personala və bütövlükdə cəmiyyətə birinci dərəcəli əhəmiyyət verilir.

Yuxarıda göstərdiyimiz Tokio, Haaqa və Monreal konvensiyaları universal xarakterli beynəlxalq konvensiyalar olub, mülki aviasiyanın fəaliyyətinə qanunsuz müdaxilə ilə mübarizədə dövlətlərin əməkdaşlığının inkişafına yönəlmişdir. **Tokio Konvensiyasında,** ilk dəfə olaraq, hava gəmisinin qanunsuz ələ keçirilməsinə anlayış verilir ki, o, qanunsuz müdaxilənin formalarından biri sayılır. Lakin Konvensiya qanunsuz ələ keçirmə aktına anlayış versə də, **onu cinayət hesab etmir.** Güman edirik ki, Konvensiyaya **belə hərəkəti cinayət hesab edən norma daxil edilməlidir.**

Haaqa Konvensiyası isə Tokio Konvensiyasından fərqli olaraq, hava gəmisini qanunsuz ələ keçirmə aktını cinayət əməli hesab edir. Konvensiyanın 1-ci maddəsində bu barədə birbaşa göstəriş vardır. Onun 2-ci maddəsi isə dövlətlərin üzərinə hava gəmisini qanunsuz olaraq ələ keçirən şəxsləri ciddi surətdə cəzalandırmaq vəzifəsi qoyur.

Haaqa Konvensiyası hava gəmilərinin qanunsuz ələ keçirilməsi ilə müba-rizəyə həsr edilmişdir. Burada qanunsuz ələ keçirmə aktına anlayış verilir ki, bu, mahiyyətcə Tokio Konvensiyasının müəyyən etdiyi anlayışla üst-üstə düşür.

Monreal Konvensiyası Tokio və Haaqa konvensiyalarından fərqli olaraq, məsələnin mahiyyətinə daha əhatəli şəkildə yanaşaraq mülki aviasiyanın fəaliyyətinə qanunsuz müdaxilə aktlarına daxil olan hərəkətlərin dairəsini xeyli genişləndirmişdir. Həmin hərəkətlərə aşağıdakılar aiddir:

1) uçuş zamanı hava gəmisində olan şəxsə münasibətdə zorakılıq aktı həyata keçirmək, bu şərtlə ki, belə akt hava gəmisinin təhlükəsizliyi üçün xətərli olsun;

2) istismarda olan hava gəmisini xarab etmək, korlamaq və ya zədələmək, bu şərtlə ki, hava gəmisi bunların nəticəsində sıradan çıxsın;

3) istismarda olan hava gəmisinin məhv olmasına, onu sıradan çıxaran zədələməyə və ya uçuş zamanı hava gəmisinin təhlükəsizliyi üçün xətər törədə bilən korlanmaya səbəb ola bilən hər hansı üsulla qurğu və ya maddə qoymaq;

4) aeronaviqasiya avadanlıqlarını xarab etmək, korlamaq və zədələmək, yaxud onların istismarına qarışmaq, bu şərtlə ki, belə akt uçuş zamanı hava gəmisinin təhlükəsizliyi üçün xətərli olsun;

5) bilərəkdən qəsdən yalan məlumat yaymaq, bu şərtlə ki, o, uçuşda olan hava gəmisinin təhlükəsizliyi üçün xətərli olsun.

Göstərilən hərəkətlər Monreal Konvensiyasına görə cinayət hesab edilir (Konvensiyanın 1-ci maddəsi). Buna görə də həmin hərəkətləri edən şəxslər cinayət qanunvericiliyinin müəyyən etdiyi normalar əsasında ciddi surətdə cəzalandırılır.

Hava piratçılığı (hava quldurluğu) mülki aviasiyanın fəaliyyətinə qanunsuz müdaxilə aktlarından biridir. Onun anlayışı Açıq dəniz haqqında 1958-ci il Cenevrə Konvensiyasında verilmişdir: xüsusi sahiblikdə olan gəmi və ya uçan aparatın heyət və ya sərnişinləri tərəfindən başqa gəmi və ya uçan aparata, orada olan şəxslərə və əmlaka münasibətdə şəxsi məqsədlər üçün edilən istənilən hüquqazidd zorakılıq, tutma və ya soyğunçuluq aktları piratçılıq adlanır. Anlayışdan məlum olur ki, piratçılıq pirat dəniz və ya hava gəmilərinin (uçan aparatların) heyət və ya sərnişinlərinin etdikləri qanunsuz hərəkətlər deməkdir. Həm də Konvensiyaya görə, belə hərəkətlər yalnız o halda piratçılıq hesab edilə bilər ki, onlar açıq dənizdə və ya açıq dəniz üzərindəki hava məkanında edilsin.

Zənn edirik ki, 1958-ci il Cenevrə Konvensiyası məsələyə birtərəfli və natamam yanaşaraq piratçılıq anlayışını məhdudlaşdırır və bu səbəbdən də o, mülki aviasiyanın fəaliyyətinə

qanunsuz müdaxilə aktlarına aid edilmir. Qeyd etmək lazımdır ki, piratçılıq belə aktların ən təhlükəli formasıdır. Buna görə də hava piratçılığını yalnız açıq dənizlər üzərindəki hava məkanında edilən hərəkətlərlə məhdudlaşdırmaq məsələyə qeyri-düzgün yanaşmanı ifadə edir. Məhz bu səbəbdən beynəlxalq hava hüququnun **hava piratçılığına hava məkanında edilən qanunsuz zorakılıq, tutma və ya soyğunçuluq hərəkəti** kimi anlayış verən norma nəzərdə tutmasını məqsədəuyğun sayırıq.

Həm də beynəlxalq hava hüququnun belə bir aktual problemi – **texniki səbəblərə görə aviaqəza baş verdiyi hallarda iddianın hansı subyektə qarşı irəli sürülməsi** problemini tənzimləməsini vacib hesab edirik. Zənnimizcə, zərərin əvəzinin ödənilməsi barədə tələb (iddia) iki kateqoriya subyektə – həm hava gəmisini hazırlayan istehsalçıya, həm də hava yollarını (hərəkətini) idarə edən orqanlara verilməlidir. Beynəlxalq hava hüququ ədalət prinsipi baxımından həmin problemi məhz bu cür həll etməlidir.

Beynəlxalq avtomobil daşımalarında nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması

Beynəlxalq avtomobil hüququnun aktual problemlərindən biri də **beynəlxalq avtomobil nəqliyyatında təhlükəsizlik** məsələsidir. Bu onunla izah edilir ki, fiziki şəxslərin həyat və sağlamlığına zərər vurulmasının əsas texnogen faktoru olan yol-nəqliyyat hadisəsi məhz avtomobil nəqliyyatı sferasında baş verir. Bu hadisə, adətən, yollarda, küçələrdə, meydanlarda, dəmir yol keçidlərində avtonəqliyyat vasitələrinin hərəkət prosesində baş verərək fiziki şəxslərin (sərnişinlərin) həlak olmasına və ya müxtəlif dərəcəli bədən xəsarəti almasına, heyvanların və ya hərəkətsiz maneənin vurulmasına, nəqliyyat vasitələrinin, yolların, qurğuların, yükün zədələnməsinə (korlanmasına və ya xarab olmasına) və digər əmlak (maddi) zərəri dəyməsinə səbəb olur. Baş vermiş yol-nəqliyyat hadisələri nəticəsində Rusiya Federasiyasında hər il təxminən 33 min adam ölür, 200 min adam isə yaralanır. Azərbaycan

Respublikasında bu göstəricilər təxminən belədir: ölənlərin sayı – 1000 nəfər, yaralananların sayı – 3500 nəfər. Bundan əlavə, yol-nəqliyyat hadisəsi nəticəsində nəqliyyat vasitələrinə, yol infrastrukturuna, yük və baqaja, habelə digər əmlak növlərinə mühüm zərər vurula bilər. Buna görə də, beynəlxalq avtomobil hüququnun daşıdığı əsas məqsədlərdən biri yol-nəqliyyat hadisəsinin baş vermək imkanını aradan qaldırmaq və yol hərəkəti təhlükəsizliyini təmin etməkdən ibarətdir. Avtomobil hüququ yol hərəkəti təhlükəsizliyi probleminə xüsusi diqqət yetirir ki, bundan ötrü o, yol-nəqliyyat hadisəsinin qarşısının alınmasına yönələn kompleks tədbirlər nəzərdə tutur. **Yol hərəkəti təhlükəsizliyi** onun elə bir vəziyyətidir ki, belə vəziyyət əsasında yol hərəkəti iştirakçılarının və cəmiyyətin yol-nəqliyyat hadisələrindən və onların doğurduğu nəticələrdən müdafiə olunma dərəcəsi müəyyən edilir.[1] Buraya həm də beynəlxalq yol hərəkətinin hüquqi təminatı məsələsi aiddir. Beynəlxalq yol hərəkəti isə bir dövlətin fiziki və ya hüquqi şəxsinə məxsus olan və başqa dövlətin ərazisinə müvəqqəti gətirilərək və orada qeydiyyata alınmayan nəqliyyat vasitəsinin iştirak etdiyi yol hərəkətidir.[2]

Yol hərəkəti təhlükəsizliyi, hər şeydən əvvəl, beynəlxalq-hüquqi aktlarla tənzimlənir. Söhbət avtomobil nəqliyyatı sahəsində əsas çoxtərəfli beynəlxalq normativ sənədlərdən gedir. Belə sənədlər Beynəlxalq Avtomobil Nəqliyyatı İttifaqının tövsiyyəsinə görə, altı qrupa bölünür ki, onların bir qrupu yol hərəkəti qaydalarına, yol nişanları və işarələrinə, habelə yolun nişanlanmasına həsr edilmişdir. Həmin sənədlərdə yol hərəkətinin vahid qaydaları, avtomobil nəqliyyatı vasitələrinə və onların qeydiyyat nişanlarına aid tələblər müəyyən edilmiş, beynəl-xalq sürücülük vəsiqəsinin nümunəsi təsdiq olunmuşdur. Onlara aşağıdakılar aiddir:

-Yol hərəkəti haqqında Konvensiya (1968-ci il);

---

[1] Bax: «Yol hərəkəti haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununun (3.07.1998-ci il) 1-ci maddəsinin 3-cü bəndi.

[2] Bax: Yenə orada, 1-ci maddənin 4-cü bəndi.

-Yol nişanları və işarələri haqqında Konvensiya (1968-ci il);

-Yol nişanları və işarələri barədə Protokol (1949-cu il);

-Yol hərəkəti haqqında 1968-ci il tarixli Konvensiyaya əlavələr edən Avropa Sazişi (1971-ci il);

-Yol nişanları və işarələri haqqında 1968-ci tarixli Konvensiyaya əlavələr edən Avropa Sazişi (1971-ci il);

-Yolların nişanlanmasına dair 1973-cü il tarixli Protokol (bu Protokol yol nişanları və işarələrinə əlavələr edən Avropa Sazişinə qoşulmuşdur).

Beynəlxalq yük daşımaları üçün Yol hərəkəti haqqında Konvensiyanın və bu Konvensiyaya əlavələr edən Avropa Sazişinin daha çox əhəmiyyəti vardır. Bu sənədlər yol hərəkətinin təşkilinə yönələrək, vahid yol hərəkəti qaydalarını müəyyən edir ki, bunun da **təhlükəsizliyin hüquqi təminatı** məsələsinin həllində böyük rolu vardır.

Təhlükəsizliyin hüquqi təminatı iki əsas və başlıca məsələnin həllinə yönəldilmişdir. Birinci, təhlükəsizliyin hüquqi təminatı nəqliyyat xidmətindən istifadə edən müştəri kontingentini (yük sahibi və sərnişinləri, yəni nəqliyyat xidməti istehlakçılarını) müdafiə etmək məqsədi güdür. İkinci, təhlükəsizliyin hüquqi təminatı avtonəqliyyat daşıma prosesinin lazımi qaydada təşkil olunması məqsədinə xidmət edir.

Beynəlxalq avtomobil hüququ avtodaşımalar zamanı təhlükəsizliyin təmin olunması məqsədilə **avtonəqliyyat vasitələrinin hərəkətinin tənzimlənməsi qaydalarını** müəyyən edir. Hər bir nəqliyyat vasitəsi qeydiyyat nişanına malik olmalıdır ki, o, ərəb rəqəmindən və latın əlifbası hərfindən ibarətdir. Avtonəqliyyat vasitəsində həm də qeydiyyat ölkəsinin fərqlənmə nişanı olmalıdır (məsələn, Azərbaycan Respublikasında avtonəqliyyat vasitələri üçün - «AZ», Rusiya Federasiyasında - «RUS», Türkiyədə – «TR», Gürcüstanda – «GE» və s.).

Bunlardan əlavə, nəqliyyat vasitəsində çıxarıla bilməyən eyniləşdirmə nişanı (istehsalçı zavodun adı, avtomobilin markası,

şassi və ya banın zavod nömrəsi, mühərrikin zavod nömrəsi və s. barədə məlumatları əks etdirən lövhəcik) bərkidilməlidir.

Digər tərəfdən, aşağıdakılar müəyyən edilir:

-nəqliyyat vasitəsinə, onun sistem və avadanlıqlarına aid əsas texniki tələblər;

-yol nişanları və işarələrinə aid tələblər;

-yolların nişanlanmasına aid tələblər;

-yol hərəkətinin digər tənzimetmə vasitələrinə aid tələblər.

Təqdirəlayiq haldır ki, Azərbaycan Respublikası 1968-ci il 8 noyabr tarixdə Vyanada imzalanmış «Yol hərəkəti haqqında» Konvensiyaya qoşulmuşdur.[1] Respublika ərazisində yol hərəkətinin təşkili, nəqliyyat vasitələrinin dövlət qeydiyyatının aparılması, nəqliyyat vasitələrinə texniki müayinənin keçirilməsi, nəqliyyat vasitələrini idarəetmə hüququ haqqında sürücülük vəsiqələrinin verilməsi qaydaları və yol hərəkəti təhlükəsizliyinin təmin olunması ilə bağlı digər məsələlərin həlli məhz adı çəkilən Konvensiyanın və 3 iyul 1998-ci il tarixdə qəbul edilmiş «Yol hərəkəti haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununun tələblərinə uyğun şəkildə həyata keçirilir. Bu sahədəki münasibətlərin tənzimlənməsində Azərbaycan Respublikası Hökuməti tərəfindən qəbul edilmiş aşağıda göstərilən qərarların müddəaları əhəmiyyətli rol oynayır:

–«Mexaniki nəqliyyat vasitələrinin və onların qoşqularının müəyyən edilmiş qaydada dövlət qeydiyyatından keçirilməsi və dövlət qeydiyyatı üzrə uçota alınması haqqında Əsasnamənin və Nəqliyyat vasitəsinin özgəninkiləşdirilməsi və girov qoyulması qaydasının təsdiq edilməsi barədə» Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 15 mart 1999-cu il tarixli 39 nömrəli Qərarı;[2]

---

[1] Bax: Azərbaycan Respublikasının 29.04.1997-ci il tarixli 287-IQ nömrəli Qanunu. Konvensiyanın mətni verilmişdir: Алиев Э.А. Международные транспортные правоотношения в эпоху глобализации. М.: ООО «Р-СТИЛЬ», 2006, с. 244-248.

[2] Bax: Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat qanunvericiliyi. I kitab / Buraxılışa məsul: A.Süleymanlı. Bakı: Çaşıoğlu, 2005, s. 390-414.

–«Nəqliyyat vasitələrinə və onların qoşqularına dövlət texniki baxışının keçirilməsi qaydaları haqqında nümunəvi Əsasnamənin təsdiq edilməsi barədə» Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 15 mart 1999-cu il tarixli 40 nömrəli Qərarı;[3]

–«Nəqliyyat vasitələri sürücülərin hazırlanması və onların ixtisasının artırılması kursları haqqında Əsasnamənin, Sürücülük vəsiqəsini almaq üçün yol hərəkəti qaydaları üzrə nəzəri və nəqliyyat vasitələrini idarəetmə məsələləri üzrə təcrübi imtahanlara müstəqil hazırlanması qaydalarının və Nəqliyyat vastəsini idarə etmək hüququ verən sürücülük vəsiqəsi almaq istəyən şəxslərdən imtahanların qəbul edilməsi və onlara sürücülük vəsiqsinin verilməsi qaydaları haqqında Əsasnamənin təsdiq edilməsi barədə» Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 15 mart 1999-cu il tarixli 41 nömrəli Qərarı[1] və b.

Avtonəqliyyat vasitələri «A», «B», «C», «D» və «E» kimi kateqoriyalara bölünür. Avtonəqliyyat vasitəsini idarə etmək hüququ verən sürücülük vəsiqəsi həmin kateqoriyalardan müvafiqi göstərilməklə verilir. Sürücülük vəsiqələrinin milli və beynəlxalq formaları da mövcuddur. Nəqliyyat vasitəsi müvafiq qeydiyyat şəhadətnaməsi və dövlət qeydiyyat nişanları verilməklə dövlət qeydiyyatına alınır. Azərbaycan Respublikasında qüvvədə olan vahid beynəlxalq texniki göstəricilərə, yol hərəkətinin təhlükəsizliyi normativlərinə və standartlarına uyğun gələn və bu tələblərə uyğunluğu barədə sertifikatı olan, qeydiyyatdan, dövlət texniki baxışdan keçmiş nəqliyyat vasitələri Azərbaycan Respublikası ərazisində yol hərəkətində iştiraka buraxılırlar.

Beləliklə, beynəlxalq daşımanı həyata keçirmək üçün avtonəqliyyat vasitəsi öz ölkəsinin qeydiyyat və fərqlənmə nişanına, sürücü isə Beynəlxalq Konvensiya ilə müəyyən edilmiş nümunəyə uyğun milli və ya beynəlxalq sürücülük vəsiqəsi-nə malik olmalıdır.

---

[3] Yenə orada, s. 415-420.

[1] Yenə orada, s. 420-454.

Daşıyıcı beynəlxalq daşımanı həyata keçirən zaman və başqa dövlətin ərazisində olarkən həmin ölkədə qüvvədə olan hərəkət qaydalarına və digər hüquq normalarına əməl etməlidir.

Beynəlxalq daşımaların tənzimlənməsində hökumətlərarası ikitərəfli sazişlər mühüm rol oynayır. Belə sazişlərdə beynəlxalq daşımalar üçün istifadə olunan yollara, daşıyıcının statusuna, nəqliyyat vasitəsinin əsas parametrlərinə, üçüncü şəxslər qarşısında mülki məsuliyyətin sığortasına, öhdəliklərin pozulmasına görə sanksiyaya, ödəniş və hesablaşmaya, sürücülük hüququna və qeydiyyat sənədlərinə və digər məsələlərə aid normalar nəzərdə tutur. Lakin, buna baxmayaraq, ikitərəfli sazişlərdə yol hərəkətinin təhlükəsizliyini təmin edən daha geniş məzmunlu və əhatəli normaların nəzərdə tutulmasını məqsədəuyğun hesab edirik. Belə normaların müəyyən edilməsi, xüsusilə, qloballaşma dövründə son dərəcə aktual məsələ sayılır. Digər tərəfdən, beynəlxalq avtomobil nəqliyyatı sahəsində təhlükəsizlik məsələsinə həsr olunan universal xarakterli çoxtərəfli müqavilə bağlanmasını zəruri hesab edirik.

Beynəlxalq dəmir yolu daşımalarında nəqliyyat təhlükəsizliyi məsələləri

Qloballaşma dövründə beynəlxalq dəmir yolu nəqliyyatında təhlükəsizlik məsələsinin aktuallığı daha da artır. Bu, dəmir yolu nəqliyyatının fəaliyyətinin bir sıra spesifik xüsusiyyətlərə malik olması ilə izah edilir ki, həmin xüsusiyyətlər dəmir yolu daşımalarının beynəlxalq-hüquqi tənzimlənəmsinə təsir göstərir. Belə xüsusiyyətlər sırasına universallıq, yüksək daşıma qabiliyyəti və daşımanın müntəzəm olması kimi cəhətləri aid etmək olar. Ölkələr arasında dəmir yolu daşımaları, bir qayda olaraq, birbaşa daşıma formasında həyata keçirilir. Bu, daşımada iştirak edən dəmir yolları arasında əmələ gələn nəqliyyat-texniki və hüquqi xarakterli məsələlərin geniş dairədə normativ həllini, yəni tənzimlənməsini tələb edir.

Dəmir yolu nəqliyyatı, adətən,hər bir ölkənin nəqliyyat sistemində aparıcı yer tutur. Bu səbəbdən o, nəqliyyat sisteminin başlıca elementi sayılaraq ölkə iqtisadiyyatında yük və sərnişin daşınması üzrə gördüyü işin həcminə görə mühüm rol oynayır, xalq təsərrüfatının effektli inkişafına vacib təsir göstərir, ölkənin iqtisadi bütövlüyünü və milli təhlükəsizliyini təmin edir. Dəmir yolu nəqliyyatının əhəmiyyəti, hər şeydən əvvəl, onun bir sıra texniki-iqtisadi üstünlüklərə malik olması ilə şərtlənir ki, daşımanın təhlükəsizliyini təmin etmək həmin üstünlüklərdən biridir. Buna görə də hərəkət təhlükəsizliyinin təmin olunması və onun təşkili beynəlxalq dəmir yolu hüququnun əsas vəzifələrdən biri sayılır.

Beynəlxalq dəmir yolu daşımaları sahəsində **nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunmasında** Bern konvensiyaları (KOTİF) əhəmiyyətli rol oynayır. Bununla yanaşı, zənn edirik ki, qloballaşma dövründə dəmir yolu daşımalarında nəqliyyat təhlükəsizliyinin daha etibarlı şəkildə və müasir səviyyədə təmin olunması məqsədilə **dəmir yolu nəqliyyatının fəaliyyətində aşağıdakı istiqamətlər** nəzərə alınmalıdır:

-birinci, dəmir yolu nəqliyyatında elmi-texniki proqresin yeni nailiyyətləri tətbiq olunmalıdır; burada informasiya kompüter texnologiyasına üstünlük verilməli və ona prioritet məsələ kimi baxılmalıdır;

-ikinci, irimiqyaslı dinamik nəzarət modeli yaradılmalıdır ki, bu model əsasında daşıma vasitələrinin (konteynerlər də daxil olmaqla) istismar və texniki vəziyyətini müəyyənləşdirmək mümkün olsun; belə modellərdən artıq ABŞ, Kanada və Avropanın dəmir yollarında geniş səviyyədə istifadə olunmaqdadır;

-üçüncü, beynəlxalq dəmir yolu nəqliyyatında daşımaların təşkilinin müasir metodları tətbiq edilməlidir ki, **marşrutlaşdırma,** yəni marşrut qatarları ilə yük daşınmasının təşkili həmin metodlardan biridir; daşımaların təhlükəsizliyi baxımından bu metodların mühüm əhəmiyyəti vardır; marşrutlaşdırma dəmir yolu nəqliyyatında proqressiv texnologiyanın tətbiq edilməsinin əsas istiqamətlərindən biridir – yükü təyinat yerinə tez çatdırmaq, nəqliyyat daşıma prosesinin təhlükəsizliyini təmin etmək, vaqonların boş dayanmasını minimuma endirmək və digər xüsusiyyətlər marşrutlaşdırma metodunun üstünlükləri sayılır;

-dördüncü, qloballaşma dövründə **marşrut-konteyner qatarlarının** daşıma fəaliyyətinin təşkilinə xüsusi diqqət yetirilməlidir; həmin qatarlar yalnız konteynerlərlə yüklənmiş vaqonlardan ibarətdir; son zamanlar beynəlxalq dəmir yolu nəqliyyatında idxal-ixrac yüklərinin daşınmasını tezləşdirmək üçün müntəzəm ixtisaslaşdırılmış konteyner qatarları formalaşmağa başlamışdır;

-beşinci, dəmir yolu nəqliyyatında təhlükəsizliyin hüquqi təminatı üçün daxili (milli) qanunvericilik təkmilləşdirilməlidir; bundan ötrü Azərbaycan Respublika-sında «dəmir yolu nəqliyyatı barədə» müvafiq qanunun və ya nizamnamənin, habelə daşıma qaydalarının qəbul edilməsini və bu normativ aktlarda təhlükəsizlk məsələlərini tənzimləyən müvafiq normaların nəzərdə tutulmasını məqsədəuyğun hesab edirik.

Dəmir yolu nəqliyyatında təhlükəsizliyin hüquqi təminatı üçün həm də müasir **beynəlxalq-hüquqi baza** yaradılmalıdır. Söhbət, ilk növbədə, Azərbaycan Respub-likasının gələcəkdə bütün qonşu dövlətlərlə qarşılıqlı fayda, dostluq və əməkdaşlıq şəraitində **hökumətlərarası sərhəd dəmir yolu sazişi** bağlamasından, habelə bu sazişlərdə sərhəd dəmir yolu stansiyalarının fəaliyyət (iş) qaydasını, dəmir yolları arasındakı nəqliyyat-texniki qarşılıqlı münasibətləri (qatarların hərəkəti və onlara xidmət göstərilməsi, yol və stansiya qurğularından istifadə olunması, təmir işlərinin görülməsi və s.) tənzim edən normaların nəzərdə tutulmasından, eyni zamanda, zərər vurulduğu hallarda müvafiq məsuliyyət müəyyən edilməsindən gedir.

Əlbəttə, bu kimi sazişlərin «nəqliyyat təhlükəsizliyi» kimi vacib hüquq institutunun formalaşmasında mühüm əhəmiyyəti vardır.

Beynəlxalq su (çay) nəqliyyatında təhlükəsizlik məsələləri

Su (çay) nəqliyyatı ilə beynəlxalq daşımalarda gəmiçiliyin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi beynəlxalq su (çay) hüququnun əsas funksiyalarından biridir. **Gəmiçiliyin təhlükəsizliyi** dedikdə yük və sərnişin daşımalarında, yedəyəalma və digər xilasetmə əməliyyatlarında istifadə edilən gəmi və başqa üzən obyektlərin istismarı prosesində təhlükəsizliyin təmin olunması başa düşülür.

Su (çay) yollarında təhlükəsizliyin təmin olunmaması nəticəsində insanların həyat və sağlamlığına, ətraf mühitə və su (çay) nəqliyyatına zərər vurula bilər. Gəmiçiliyin təhlükəsizliyinin təminolunma səviyyəsi həm beynəlxalq təşkilatlar, həm dövlət idarəetmə orqanları, həm də gəmi sahibləri tərfindən həyata keçirilən kompleks tədbirlərin effektliliyindən asılıdır. Bu məsələnin tənzimlənməsində beynəlxalq, milli (dövlətdaxili) və sahəvi normativ-hüquqi aktların tələblərinə ciddi riayət olunması mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Beynəlxalq su (çay) nəqliyyatında təhlükəsizliyin təmin olunması məsələləri ilə müvafiq beynəlxalq təşkilatlar məşğul olur

(məsələn, BMT AİK, EKOSOS, Dunay Komissiyası, Reyn Komissiyası, Mozel Komissiyası, Çad gölü üzrə Komissiya və b.). Avropa regionunda gəmiçiliyin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi Aİ-nin əsas fəaliyyət istiqamətlərindən biri kimi müəyyənləşdirlmişdir.[1]

Gəmilərin konstruksiyasına, yanğından mühafizə, xilasetmə, radioteleqraf və radiotelefon vasitələrinə, təhlükəli yüklərin daşınmasına aid tələblər «SOLAS-74» Beynəlxalq Konvensiyasında ehtiva olunmuşdur. Bu Konvensiyanın qüvvəsi dəniz rayonuna üzüb çıxan qarışıq «çay-dəniz» gəmilərinə də şamil olunur.

Gəmiçilikdə təhlükəsizlik məsələsinə dövlətdaxili (milli) səviyyədə də diqqət yetirilir. Məsələn, Rusiya Federasiyasında gəmiçiliyin təhlükəsizliyinin hüquqi tənzimlənməsi yeni qəbul edilmiş «Daxili Su Nəqliyyatı» Nizamnaməsində (2001-ci il) öz əksini tapmışdır.[1]

Beynəlxalq boru kəməri nəqliyyatında təhlükəsizlik məsələləri

Neft və qaz məhsullarının nəql edilməsi üzrə «beynəlxalq boru kəməri» magistral nəqliyyat növündə təhlükəsizliyin təmin olunması beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat hüququnun həll etdiyi vacib məsələlərdən biridir. «Nəqliyyat haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanu-nuna[2] müvafiq olaraq, Azərbaycan Respublikasının ərazisində yerləşən magistral boru kəmərləri nəqliyyat anlayışının məna yükünə aiddir. Neft, qaz və neft məhsulları beynəlxalq ticarət dövriyyəsinə məhz nəqliyyatın bu növünün köməyi ilə daxil olur. Ölkənin nəqliyyat sistemində boru kəməri nəqliyyatının xüsusi yer tutması nəzərə alınaraq, nəqletmə zamanı təhlükəsizlik məsələlərinin tənzimlən-məsi daim dövlətin nəzarətindədir. Bu baxımdan **«İxrac neft və qaz boru kəmərlə-**

---

[1] Beynəlxalq su (çay) nəqliyyatında təhlükəsizliyin təmin olunması sahəsində beynəlxalq təşkilatların fəaliyyəti ətraflı şəkildə işıqlandırılmışdır: bax, Гуреев С.А., Тарасова И.Н. Международное речное право. М.: Юридическая литература, 2004, с.201-224.

[1] Bax: Транспортное право. Авт. кол. М.: «Былина», 2002, с.216-233.

[2] NHQ-nin mətni üçün bax: Əliyev E.Ə. Nəqliyyat hüququnun əsasları. Dərs vəsaiti. Bakı, 2004, s 242-253.

rinin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi haqqında» Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Fərmanı[3] (15.04.2002-ci il, № 685) xüsusi əhəmiyyət kəsb edir.

Fərmanda deyilir ki, «Xəzər dənizinin Azərbaycan sektorunda «Azəri», «Çıraq» yataqlarının və «Günəşli» yatağının dərinlikdə yerləşən hissəsinin birgə işlənməsi və neft hasilatının pay bölgüsü haqqında» Sazişə uyğun olaraq, hasilat və nəqletmə üçün bir sıra mühüm obyektlər tikilib istismara verilmişdir.

Məlum olduğu kimi, hal-hazırda hasil olunan neftin ixracı «Bakı-Novoros-siysk», «Bakı-Supsa» neft kəmərləri və «Bakı – Tbilisi-Ceyhan» Əsas İxrac Boru Kəməri ilə həyata keçirilir. Bununla əlaqədar neft ixrac boru magistral nəqliyyat vasitələrinin və «Bakı-Tbilisi-Ərzurum» qaz ixrac kəmərlərinin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi, boru kəmərlərinin fasiləsiz və etibarlı işinin təşkili məqsədilə xüsusi Komissiya yaradılmışdır.

Fərmanın 4-cü bəndində nəzərdə tutulmuşdur ki, Azərbaycan Respublikasının Xüsusi Dövlət Mühafizə Xidməti, Azərbaycan Respublikasının Milli Təhlükəsizlik Nazirliyi, Azərbaycan Respublikasının Daxili İşlər Nazirliyi və Azərbaycan Respublikasının Fövqəladə Hallar Nazirliyi rayon və şəhər icra hakimiyyəti orqanlarının rəhbərləri ilə birlikdə ixrac boru kəmərlərinin və onların infrastruktur obyektlərinin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi məsələsini respublikanın inzibati ərazi bölgüsü prinsipi əsasında təşkil etsinlər.

---

[3] Bax: ARQT. Bakı, Azərbaycan, 2002, № 4, II kitab, s.684-686. Bu Fərmana Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2006-cı il 29 noyabr tarixli 482 nömrəli Fərmanı ilə müvafiq dəyişiklik edilmişdir.

11.3. Nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması sahəsində milli (daxili) nəqliyyat qanunvericiliyi

Müasir dövrdə nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsi ümumdünya əhəmiyyətli problemlərdən biridir və bu problemin həllində dövlətlər, beynəlxalq təşkilatlar və digər qurumlar iştirak edirlər.

Beynəlxalq nəqliyyat təhlükəsizliyinin səmərəli şəkildə təmin olunmasında beynəlxalq nəqliyyat hüququ ilə yanaşı milli (daxili) nəqliyyat hüququ, nəqliyyat qanunvericiliyi də xüsusi rol oynayır. Bu məsələnin tənzimlənməsinə dövlət tərəfindən xüsusi diqqət yetirilir.

Təqdirəlayiq haldır ki, ölkəmizdə nəqliyyat təhlükəsizliyinin milli (daxili) nəqliyyat hüququ ilə nizama salınması üçün müvafiq normativ-hüquqi və qanunverici baza yaranmışdır.

Belə ki, 12 noyabr 1995-ci ildə qəbul edilmiş **Azərbaycan Respublikasının Əsas Qanununda –Konstitusiyada** ümumi təhlükəsizlik problemlərinin həllinə dövlət tərəfindən təminat verilməsi barədə məsələlərə toxunulması çox önəmli haldır.

«Milli təhlükəsizlik haqqında» Azərbaycan Respublikasının 29 iyun 2004-cü il tarixli Qanunu ilə təhlükəsizlik anlayışı insanların, cəmiyyətin və dövlətin daxili və s. təhlükələrdən müdafiə oluna bilməli halı kimi müəyyən edilir. Bu anlayışın məna yükü dövlət, ictimai, texniki, ekoloji və s. təhlükəsizlik növləri ilə yanaşı nəqliyyat təhlükəsizliyini də əhatə edir. Təhlükəsizliyin belə geniş mənada başa düşülməsi onu təmin edən çoxsaylı orqanların və təşkilatların fəaliyyət göstərməsini, habelə təhlükəsizliyə nail olmaq məqsədilə müvafiq iqtisadi, təşkilati, texniki, ekoloji və b. xarakterli tədbirlərdən istifadə edilməsini nəzərdə tutur.

«Azərbaycan Respublikasının milli təhlükəsizlik konsepsiyası»[1] nəqliyyat təhlükəsizliyi məsələsinə xüsusi diqqət

[1] Konsepsiya Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 23.05.2007-ci il tarixli

yetirir. Konsepsiyada qeyd olunur ki, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin və boru kəmərlərinin təhlükəsizliyini təmin etmək üçün Azərbaycan Respublkası aşağıdakı vəzifələri həyata keçirir:

-nəqliyyatın və nəqliyyatda təhlükəsizliyin təmin edilməsi;

-nəqliyyat sistemində səfərbərlik hazırlığının təmin edilməsi;

-Avropa-Qafqaz-Asiya və Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin fəaliyyətinin səmərəliliyinin və rəqabət qabiliyyətinin artırılması məqsədi ilə təhlükəsizlik tədbirlərinin gücləndirilməsi;

-nəqliyyat infrastrukturlarının mühafizə sisteminin etibarlılığının təmin edilməsi;

-nəqliyyat infrastrukturlarının təhlükəsizliyinə kənardan təhdid yarada biləcək amillərin aşkarlanması və qarşısının alınması;

-nəqliyyat vasitələri və infrastrukturlarında, o cümlədən boru kəmərlərində terror aktlarının törədilməsində istifadə oluna biləcək vasitələrin dövriyyəsinin qadağan olunması və ya bu dövriyyəyə ciddi nəzarətin həyata keçirilməsi;

-nəqliyyat obyektlərinin tikintisi və istismarı zamanı sosial və ekoloji mühitə ziyan vurulmasının qarşısının alınması. Sözügedən vəzifələr Azərbaycan Respublikasının Silahlı Qüvvələri və digər təhlükəsizlik strukturlarının, habelə aidiyyəti dövlət qurumlarının fəaliyyətində öz əksini tapmalı və onların həyata keçirilməsi üçün adekvat imkanlar yaradılmalıdır.

Təhlükə potensiallı obyektlərin təhlükəsiz istismarının hüquqi, iqtisadi və sosial əsasları **«Texniki təhlükəsizlik haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanunu** ilə müəyyənləşdirilir (2 noyabr 1999-cu il). Həmçinin belə obyektləri istismar edən hüquqi və fiziki şəxslərin bu obyektlərdə baş verə biləcək qəzaların qarşısını almağa və baş vermiş qəzaların nəticələrini aradan qaldırmağa yönələn fəaliyyəti də bu Qanunla tənzimlənir.

---

sərəncamı ilə təsdiq edilmişdir // «Nəqliyyat hüququ» jurnalı. Bakı, 2008, № 3, s.171-173.

Texniki təhlükəsizliyin, o cümlədən nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsi üzrə funksiyaların balavasitə yerinə yetirilməsi üçün dövlət tərəfindən müvafiq orqanlar yaradılmışdır (məsələn, Nəqliyyat Nazirliyi, Fövqəladə Hallar Nazirliyi, Dövlət Dəniz Administrasiyası, Dövlət Mülki Aviasiya Administrasiyası və b.). Avtomobil daşımaları zamanı yol hərəkətinin təhlükəsizliyinə dair dövlət nəzarətinin həyata keçirilməsi Azərbaycan Respublikası Daxili İşlər Nazirliyinin xüsusi aparatına – Dövlət Yol Polisinə həvalə edilmişdir.[1] **«Yol hərəkəti haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanununda** (3 iyul 1998-ci il) avtonəqliyyat vasitəsilə həyata keçirilən daşımalarda yol hərəkəti təhlükəsizliyinin təmin edilməsinin başlıca prinsipləri və əsas istiqamətləri (maddə 7), yol hərəkətinin təşkili zamanı yol hərəkəti təhlükəsizliyinin təmin edilməsi (maddə 8), nəqliyyat vasitələrinin yol hərəkətində iştirak etməyə buraxılması (maddə 14) və digər məsələlər öz hüquqi həllini tapmışdır.

Son illərdə Bakı şəhərində avtonəqliyyat daşımalarında yaranmış problemlərin (sərnişin daşımalarında mövcud olan gərginlik, avtonəqliyyat vasitələrinin hərəkətində tıxaclar, ekologiyanın həddən artıq çirklənməsi, yol hərəkəti təhlükəsizliyinin təmin olunmasındakı qüsurlar və s.) kompleks şəkildə həll olunmasında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin müvafiq olaraq, 2006-cı il 1 fevral tarixli 1255 nömrəli Sərəncamı ilə təsdiq edilmiş **«Bakı şəhərində nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi üzrə 2006-2007-ci illər üçün Tədbirlər Planı»** və 2008-ci il 8 iyul tarixli Sərəncamı ilə təsdiq edilmiş **«Bakı şəhərində nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi üzrə 2008-2013-cü illər üçün Əlavə Tədbirlər Planı»** xüsusi əhəmiyyətə malikdir.[2] Bu Sərəncamın qəbul

---

[1] Yol hərəkəti təhlükəsizliyinin təmin edilməsi məsələləri ətraflı şəkildə işıqlandırılmışdır: Əliyev E.Ə. Yol hərəkətinin beynəlxalq-hüquqi tənzimlənməsi və milli qanunvericilik. Bakı, 2003, s. 26-37.

[2] Bu barədə daha ətraflı bax: E.Ə.Əliyev, A.M.Əsədov. Bakı şəhərində yol hərəkəti təhlükəsizliyinə təsir edən amillər və onların aradan qaldırılması yolları // Nəqliyyat hüququ. Bakı, 2006, № 2, s.25-31.

edilməsi bir daha sübut edir ki, nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması daim dövlət nəzarətindədir.

Nəqliyyatda təhlükəsizliyin və ekoloji tələblərin təmin edilməsi, nəqliyyatda yüklərin və obyektlərin mühafizəsi və digər məsələlərin tənzimlənməsində **«Nəqliyyat haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanunu** (27 iyul 1999-cu il) əhəmiyyətli rol oynayır. Qanunun 21-ci maddəsində qeyd olunur ki, yüklərin və nəqliyyat obyektlərinin mühafizəsi, həmçinin dəmir yolu, dəniz, boru kəməri və hava nəqliyyatında yanğına qarşı profilaktik tədbirlərin görülməsi və yanğının nəticələrinin ləğv edilməsi nəqliyyat müəssisəsi və xüsusi hərbiləşdirilmiş mühafizə xidmətləri tərəfindən həyata keçirilir. Təhlükəli və qiymətli yüklərin mühafizəsi və müşayiəti yükgöndərənlər tərəfindən təmin edilir.

Nəqliyyat müəssisələri və daşıyıcılar sərnişinlərin həyat, səhhət və əmlakının təhlükəsizliyini, nəqliyyat vasitələrinin hərəkət təhlükəsizliyini, həmçinin ətraf mühitin mühafizəsini təmin etməyə borcludur (maddə 22). Nəqliyyat vasitələri, yollar, habelə nəqliyyatın işini təmin edən müvafiq texniki vasitələr (işlər, xidmətlər) insanın həyatı, səhhəti və əmlakının təhlükəsizliyinə, əməyin mühafizəsinə və ekoloji təhlükəsizliyə dair dövlət standartları ilə müəyyən edilmiş məcburi tələblərə uyğun olmalıdır.

Nəqliyyat (daşıma) fəaliyyəti prosesində ətraf mühitin və əhalinin təhlükəsizliyinə zəmanət verən, atmosfer havasının, torpaqların, suyun, bitki və heyvanlar aləminin çirklənmədən qorunmasını təmin edən ekoloji norma və qaydalara əməl olunması öndə duran aktual məsələlərdir. Məlum olduğu kimi, nəqliyyatın inkişafı sivilizasiyanın tərəqqisinə yardımçı olaraq, eyni zamanda, ətraf mühitə zərərli təsir göstərir, bəşəriyyətin bir çox problemlərini dərinləş-dirərək dünya sivilizasiyasını qlobal ekoloji fəlakətə aparan faktora çevrilir. Nəqliyyatın müxtəlif növləri – avtomobil, dəmir yolu, su, hava nəqliyyatı yalnız onun istismarı ilə əlaqədar problemləri deyil, həm də nəqliyyat vasitələrinin istehsalı, onlara texniki xidmət göstərilməsi ilə əlaqədar problemlər yaradır.

Qeyd olunan və digər problemlərin ölkədə sistemli həllinin təmin edilməsi məqsədilə qəbul edilmiş **«Azərbaycan Respublikasında ekoloji cəhətdən daya-nıqlı sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Proqram»** müstəsna əhəmiyyət kəsb edir.[1]

Proqramın 6.5-ci bəndi «Nəqliyyat» sektoruna, 10-cu bəndi isə Milli Proqramın həyata keçsirilməsi üçün tədbirlər planına həsr olunmuşdur. Sənəddə aşağıdakı qlobal problemlərə dair tədbirlərin həyata keçirilməsi nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması baxımından çox aktualdır:

-nəqliyyat sahəsində ekoloji harmonik siyasətin həyata keçirilməsi üçün nəqliyyat sektorunda qanunvericilik sisteminin təkmilləşdirilməsi;

-avtomobil nəqliyyatında istifadə edilməsi üçün ekoloji baxımdan təmiz yanacaq növlərinə keçilməsi (sıxılmış maye qaz, bioqaz və s.);

-avtomobil və dəmir yollarının müasir dünya standartlarına müvafiq rekonstruksiya olunması;

-şəhər daxilində avtonəqliyyat vasitələrinin sıxlığının azaldılması və tıxacların qarşısının alınması məqsədilə yaşayış məntəqələrinin ətrafında dairəvi avtomagistral yolların çəkilişinə üstünlük verilməsi və s.

Avianəqliyyat daşımalarında uçuşların təhlükəsizliyi və aviasiya təhlükəsizliyi məsələlərinə yeni qəbul olunmuş **«Aviasiya haqqında» Azərbaycan Respublikası-nın Qanununda** xüsusi bir fəsil həsr olunmuşdur (IX fəsil).[1] Qanunun 42-ci maddəsində uçuşların təhlükəsizliyi məsələləri nizama salınır. Hava gəmisinin sahibi və ya istismarçısı hava gəmisi uçuşlarının təhlükəsizliyinin təmin edilməsi üçün bütün zəruri tədbirləri görməlidir. Hava

---

[1] Milli Proqram Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2003-cü il 18 fevral tarixli 1152 nömrəli Sərəncamı ilə təsdiq edilmişdir.

[1] Bu Qanun (24 iyun 2005-ci il, № 944- II Q) Azərbaycan Respublikasının hava məkanından istifadəni tənzimləyir və aviasiya sahəsində fəaliyyətin ümumi prinsiplərini müəyyən edir.

gəmilərinin uçuşlarının təhlükəsizliyi-nə qorxu yaradan, o cümlədən aerodromların radiotexniki vasitələrinin normal işlə-məsinə maneə törədə bilən binaların, qurğuların, rabitə xətlərinin, yüksək gərgin-likli elektrik ötürücü xətlərinin, radiotexniki və digər obyektlərin aerodromların sahələrində yerləşdirilməsi aerodromların sahibləri ilə razılaşdırılmalıdır.

Adı çəkilən Qanunda nəzərdə tutulmuşdur ki, aviasiya təhlükəsizliyi aşağıdakı tədbirlərin həyata keçirilməsi ilə təmin olunur (maddə 43):

-Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı beynəlxalq müqavilələrə uyğun olaraq, aviasiya təhlükəsizliyinin təmin edilməsi üzrə dövlət proqramının qəbul edilməsi;

-beynəlxalq və daxili hava əlaqələrinə (reyslərinə) xidmət göstərən hər bir hava limanı üçün aviasiya təhlükəsizliyi proqramının tərtib edilməsi;

-hava gəmilərinin istismarçısı tərəfindən dövlət proqramının tələblərinə uyğun olan öz aviasiya təhlükəsizliyi proqramının tərtib edilməsi və s.

Hava limanının vəzifəli şəxsləri hava limanında aviasiya təhlükəsizliyinin təmin edilməsi ilə bağlı tədbirlərin həyata keçirilməsinə, o cümlədən aviasiya təhlükəsizliyi üzrə adekvat xidmətlərin göstərilməsinə və zəruri avadanlığın olmasına görə qanunvericiliklə müəyyən edilmiş qaydada məsuliyyət daşıyırlar.

Mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinin təmin olunmasında Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti tərəfindən qəbul edilmiş **«Mülki aviasiyanın fəaliyyətinin qanunsuz müdaxilə aktlarından qorunması haqqında» Dövlət Proqramı** mühüm əhəmiyyət kəsb edir.[1] Dövlət Proqramının qəbul edilməsinin məqsədi aşağıdakılardır:

-mülki aviasiyanın fəaliyyətinə qanunsuz müdaxilə aktlarına yol verməmək və qarşısını almaq tədbirlərini nəzərdə tutan qaydaları,

---

[1] Bax: Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 19 aprel 2004-cü il tarixli 53 nömrəli Qərarı.

təcrübə və prosedurları həyata keçirmək yolu ilə uçuşların təhlükəsizliyini, müntəzəmliyini və səmərəliliyini təmin etmək;

-mülki aviasiyanın fəaliyyətinə qanunsuz müdaxilə aktlarına yol verməmək və qarşısını almaq üzrə təxirəsalınmaz və təsirli işlərin təşkil edilməsi və yerinə yetirilməsi;

-Dövlət Proqramının həyata keçirilməsi üçün cəlb edilmiş müvafiq orqanların fəaliyyət koordinasiyasının təmin edilməsi.

Mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinin təmin edilməsi məqsədilə Dövlət Proqramında aşağıdakı vəzifələrin həyata keçirilməsi nəzərdə tutulmuşdur:

-sərnişinlərin, ekipaj üzvlərinin, yerüstü xidmət işçilərinin, hava gəmilərinin, aeroportların (hava limanlarının), aerodromların, aeronaviqasiya və mülki aviasiyanın digər obyektlərinin qanunsuz müdaxilə aktlarından müdafiəsini və mühafizəsini təmin etmək;

-mülki aviasiyanın fəaliyyətinin qanunsuz müdaxilə aktlarından qorunması üzrə Dövlət Proqramına cəlb edilmiş müvafiq dövlət orqanlarının əməliyyat qruplarının daima hazırlıqlı olmalırını təmin etmək;

-mülki aviasiyanın fəaliyyətinə qanunsuz müdaxilə aktlarının qarşısının alınması üzrə əməliyyat aparılarkən riskin özünü doğrultmasına əmin olmaq və sərnişinlərin, hava gəmilərinin ekipaj üzvlərinin, aviasiya müəssisələrinin yerustu şəxsi heyətinin təhlükəsizliyini təmin etmək və s.

Aviasiya təhlükəsizliyinin təşkilinə, aviasiya təhlükəsizliyinin təmin edilməsi sahəsində beynəlxalq əməkdaşlığa, aviasiya təhlükəsizliyi üzrə prosedurlara, təhlükəsizliyin təmin edilməsi üzrə texniki tələblərə və digər məsələlərin tənzimlənməsinə aid müvafiq normalar Dövlət Proqramında öz əksini tapmışdır.

Hava nəqliyyatı sahəsində təhlükəsizliyin təmin edilməsində yeni yaranmış **«Azərbaycan Respublikasının Dövlət Mülki Aviasiya Administrasiyası» (DMAA)**[1] əhəmiyyətli rol oynayır.

---

[1] DMAA-nın Əsasnaməsi Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 20.04.2007-ci il tarixli Fərmanı ilə təsdiq edilmişdir // «Nəqliyyat hüququ» jurnalı. Bakı, 2007, № 3, s.121-128.

Mülki hava gəmilərinin uçuşlarının təhlükəsizliyinin, aviasiya təhlükəsizliyinin və hava gəmilərindən ətraf mühitin mühafizəsinin təmin edilməsinə nəzarətin həyata keçirilməsi DMAA-nın fəaliyyət istiqamətlərindən biri kimi müəyyənləşdirilmişdir (Əsasnamənin 7.3-cü bəndi).

Nəqliyyat (daşıma) təhlükəsizliyinin təmin olunmasında **Azərbaycan Respublikası Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsinin** müddəaları vacib rol oynayır.[2] Məcəllədə təhlükəli yüklərin dənizlə daşınması, ümumi təhlükəsizlik naminə gəminin ləngiməsi ilə əlaqədar xərclər, gəmilərin toqquşmasından vurulan zərərin əvəzinin ödənilməsi, gəmilərdən neftlə çirkləndirmədən vurulan zərərə görə məsuliyyət, dənizlə təhlükəli və zərərli maddələrin daşınması ilə bağlı vurulan zərər görə məsuliyyət və digər məsələlərin hüquqi tənzimlənməsi ilə bağlı müvafiq normalar təsbit olunmuşdur.

Gəmilərin toqquşmasından yaranan münasibətlər TGM-in 330-cu maddəsi ilə tənzimlənir. Həmin maddədə qeyd olunur ki, Xəzər dənizinin (gölünün) Azərbaycan Respublikasına mənsub olan bölməsində gəmilərin toqquşmasından yaranan münasibətlər Azərbaycan Respublikasının qanunu ilə tənzimlənir. Gəmilər açıq dənizdə toqquşduqda və mübahisəyə Azərbaycan Respublikasında baxıldıqda TGM ilə müəyyən edilmiş qaydalar tətbiq edilir. Hər hansı bir dövlətin bayrağı altında üzən gəmilərin toqquşmasından yaranan münasibətlərə gəmilərin toqquşduğu yerdən asılı olmayaraq, həmin dövlətin qanunu tətbiq edilir.

Gəmilərdən neftlə çirkləndirmədən vurulan zərərdən yaranan münasibət-lərin tənzimlənməsinə TGM-də ayrıca norma həsr olunmuşdur (maddə 331). Bu normaya görə, gəmilərdən neftlə çirkləndirmədən zərər vurulduqda Məcəllədə müəyyən edilmiş qaydalar aşağıdakılara şamil edilir:

-Xəzər dənizinin (gölünün) Azərbaycan Respublikasına mənsub olan bölməsində gəmilərdən neftlə çirkləndirmə nəticəsində vurulan zərərə;

---

[2] TGM Azərbaycan Respublikasının 22.06.2001-ci il tarixli 146-II Q nömrəli Qanunu ilə təsdiq edilmişdir.

-harada qəbul edildiyindən asılı olmayaraq, belə zərərin qarşısını almaq və ya azaltmaq üçün ehtiyat tədbirlərinə.

Dənizlə təhlükəli və zərərli maddələrin daşınması ilə bağlı zərər vurulduqda TGM-də müəyyən edilmiş qaydalar Azərbaycan Respublikasının ərazisində vurulan hər hansı bir zərərə, Azərbaycan Respublikasının ərazisində ətraf mühitin çirklənməsi nəticəsində vurulan zərərə və s. hallara tətbiq edilir.

Azərbaycan Respublikasının ərazisində dəniz nəqliyyatı sahəsində nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunmasında yeni yaradılmış **«Azərbaycan Respublikasının Dövlət Dəniz Administrasiyası» (DDA)**[1] önəmli yer tutur. Administrasiyanın Əsasnaməsinin 3-cü bəndinə müvafiq olaraq, nəqliyyat təhlükəsizliyi baxımından onun vəzifələrinə aşağıdakılar aiddir:

-dəniz üzgüçülüyünün təhlükəsizlik sistemini təşkil etmək və Azərbaycan Respublikasının ərazisində dəniz üzgüçülüyü qaydalarına nəzarət etmək;

-dənizdə insan həyatının və dəniz mühitinin mühafizəsi üzrə qanun-vericiliklə müəyyən edilmiş qaydada öz səlahiyyətləri daxilində tədbirlər görmək;

-qanunvericiliklə onun səlahiyyətlərinə aid edilmiş hallarda və qaydada dənizdə batmış üzmə vasitələrinin (əmlakı ilə birlikdə) çıxarılmasını təşkil etmək və onun mühafizə olunması üçün zəruri tədbirlər həyata keçirmək;

-dəniz üzgüçülüyünün təhlükəsizliyinə və sahil zonasının çirkləndirilmə-məsinə dair tələblərin yerinə yetirilməməsinə görə müvafiq tədbirlər görmək və s.

Elmi maraq doğuran hallardan biri də ondan ibarətdir ki, Azərbaycan Respublikasında dəniz gəmiçiliyi sahəsində aparılan siyasətin, habelə BMT-nin Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı və digər

---

[1] DDA Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2006-cı il 6 fevral tarixli Sərəncamı ilə yaradılmışdır. Onun «Əsasnamə»si Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 20.04.2006-cı il tarixli Fərmanı ilə təsdiq edilmişdir. Bu barədə bax: Nəqliyyat hüququ» elmi-nəzəri, təcrübi jurnalı. Bakı, 2006, № 1, s.81; № 2, s.132-136.

beynəlxalq dəniz təşkilatları ilə əməkdaşlığın, Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı beynəlxalq dəniz konvensiyalarının icrasına nəzarətin həyata keçirilməsi DDA-nın səlahiyyətlərinə aid edilmişdir.

Dəmir yolu nəqliyyatı ilə yük, sərnişin, baqaj və poçt daşımalarında, habelə beynəlxalq əlaqədə dəmir yolu daşımalarında nəqliyyat təhlükəsizliyi məsələsinin tənzimlənməsində **«Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolu (ADDY) haqqında» Əsasnamənin**[1] müddəaları əhəmiyyətli rol oynayır.

Dəmir yolunun təhlükəsiz işinin təşkili, daşımalar zamanı təhlükəsizliyin təmin olunması və digər analoji məsələlər barədə müvafiq normalar Əsasnamənin 8-ci bəndində təsbit olunmuşdur. Nəqliyyat təhlükəsizliyi ilə bağlı ADDY-nin əsas vəzifələri sırasına aşağıdakılar daxildir:

-qatarların təhlükəsiz və ahəngdar hərəkətinin təmin edilməsi;

-daşınılan yüklərin, baqaj və poçtların vaxtında və təhlükəsiz daşınmasının təmin edilməsi;

-dəmir yollarında xidmət qaydalarının müəyyənləşdirilməsi, hərəkətin təhlükəsizliyi tələblərinə riayət edilməsi;

-dəmir yolunun ayrı-ayrı obyektlərinin yanğın təhlükəsizliyi və mühafizəsi məqsədilə tədbirlərin həyata keçirilməsi, habelə qatarların yol getdiyi müddətdə və stansiyalarda yüklərin mühafizəsinin təmin olunması və s.

«Avtomobil yolları haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanununda (22.12.1999-cu il, № 778-IQ) nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunmasına toxunan normalara da rast gəlinir. Qanunun 35-ci maddəsində ümumi istifadədə olan avtomobil yollarının saxlanılmasının prinsipləri göstərilmişdir. Həmin prinsiplərdən biri ondan ibarətdir ki, avtomobil yollarının saxlanılması onların təyinatına görə istifadə edilməsi zamanı

---

[1] ADDY-nin Əsasnaməsi Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 8.08.1995-ci il tarixli 171 nömrəli Qərarı ilə təsdiq edilmişdir. Əsasnamənin mətni üçün bax: Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat qanunvericiliyi. I kitab / Buraxılışa məsul: A.Süleymanlı. Bakı: Çaşıoğlu, 2005, s. 369 – 376.

istifadəçilərin və nəqliyyat vasitələrinin təhlükəsiz hərəkətinə təminat yaratmalıdır.

Qanunda ətraf mühitin qorunması barədə müvafiq norma müəyyən olunmuşdur. Yol fəaliyyəti həyata keçirilən zaman ətraf mühitin qorunması haqqında Azərbaycan Respublikasının mövcud qanunvericiliyinə uyğun olaraq ekologiyanın və əhalinin sağlamlığının mühafizəsi tələbləri də yerinə yetirilməlidir. Avtomobil yollarında işləyən yol təsərrüfatı orqanları ekoloji təhlükəsizlik normalarının tələblərinə riayət edilməlidir. Avtomobil yollarından istifadə edən hüquqi və fiziki şəxslər ətraf mühitə zərər vurmamalı, avtomobil yollarını və yolyanı zolağı çirkləndirməməlidir.

Avtomobil yolları istifadəçiləri yol verdikləri aşağıdakı hüquq pozuntularına görə məsuliyyət daşıyırlar:

-yol konstruksiyalarının və qurğuların korlanmasına, zədələnməsinə və dağılmasına;

-avtomobil yol istifadəçisinin təqsiri üzündən baş vermiş yol-nəqliyyat hadisəsi nəticəsində avtomobil yollarına dəymiş ziyana görə;

-avtomobil yol hərəkətində fasilələrə səbəb olan hadisələr nəticəsində ziyan yetirilməsinə görə və s.

Avtomobil nəqliyyatı ilə daşımaların yerinə yetirlməsi zamanı təhlükəsizliyin təmin olunması istiqamətində «**Avtomobil nəqliyyatı haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanunu**[1] əhəmiyyətli rol oynayır. Qanunun 26-cı maddəsi avtomobil nəqliyyatı ilə daşımaların təhlükəsizliyinin və ətraf mühitin mühafizəsinin təmin olunması məsələlərinə həsr edilmişdir.

Göstərilənlə yanaşı, müasir dövrdə nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması sahəsində Azərbaycan Respublikasının milli (daxili) nəqliyyat hüquq sistemində müəyyən boşluqlar mövcuddur. Belə ki,

---

[1] «Avtomobil nəqliyyatı haqqında» Qanun Azərbaycan Respublikasının Prezidenti tərəfindən 2008-ci il 4 iyul tarixdə təsdiq edilmişdir // «Xalq» qəzeti, Bakı, 2008, 10 iyul, s. 3-5.

dəmir yolu nəqliyyatı, su (çay) nəqliyyatı, boru kəməri nəqliyyatı və nəqliyyat (daşıma) əməliyyatlarının hüquqi tənzimlən-məsi sahəsində digər qanunların (məcəllə, nizamnamə və s.) qəbul edilməsi və həmin qanunverici sənədlərdə nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması ilə bağlı müvafiq normaların nəzərdə tutulması məqsədəuyğun olardı. Zənnimizcə, yaxın gə-ləcəkdə qanunverici orqan tərəfindən bu sahədə müvafiq qərarlar qəbul ediləcəkdir.

11.4 Nəqliyyat təhlükəsizliyi sahəsində beynəlxalq əməkdaşlıq

Beynəlxalq nəqliyyat daşımaları zamanı nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması problemi qlobal məsələlərdən biridir. Müasir dövrdə bu problemin həll olunması istiqamətində beynəlxalq birliyin bütün üzvlərinin öz səylərini beynəlxalq, regional və milli səviyyədə birləşdirməsini, yəni nəqliyyat təhlükəsizliyinin gücləndirilməsində sıx əməkdaşlıq edilməsini şərtləndirir. İnsan həyatı, ətraf mühit və digər qlobal amillər nəqliyyat təhlükəsizliyinin kollektiv səylər nəticəsində təmin olunmasının vacibliyini zəruri edir.

Nəqliyyat (daşıma) təhlükəsizliyi sahəsində **beynəlxalq əməkdaşlıq** dövlət-lərarası, hökumətlərarası, idarələrarası müqavilələr (sazişlər, kontraktlar və s.), habelə qanunvericiliyə uyğun olaraq nəqliyyat müəssisələri və daşıyıcıların xarici hüquqi və fiziki şəxslərlə birbaşa bağladıqları **müqavilələr** əsasında həyata keçirilir.

Təqdirəlayiq haldır ki, qloballaşma dövründə nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması üçün və beynəlxalq, regional və subregional səviyyədə fəaliyyət üçün, praktiki olaraq, dövlətlərarası əməkdaşlığın **institusional bazası** formalaş-maqdadır.

Nəqliyyat təhlükəsizliyi sahəsində beynəlxalq əməkdaşlıq aşağıdakı istiqamətləri də özündə ehtiva edir:

-müvafiq vahid təhlükəsizlik normalarının, standartların, qaydaların və tövsiyyələrin işlənib hazırlanması və effektli tətbiqi;

-ətraf mühitin durumunun qiymətləndirilməsi və ekoloji nəzarətin həyata keçirilməsi;

-nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması və onun səviyyəsinin yüksəl-dilməsi üçün dövlətlərin birgə göstərdikləri səylər;

-nəqliyyat təhlükəsizliyi ilə bağlı elmi-texniki və maarifləndirmə sahəsində əməkdaşlıq;

-texniki yardımın göstərilməsi və s.

Nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması sahəsində BDT-nin, BMAT-ın, MAQATE-nin, BYPNT-nin və digər beynəlxalq təşkilatların fəaliyyəti çox önəmlidir. Bu təşkilatların əsas normayaradıcı fəaliyyətinin təməlini çoxtərəfli konvensiyalar, həmçinin müvafiq məcəllələr, qaydalar, rəhbər sənədlər, yazılı göstərişlər və digər aktlar təşkil edir.

Nəqliyyat təhlükəsizliyi probleminin həlli universal və lokal xarakterli beynəlxalq-hüquqi normalar arasında qarşılıqlı münasibətlərin olmasını və onların uzlaşdırılmasını tələb edir. Bu problemin effektli həlli milli təşəbbüslərin və beynəlxalq əməkdaşlığın ikitərəfli və çoxtərəfli səviyyədə formalaşması ilə sıx surətdə bağlıdır. Başqa sözlə desək, **nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması sahəsində əlaqələndirici rol beynəlxalq nəqliyyat hüququna məxsusdur**. Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun bu istiqamətdə funksiyasının bu və ya digər səviyyədə effektliliyi, zənnimizcə, ilk növbədə, qüvvədə olan beynəlxalq-hüquqi normaların beynəlxalq münasibətlər sistemindən irəli gələn tələblərə, beynəlxalq səviyyədə yeni hazırlanan normalara nə dərəcədə uyğun olub-olmamasından asılı olacaqdır.[1]

Beynəlxalq birliyin nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsində insan həyatı, ekoloji təhlükəsizlik və digər faktorlar nəzərə alınmaqla maraqlı olması bu sahədə dövlətlərin fəaliyyətinin bərqərar olmasına, onların bir-biri ilə əməkdaşlıq etməsi zərurətinə gətirib çıxarmışdır.

Azərbaycan Respublikası da postsovet məkanındakı digər suveren dövlətlər kimi, dünyada baş verən qloballaşma və inteqrasiya proseslərindən kənarda qalmayaraq, nəqliyyat təhlükəsizliyi sahəsində müvafiq tədbirlər görür.

Beynəlxalq daşımalar zamanı nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması məqsədilə Azərbaycan Hökuməti bir sıra beynəlxalq

---

[1] Bax: bax: Ковалев А.А. Современное международное морское право и практика его применения. М.: Научная книга, 2003. Azərbaycan dilinə tərcümə // Tərcümənin elmi redaktorları və ön sözün müəllifləri: Rüstəm Məmmədov, Etibar Əliyev və Anar Məhərrəmov. Bakı: Qanun, 2006, s. 301.

konvensiya və sazişlərə qoşulmuşdur. Belə beynəlxalq sənədlər sırasında aşağıdakıları göstərə bilərik:

-«Dəniz gəmiçiliyinin təhlükəsizliyinə qarşı yönəlmiş qeyri-qanuni aktlarla mübarizə haqqında» Konvensiya;[2]

-«Mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinə qarşı yönəldilən qanunsuz hərəkətlər əleyhinə mübarizə haqqında» Konvensiya[3] və bu Konvensiyanı tamamlayan «Beynəlxalq mülki aviasiyaya xidmət göstərən aeroportlarda qanunsuz zorakılıq hərəkətləri əleyhinə mübarizə haqqında» Protokol;[1]

-«Xarici hava gəmilərinin yer səthindəki üçüncü şəxslərə vurduğu zərərin əvəzinin ödənilməsi haqqında» Konvensiya[2] və bu Konvensiyanın dəyişdirilməsi barədə Protokol;[3]

-"Hava gəmilərinin qanunsuz zəbt edilməsinə qarşı mübarizə haqqında" Konvensiya;[4]

-"Avtonəqliyyat vasitələrini idarə etmək hüququndan məhrum olunmanın beynəlxalq nəticələri haqqında" Avropa Konvensiyası;[5]

-"Təhlükəli yüklərin quru yollar ilə beynəlxalq daşımaları haqqında" Avropa Sazişi (DOPOQ) və İmzalama Protokolu;[6]

-"Təkərli nəqliyyat vasitələri, təkərli nəqliyyat vasitələrində quraşdırılan və ya istifadə olunan avadanlıq və hissələrə dair qlobal texniki qaydaların müəyyənləşdirilməsi haqqında" Müqavilə[7] və s.

Azərbaycan Respublikası tərəfindən beynəlxalq nəqliyyat əlaqələri sahəsində digər dövlətlərlə bağlanılan sazişlərdə nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması məsələsinə xüsusi yer ayrılır. Məsələn, "Azərbaycan Respublikası Hökuməti və Koreya Respublikası Hökuməti arasında hava əlaqələri haqqında" Sazişin[8]

---

[2] Bax: Azərbaycan Respublikasının 9.12.2003-cü il tarixli 548-II Q nömrəli Qanunu.
[3] Bax: Azərbaycan Respublikasının 9.11.1999-cu il tarixli 740-I Q nömrəli Qanunu.
[1] Bax: Azərbaycan Respublikasının 9.11.1999-cu il tarixli 741-I Q nömrəli Qanunu.
[2] Bax: Azərbaycan Respublikasının 9.11.1999-cu il tarixli 738-I Q nömrəli Qanunu.
[3] Bax: Azərbaycan Respublikasının 9.11.1999-cu il tarixli 739-I Q nömrəli Qanunu.
[4] Bax: Azərbaycan Respublikasının 9.11.1999-cu il tarixli 744-I Q nömrəli Qanunu.
[5] Bax: Azərbaycan Respublikasının 16.06.2000-ci il tarixli 896-I Q nömrəli Qanunu.
[6] Bax: Azərbaycan Respublikasının 18.07.2000-ci il tarixli 913-I Q nömrəli Qanunu.
[7] Bax: Azərbaycan Respublikasının 12.02.2002-ci il tarixli 260-II Q nömrəli Qanunu.
[8] Saziş Azərbaycan Respublikasının 20.10.2006-cı il tarixli 166-IIIQ nömrəli Qanunu ilə təsdiq edilmişdir.

16 və 17-ci maddələri aviasiya təhlükəsizliyinin təmin olunmasına, “Azərbaycan Respublikası Hökuməti və Bolqarıstan Respublikası Hökuməti arasında ticarət gəmiçiliyi haqqında” Sazişin[9] 15-ci maddəsi nəqliyyat təhlükəsizliyinin tənzimlən-məsi məsələsinə həsr olunmuşdur. “Şimal-Cənub” Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi haqqında” Sazişin[10] 2-ci maddəsinin q) bəndində beynəlxalq daşımalar zamanı nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinin təhlükəsizliyinin, əmtəələrin yaxşı saxlanıl-masının və ətraf mühitin mühafizəsinin təmin edilməsi Sazişin məqsədlərindən biri kimi göstərilmişdir.

Göründüyü kimi, Azərbaycan Respublikası beynəlxalq daşımalarda nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması, bu sahədə əməkdaşlıq və tərəfdaşlıq, qarşılıqlı yardım və məsuliyyət məsələsi istiqamətində effektli və səmərəli fəaliyyət göstərməklə xarici iqtisadi və xarici ticarət əlaqələrinin genişlənməsinə daima səy göstərir.

Qeyd etmək lazımdır ki, beynəlxalq aləmdə nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması sahəsində çox pozitiv təcrübə toplanmış, hətta milli (daxili) miqyasda nəqliyyat təhlükəsizliyi ilə bağlı bir sıra problemlər uğurla həll edilmişdir. Belə bir şəraitdə nəqliyyat təhlükəsizliyinin etibarlı şəkildə təmin olunması məqsədilə dövlətlərin daha yüksək səviyyəli əlaqələrinin və **beynəlxalq nəqliyyat təhlükəsizliyi sisteminin** yaradılmasını zəruri hesab edirik. Başqa sözlə desək, nəqliyyat təhlükəsizliyi sahəsində eyni (vahid) qaydaları bərqərar etmək vasitəsilə beynəlxalq nəqliyyat daşımalarını asanlaşdırmaq və belə daşımalar zamanı nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunmasını gücləndirmək məqsədilə beynəlxalq və ya regional səviyyədə **“vahid nəqliyyat təhlükəsizliyi konsepsiyası”**na aid hüquqi sənədin (beynəlxalq konvensiyanın)

---

[9] Saziş Azərbaycan Respublikasının 1.03.2005-ci il tarixli 832-IIQ nömrəli Qanunu ilə təsdiq edilmişdir.

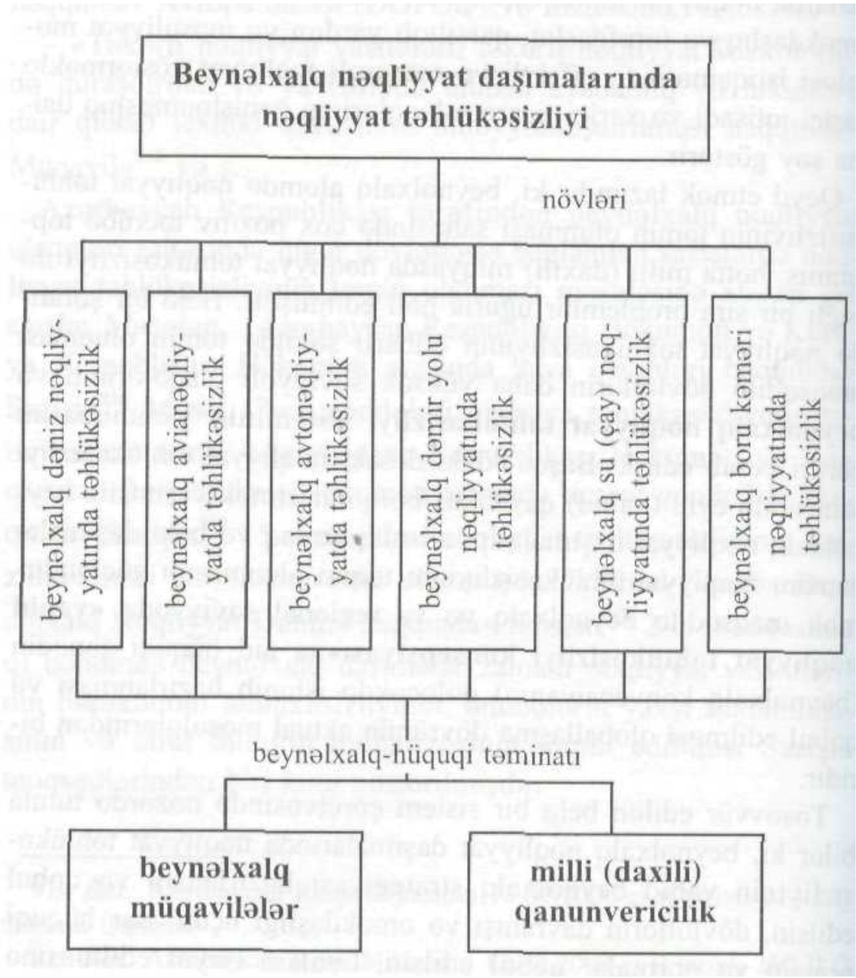
[10] Azərbaycan Respublikası 2000-ci il sentyabrın 12-də Sankt-Peterburq şəhərində imzalanmış bu Sazişə 20.09.2005-ci il tarixli 984-IIQ nömrəli Qanunla qoşulmuşdur.

gələcəkdə işlənib hazırlanması və qəbul edilməsi qloballaşma dövrünün aktual məsələlərindən biridir.

Təsəvvür edilən belə bir sistem çərçivəsində nəzərdə tutula bilər ki, beynəlxalq nəqliyyat daşımalarında nəqliyyat təhlükəsizliyinin vahid beynəlxalq strategiyası hazırlansın və qəbul edilsin, dövlətlərin davranışı və əməkdaşlığı üçün əsas hüquqi prinsip və normalar qəbul edilsin, bunlara riayət edilməsinə beynəlxalq nəzarət formalaşsın və bu prinsip və normaları pozanlar üçün məsuliyyət müəyyən edilsin.

Zənn edirik ki, gələcəkdə dövlətlərin və digər subyektlərin intensiv və sıx əməkdaşlığı sayəsində, həmçinin müvafiq beynəlxalq təşkilatların səyləri nəticəsində sözü gedən "**nəqliyyat təhlükəsizliyi konsepsiyası**"nın yaradılması mümkün olacaqdır.

11.5.«Beynəlxalq daşımalarda nəqliyyat təhlükəsizliyi» fəsli üzrə sxem



XII FƏSİL. AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ NƏQLİYYAT HÜQUQU

12.1.Nəqliyyat hüququ anlayışı, onun predmeti və prinsipləri

Hər bir hüquq institutunun özünün nizamasalma predmeti vardır. Məhz nizamasalma predmeti nəqliyyat hüququnun müstəqil hüquq institutu kimi ayrılmasını və fərqləndirilməsini şərtləndirən əsas və başlıca əlamətdir. Nəqliyyat hüququnun predmeti obyektiv məzmuna malik olub, ictimai münasibətlərin öz xarakteri ilə müəyyən edilir. O, prinsip etibarilə, qanunvericinin iradəsindən asılı deyildir.

Nəqliyyat hüququnun **predmeti** dedikdə onun nizama saldığı ictimai münasibətlər başa düşülür. Predmet nəqliyyat hüququnun mahiyyətini və mənasını açmağa imkan verən əsas anlayışdır. Bu anlayış belə bir suala cavab verir: «nəqliyyat hüququ nəyi tənzim edir və nizama salır»? Bax, bu suala cavab verərək, nəqliyyat hüququ ilə tənzimlənən ictimai münasibətlərin dairəsini müəyyənləşdir-sək, onda onun predmet tərkibini açıqlaya və nəqliyyat hüququna anlayış verə bilərik. Belə ki, nəqliyyat hüququnun predmet tərkibi (predmeti) onunla tənzimlənən ictimai münasibətlərdən ibarətdir.

Qeyd etmək lazımdır ki, nəqliyyat müəssisəsinin əsas funksiyası daşıma prosesini həyata keçirmək məqsədilə nəqliyyat vasitələrindən istifadə edərək, müştərilərə xidmət göstərməkdən ibarətdir. Bu cür xidmət göstərilərkən, təbii ki, nəqliyyat müəssisəsi ilə müştərilər arasında müəyyən ictimai münasibətlər əmələ gəlir. Həmin münasibətlər yük, sərnişin və baqaj daşınması üzrə xidmətlər göstərilərkən yaranır. Elə bu ictimai münasibətlər də nəqliyyat hüququnun predmetini təşkil edir.

Yuxarıda deyilənlərdən belə nəticəyə gələ bilərik ki, nəqliyyat hüququnun predmetini təşkil edən ictimai münasibətlər iki

subyekt arasında əmələ gəlir, yəni həmin münasibətlərdə iki iştirakçı çıxış edir: nəqliyyat müəssisəsi və müştəri.

Nəqliyyat müəssisəsi dedikdə qanunvericiliyə və öz təsis sənədlərinə uyğun olaraq yükün, sərnişinin, baqajın daşınması və digər xidmətlər üzrə fəaliyyət göstərən hüquqi şəxs başa düşülür. **Müştəri dedikdə** isə daşıyıcı ilə bağlanmış müqaviləyə uyğun olaraq nəqliyyatdan istifadə edən hüquqi və ya fiziki şəxs başa düşülür. Bu iki kateqoriya şəxs arasında daşıma prosesi ilə bağlı ictimai münasibətlər əmələ gəlir ki, bunlar da nəqliyyat münasibətləri adlanır.

Nəqliyyat münasibətləri daşıyıcı ilə müştəri arasında da əmələ gələ bilər. **Daşıyıcı** elə bir şəxsdir ki, o, sərnişin, baqaj və yük daşımaları üzrə xidmət göstərir və bunun üçün qanuni əsaslarla nəqliyyat vasitələrinə malik olmaqla onların mülkiyyətçisi hesab edilir. Bununla yanaşı, daşıyıcı istifadə etdiyi nəqliyyat vasitəsinin mülkiyyətçisi olmaya da bilər. Belə ki, o, müvafiq nəqliyyat vasitəsini, digər şəxslərdən icarəyə götürə bilər. Belə halda daşıyıcı nəqliyyat vasitəsinə mülkiyyət hüququ deyil, icarə hüququ əsasında malik olur.

Beləliklə, **nəqliyyat hüququnun predmetini** nəqliyyat müəssisəsinin (daşıyıcının) müştəriyə sərnişin, yük və baqaj daşımaları üzrə və digər nəqliyyat xidmətləri göstərməsi ilə bağlı olaraq yaranan ictimai münasibətlər – **nəqliyyat münasibətləri təşkil edir.**

Nəqliyyat münasibətlərinin əhatə dairəsi kifayət qədər geniş və müxtəlifdir. Bu münasibətlər kompleks (qarışıq, mürəkkəb) xarakterə malikdir. Ona görə də nəqliyyat münasibətləri hüququn müxtəlif sahələri tərəfindən tənzimlənə bilər. Məsələn, daşıyıcı müştərilərə nəqliyyat xidməti göstərmək üçün dövlətin müvafiq icra hakimiyyəti orqanından xüsusi razılıq (lisenziya) alır. Bu münasibət nəqliyyat hüququ ilə deyil, inzibati hüquqla tənzimlənir.

Nəqliyyat münasibətləri təkcə nəqliyyat hüququ institutu ilə deyil, hüququn digər sahələri ilə də, məsələn, inzibati hüquqla da tənzimlənə bilər. Bu halda, şübhəsiz ki, nəqliyyat hüququ ilə nizama

salınan nəqliyyat münasibətlərini hüququn digər sahələri ilə qaydaya salınan nəqliyyat münasibətlərindən ayırmağa və fərqləndirməyə imkan verən əsas əlamət və meyarları müəyyənləşdirməyə ehtiyac yaranır. Mövcud qanunvericilikdə bu cür əlamətlər nəzərdə tutulmur.

Mülki hüquqla tənzimlənən ictimai münasibətlər əmlak münasibətləridir. Deməli, mülki hüquqla nizama salınan nəqliyyat münasibətləri də əmlak münasibətləri hesab olunur. Lakin nəqliyyat münasibətlərinin, ümumiyyətlə mülki hüquqla tənzimlənən ictimai münasibətlərin əmlak münasibətləri olması öz-özlüyündə məsələni tamamilə həll etmir, yəni münasibətlərin əmlak xarakteri daşımasını spesifik əlamət hesab etmək olmaz. Belə ki, bəzi hallarda nəqliyyat vasitəsi ilə bağlı yaranan münasibətlər əmlak xarakterinə malik olur. Lakin buna baxmayaraq, həmin münasibətlər nəqliyyat hüququ ilə, daha doğrusu, mülki hüquqla deyil, hüququn başqa sahələri ilə tənzimlənir. Məsələn, vətəndaş nəqliyyat vasitəsi ilə sərnişin daşımalarını həyata keçirərkən yol hərəkəti qaydalarını pozaraq inzibati xəta törədir. Buna görə də ona inzibati tənbeh tədbiri (məsələn, cərimə) tətbiq edilir. Bu, əmlak münasibətidir. Özü də həmin münasibət vətəndaşın idarə etdiyi nəqliyyat vasitəsi ilə bağlı olaraq əmələ gəlir. Amma bu cür əmlak münasibəti nəqliyyat hüququ ilə deyil, inzibati hüquqla tənzimlənir. Başqa bir misalda, şəxs nəqliyyat vasitəsinə görə əmlak vergisi verir[1]. Bununla da müvafiq əmlak münasibəti əmələ gəlir. Lakin nəqliyyat vasitəsi ilə bağlı yaranan həmin əmlak münasibəti nəqliyyat hüququ intstitutu ilə deyil, maliyyə hüququ ilə, daha doğrusu, maliyyə hüququnun vergi hüququ adlı institutu ilə nizama salınır.

Buna görə də mülki hüquqla tənzimlənən əmlak münasibətlərinin spesifik əlamətlərini müəyyən etmək zərurəti yaranır. Bu əlamətlər, təbii ki, mülki hüquqla, başqa sözlə desək,

---

[1] Fiziki şəxslərin su və hava nəqliyyatı vasitələrindən istifadəyə (gəmiyə, katerə, mühərrikli yaxtaya, qayığa, vertolyota və təyyarəyə) görə əmlak vergisi ödəmək vəzifəsi «Əmlak vergisi haqqında» 24 mart 1995-ci il tarixli Qanunda nəzərdə tutulmuşdur (bax: AR QK, II cild, s. 424). Habelə, bu barədə bax: Azərbaycan Respublikasının Vergi Məcəlləsi. «Hüquq ədəbiyyatı» nəşriyyatı, Bakı, 2003, s.181-187.

mülki hüququn nəqliyyat hüququ institutu ilə tənzimlənən nəqliyyat münasibətlərinə də eyni qüvvə ilə şamil olunacaqdır.

Mülki hüquqla tənzimlənən əmlak münasibətlərinin spesifik əlamətləri barədə müəlliflər mülki hüquq elmində və sivil elmi doktrinada bir-birindən fərqli fikirlər söyləyirlər. Dəyər qanununun qüvvədə olması,[2] əvəzlilik,[3] əmtəə-pul forması,[4] iqtisadi qiymət keyfiyyəti,[5] dəyər xarakteri,[6] subyektin əmlak-sərəncam müstəqilliyi,[1] əmlak müstəqilliyi,[2] dövriyyə əlaməti[3] və digər əlamətlər hüquq ədəbiyyatında mülki hüquqla tənzimlənən əmlak münasibətlərinin əsas və fərqləndirici əlaməti kimi göstərilir. Bu əlamətlərdən biri digərini tamamlayır. Özü də onlar bir-biri ilə qarşılıqlı əlaqədədirlər. Həmin əlamətlərdən hər hansı birinin üstünlüyə malik olması barədə fikir söyləmək olmaz. Onların hamısı bu və ya digər dərəcədə əhəmiyyətlidir.

---

[2] Bax: Генкин Д.М. Предмет советского гражданского права // Советское государство и право. 1955, № 1. с.106.

[3] Bax: Советское гражданское право. Учебник. Том 1/Под ред. В.П.Грибанова, С.М.Корнеева. М., 1979; Советское гражданское право. Учебник. Часть 1/Под ред. В.Т.Смирнова, Ю.К.Толстого, А.К.Юрченко, Л., 1982.

[4] Bax: Советское гражданское право. Учебник. Том 1/ Под ред. О.А.Красавчикова. М., 1985; Гражданское право. Учебник. Том 1/ Под ред. Е.А.Суханова. М., 1998.

[5] Bax: Иоффе О.С. Советское гражданское право. Учебник. Курс лекций М., 1967, с. 7-10.

[6] Bax: Гражданское право. Учебник. Часть 1 / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К.Толстого. М., 1997, с. 11.

[1] Bax: Алексеев С.С. Предмет советского социалистического гражданского права // Учен. труд.Сверд. юр.ин-та. 1959, с. 266-269.

[2] Bax: Братусь С.Н. Предмет и система советского гражданского права М., 1963, с. 36, 71, 104-124.

[3] Bax: Дозорцев А.В. О предмете советского гражданского права и системе Гражданского кодекса СССР // Советское государство и право. 1954, № 7, с.106; Халфина Р.О. О предмете советского гражданского права // Советское государство и право. 1954, № 8, с. 86.

Birinci, mülki hüquqla tənzimlənən əmlak münasibətləri iqtisadi qiymətə malik olub, dəyər formalı münasibətlərdir. Bu münasibətlərin obyekti (predmeti) kimi, bir qayda olaraq, əmtəə çıxış edir. Mübadilə üçün istehsal olunan spesifik iqtisadi nemətə əmtəə deyilir. Nemətin mübadilə və satılmaq üçün istehsal olunma-sı həmin neməti əmtəəyə çevirir. Xidmət də əmtəə kimi çıxış edir. Məsələn, yük və sərnişin daşınması üzrə xidmət də əmtəədir. Deməli, satılmaq, yəni mübadilə olunmaq üçün istehsal olunan maddi nemətlər və xidmətlər əmtəədir.

Əmtəə dəyərə malikdir. Bunun kəmiyyətini (miqdarını) müəyyənləşdirmək üçün o, mübadilə olunur. Mübadilə prosesi elə bir aktdır ki, bu akta görə bir tərəf digər tərəfdən arzu etdiyi əmtəəni alıb, onun əvəzində başqa bir əmtəə verir, yəni bir əmtəə o birisi ilə dəyişdirilir. Başqa sözlə desək, mübadilə aktı istehsalçının hazırladığı məhsulun (əmtəənin) ümumi ekvivalent rolunu oynayan xüsusi bir əmtəəyə – pula dəyişdirilməsidir. Pul ümumi ekvivalent rolunu oynayan spesifik əmtəədir. Pulun ümumi ekvivalent rolunu oynaması o deməkdir ki, əmtəə xüsusi əmtəəyə (pula) dəyişdirilir. Məsələn, daşıyıcı (nəqliyyat təşkilatı) sərnişini təyinat yerinə çatdırıb, göstərdiyi «daşıma xidməti» adlı əmtəənin müqabilində daşıma haqqı, yəni müəyyən məbləğdə pul alır. Belə halda daşıyıcının (nəqliyyat təşkilatının) hazırladığı məhsul – «daşıma xidməti» adlı əmtəə pula dəyişdirilir. Bu isə əmtəə-pul münasibətlərinin yaranmasından xəbər verir.

Deməli, mülki hüquqla tənzimlənən əmlak münasibətləri, o cümlədən nəqliyyat münasibətləri əmtəə - pul münasibətləridir. Əmtəə-pul münasibətləri bilavasitə pul dövriyyəsi ilə bağlı olub, əmtəənin xüsusi əmtəəyə (pula) dəyişdirilməsini ifadə edir. Bu münasibətlər dəyər formalı əmlak münasibətlərinə aiddir. Hüququn digər sahələri ilə – inzibati hüquqla, maliyyə hüququ və s. ilə tənzimlənən əmlak münasibətləri isə dəyər formalı münasibətlər hesab edilmir və əmtəə-pul xarakterinə malik deyil.

İkinci, mülki hüquqla tənzimlənən əmlak münasibətləri, o cümlədən nəqliyyat münasibətləri, bir qayda olaraq, əvəzlilik -

ekvivalentlilik xarakterinə malikdir. Məsələn, daşıyıcı (nəqliyyat müəssisəsi) sərnişinə göstərdiyi daşıma xidmətinin müqabilində ondan daşıma haqqı formasında müəyyən məbləğdə pul alır. Pul, əsasən, göstərilən daşıma xidmətinin ekvivalenti kimi çıxış edir. Əvəzlilik – ekvivalentlilik kimi əlamət mülki hüquqla tənzimlənən əmlak münasibətlərinin dəyər formalı olması ilə, yəni bu münasibətlərin əmtəə-pul xarakterinə malik olması ilə izah olunur. Hüququn digər sahələri ilə (məsələn, maliyyə hüququ ilə, inzibati hüquqla) tənzimlənən əmlak münasibətlərinə bu cür əlamətlər xas deyildir.

Üçüncü, mülki hüquqla tənzimlənən əmlak münasibətləri, o cümlədən nəqliyyat münasibətləri hakimiyyət-tabeçilik əlaqələri üzərində qurulmur. Bu cür əlaqələr üzərində qurulan əmlak münasibətləri mülki hüquqla deyil, hüququn digər sahələri (məsələn, inzibati, maliyyə, ekologiya və s.) tərəfindən tənzimlənir. Mülki hüquq normaları inzibati və ya digər hakimiyyət tabeçiliyinə əsaslanan əmlak münasibətlərinə, o cümlədən vergi, maliyyə və inzibati münasibətlərə tətbiq edil-mir (MM-in 2-ci maddəsinin 5-ci bəndi). Məsələn, vergi ödənilməsi üzrə əmələ gələn əmlak münasibəti vətəndaşla dövlət arasında yaranır. Bu münasibətlər, söz-süz ki, hakimiyyət-tabeçilik prinsipinə əsaslanır. Burada bir tərəfdə hakimiyyət funksiyasını həyata keçirən dövlət iştirak edir. Ona görə də həmin əmlak münasi-bəti mülki hüquqla deyil, maliyyə hüququ ilə nizama salınır. İnzibati hüquqla tən-zimlənən əmlak münasibətləri də hakimiyyət - tabeçilik prinsipi üzərində qurulur.

Bunlardan fərqli olaraq, mülki hüquqla tənzimlənən əmlak münasibətlərində, o cümlədən nəqliyyat münasibətlərində tərəflər bir-birindən asılı olmur. Onlar müstəqil əmtəə sahibləridir. Həmin münasibətlərdə iştirak edən tərəflər hüquq bərabərliyinə malikdirlər. Məsələn, yük daşıma münasibətlərində daşıyıcı və yük-göndərən, sərnişin daşıma münasibətlərində daşıyıcı və sərnişin bir-birindən asılı olmayan subyektlərdir. Bəzi müəlliflər belə hesab edirlər ki, tərəflərin hüquq bərabərliyi mülki hüquqla tənzimlənən əmlak

münasibətlərini ayırmağa və fərqləndirməyə imkan verən əsas əlamətdir.[1]

Beləliklə, göstərilən bu üç əsas əlamət mülki hüquqla tənzimlənən əmlak münasibətlərini, o cümlədən nəqliyyat münasibətlərini xarakterizə edir. Bu əlamətlərə uyğun gəlməyən əmlak münasibətləri mülki hüququn, o cümlədən bu hüququn «nəqliyyat hüququ» adlı institutunun nizamasalma predmetinə aid edilmir. Söhbət maliyyə, inzibati, ekologiya və digər münasibətlərdən gedir. Bu cür münasibətlər mülki hüquqla deyil, maliyyə, inzibati və digər hüquq sahələri ilə tənzimlənir.

Nəqliyyat hüququ ilə tənzimlənən əmlak xarakterli nəqliyyat münasibət-lərinin spesifik cəhətlərini müəyyənləşdirdikdən sonra nəqliyyat hüququna doktrinal anlayış verə bilərik.

Nəqliyyat hüququ dedikdə daşıyıcı (nəqliyyat müəssisəsi) ilə müştəri arasında daşıma prosesinin həyata keçirilməsi üçün nəqliyyat vasitələrindən istifadə edilməklə xidmət göstərilməsi ilə əlaqədar yaranan əmlak - dəyər xarakterli nəqliyyat münasibətlərini tənzim edən hüquq normalarının sistemi və məcmusu başa düşülür. Bu mülki hüquq institutu özündə yük, sərnişin və baqajın daşınması ilə əlaqədar xidmət göstərilməsi nəticəsində yaranan dəyər formalı nəqliyyat münasibətlərini nizama salan hüquq normalarını birləşdirir.

Nəqliyyat hüququ institutu mülki hüquqda «**nəqliyyat öhdəliyi**» anlayışı ilə əhatə olunur. Bu iki anlayış sinonim anlayışlar olub, mənaca üst-üstə düşür. Özü də dərhal qeyd edirik ki, mülki hüquqda nəqliyyat öhdəliyi iki mənada başa düşülür və işlədilir.

Birinci mənada nəqliyyat öhdəliyi dedikdə mülki hüquq münasibətlərinin növlərindən biri – öhdəlik hüquq münasibəti başa düşülür. Belə ki, daşıma prosesi ilə bağlı nəqliyyat xidməti göstərilərkən daşıyıcı ilə müştəri arasında mülki hüquq münasibəti əmələ gəlir. Bu, öhdəlik hüquq münasibətidir. Müasir elmdə və

[1] Вах: Толстой Ю.К. Кодификация гражданского законодательства в СССР (1961-1965). Автореф. докт. дисс. …..Л., 1970, с. 6.

mülki qanunvericilikdə «öhdəlik hüquq münasibəti» anlayışı işlədilmir. Bu anlayışın əvəzinə «öhdəlik» anlayışından istifadə etmək dəb halını almışdır. Ona görə də daşıyıcı ilə müştəri arasında əmələ gələn öhdəlik mülki hüquq münasibəti nəqliyyat öhdəliyi adlanır.

İkinci mənada nəqliyyat öhdəliyi dedikdə daşıyıcı ilə müştəri arasında daşıma prosesi ilə bağlı əmələ gələn nəqliyyat münasibətlərini nizama salan və rəsmiləşdirən hüquq normalarının məcmusu başa düşülür. Bu baxımdan o, nəqliyyat hüququ institutu ilə eyniləşir. Nəqliyyat münasibətləri məhz nəqliyyat öhdəliyinə daxil olan hüquq normaları ilə tənzim edildikdə və rəsmiləşdirildikdə, mülki hüquq münasibəti – nəqliyyat öhdəliyi yaranır, yəni həmin münasibət hüquqi forma alır.

Nəqliyyat öhdəliyi mülki hüququn «öhdəlik hüququ» adlı ən böyük yarımsahəsinin əsas anlayışlarından biridir. Bu anlayış mülki hüquqi öhdəliklər arasında mühüm yer tutur.

Nəqliyyat öhdəliyi müqavilə öhdəliyinə aiddir. Daha dəqiq desək, bu öhdəlik müqavilə öhdəliyinin xidmət göstərilməsi üzrə öhdəliklər qrupuna şamil edilir. Xidmət öhdəlikləri, əsasən, dörd qrupa bölünür:[1]

-faktiki xarakterli xidmət üzrə öhdəliklər;

-hüquqi xarakterli xidmət üzrə öhdəliklər;

-pul-kredit xarakterli xidmət üzrə öhdəliklər;

-faktiki -hüquqi xarakterli xidmət üzrə öhdəliklər.

Nəqliyyat öhdəliyi faktiki-hüquqi xarakterli xidmət üzrə öhdəliklərə aiddir.

---

[1] Bax: Гражданское право. Учебник. Том 2. Полутом 2/ Под ред. Е.А.Суханова. М., 2000, с.3.

Mülki hüququn nəqliyyat hüququnda istifadə olunan əsas prinsipləri

Mətləbə keçməmişdən əvvəl qeyd edək ki, nəqliyyat hüququ hüququn müstəqil sahəsi və ya mülki hüququn yarımsahəsi olmadığı üçün onun hər hansı xüsusi prinsiplərə malik olmasından danışmaq olmaz. Xüsusi prinsiplər hüququn müstəqil sahəsi və ya yarımsahəsi üçün xarakterikdir. Buna görə də biz nəqliyyat münasibətlərində mülki hüququn xüsusi prinsiplərinin oynadığı rolu işıqlandırmağa çalışacağıq.

Mülki hüququn prinsipləri onun mahiyyətini və sosial təyinatını ifadə edən, həmçinin onları konkretləşdirən fenomenlərdir. Digər hüquq sahələri kimi, mülki hüquq da onun mənasını və sosial rolunu əks etdirən müəyyən prinsiplər əsasında qurulur və fəaliyyət göstərir. Həmin prinsiplər mülki hüququn başlıca cəhətlərini və əsas xüsusiyyətlərini ifadə edir.

Mülki hüququn prinsipləri nəqliyyat hüququ ilə tənzimlənən nəqliyyat münasibətlərində geniş tətbiq olunur. Bu münasibətlərdə ən çox istifadə edilən prinsiplərdən biri **subyektlərin hüquq bərabərliyi** prinsipidir. Bu prinsip müvafiq hüquq normasında təsbit edilmişdir (MM-in 6-cı maddəsinin 1-ci bəndinin 1-ci hissəsi).

Hüquq bərabərliyi prinsipi mülki hüquqla tənzimlənən əmtəə xarakterli iqtisadi (əmlak) dövriyyə münasibətlərinin öz təbiətindən irəli gəlir. Bu, dəyər formalı əmlak münasibətləri – əmtəə-pul əlaqələri olub, dəyər qanununun təsiri altındadır. Bu cür münasibətlər, təbii ki, həmin münasibətlərdə iştirak edən subyektlərin bərabər hüquqlu olmalarını tələb edir və şərtləndirir. Ona görə də mülki hüquq özü nizama saldığı münasibətlərin xarakterini və təbiətini nəzərə alaraq, subyektlərin bərabərliyi prinsipini təsbit edir. Çünki əmlak-dəyər, əmtəə-pul münasibətlərində tərəflər yalnız hüquqca bərabər ola bilərlər.

Hüquq bərabərliyi prinsipinin mahiyyəti ondan ibarətdir ki, mülki hüququn hər bir subyekti mülki (əmlak) dövriyyədə iştirak

etməkdə bərabər hüquqi imkanlara malikdir. Bu prinsip nəqliyyat öhdəliklərində iştirak edən tərəflərin –daşıyıcı ilə müştərinin vəziyyətini hüquqi cəhətdən bərabərləşdirməyə imkan verir. Məsələn, müəyyən təyinat yerinə getmək istəyən vətəndaş təbii inhisar (monopoliya) mövqeyinə malik olan dəmir yolu ilə daşıma münasibətləri yaradır. Məlum məsələdir ki, bu münasibətlərdə iştirak edən tərəflərin – vətəndaşla dəmir yolunun iqtisadi gücləri eyni deyildir. Hətta onların iqtisadi güclərini müqayisə etmək belə olmaz. Amma onlar arasında daşıma müqaviləsi bağlananda mülki-hüquqi mexanizm işə düşür. Bu mexanizm vətəndaşla dəmir yolunun vəziyyətini hüquqi cəhətdən bərabərləşdirməyə imkan verir.

Hüquq bərabərliyi prinsipi daşıma münasibətlərində iştirak edən tərəflərin bir-birindən iqtisadi cəhətdən asılı olmamasını və müstəqilliyini şərtləndirir, onların arasında hər hansı bir hakimiyyət-tabeçilik əlaqələrini, subordinasiya münasibətlə-rini istisna edir. Nəqliyyat münasibətlərinə girən dövlət icra orqanları bu münasibətlərin digər iştirakçısı – qarşı tərəflə (kontragentlə) eyni hüquqi imkanlara malik olur. Bu orqanlar hakimiyyət funksiyasından istifadə etmirlər. Əgər həmin orqanlar daşıma münasibətlərində iştirak edən qarşı tərəfin (kontragentin) hüquqlarını və qanunla qorunan mənafelərini pozarsa, belə halda ona adi qaydada mülki hüquqi sanksiyalar – əmlak məsuliyyət tədbirləri tətbiq ediləcəkdir. Beləlik-lə, hüquq bərabərliyi prinsipinə görə nəqliyyat-hüquq münasibətlərində iştirak edən tərəflərdən biri digərinin üzərində hakimiyyət funksiyasına malik ola bilməz.

Nəqliyyat münasibətlərində mülki hüququn geniş surətdə tətbiq edilən prinsiplərindən biri **müqavilə azadlığı** prinsipidir. Qanun bu prinsipi normativ qaydada mülki qanunvericiliyin mühüm prinsipləri dairəsinə daxil edir (MM-in 6-cı maddəsinin 1-ci bəndinin 5-ci yarımbəndi).

Mülki-hüquqi müqavilə ən geniş yayılmış əqd növüdür. O, iki və daha çox şəxsin iradəsini ifadə edir. Müqavilələr hüquqi fakt kimi müxtəlif cür əmlak xarakterli hüquq münasibətlərini yaradır,

dəyişdirir və ya ləğv edir. Bunlar öhdəliklərin, o cümlədən daşıma öhdəliyinin ən vacib və mühüm əmələgəlmə əsaslarından biridir.

Müqavilələr, o cümlədən daşıma müqavilələri əmtəə (əmlak) dövriyyəsində böyük əhəmiyyətə və rola malikdir. Onların bazar münasibətlərinin inkişafına mühüm təsiri vardır. Belə ki, həmin münasibətlərin tənzimlənməsində daşıma müqavilələri əsas vasitəyə çevrilir. Bazar iqtisadiyyatı şəraitində istehsal olunan məhsullar, göstərilən xidmətlər əmtəəyə çevrilir. Əmtəə isə bazarda mübadilə üçün, satılmaq üçün istehsal olunan və hazırlanan nemətdir. Onun mübadilə edilməsi nəticəsində əmtəə-pul münasibətləri yaranır. Bu münasibətlər isə iqtisadi (əmlak) dövriyyə münasibətləridir. Onların dairəsi kifayət qədər genişdir. Bunlardan biri daşıma münasibətləri hesab olunur. Daşıma münasibətləri sayəsində əmtəə (mal) bir tərəfdən satış bazarlarına çatdırılır, digər tərəfdən isə «daşıma xidməti» adlı əmtəə realizə olunur, yəni müştərilərə (yükgöndərən, sərnişin və s.) satılır. Beləliklə, daşıma müqavilələri hüquqi cəhətdən bu münasibətləri rəsmiləşdirir. Deməli, daşıma müqavilələri digər müqavilələrlə birlikdə iqtisadi (əmlak) dövriyyə münasibətlərinin hüquqi forması, hüquqi rəsmiləşdirmə vasitəsi kimi çıxış edir.

Müasir dövrdə müqavilə fenomeni mülki (əmlak) dövriyyə iştirakçıları arasında münasibətləri qaydaya salmaq üçün ən mühüm hüquqi vasitəyə çevrilmişdir. Bazar iqtisadiyyatı şəraitində müqavilələrin rolunun artmasını nəzərə alaraq, mülki qanunvericilik müqavilə azadlığı prinsipini möhkəmləndirir: fiziki və hüquqi şəxslər azad surətdə müqavilələr bağlaya və bu müqavilələrin məzmununu müəyyənləşdirə bilərlər. Bu prinsip mülki (əmlak) dövriyyənin inkişafının əsasıdır.

Müqavilə azadlığı prinsipi daşıma münasibəti iştirakçılarına (fiziki və hüquqi şəxslərə) müstəqil surətdə, heç kəsdən asılı olmadan, öz istək və mülahizələri əsasında, mənafelərinə uyğun olaraq daşıma müqaviləsi bağlamağın zəruriliyi haqqında məsələni həll etmək imkanı verir. İstənilən şəxs onun mənafeyini təmin edən, ona lazım olan hər hansı daşıma müqaviləsi bağlaya bilər. Müəssisə özünün istehsal etdiyi məhsulları təyinat yerinə öz

istəyindən asılı olaraq, hava, dəniz, çay və ya avtomobil nəqliyyatı vasitəsi ilə göndərə bilər və bunlara müvafiq olaraq daşıma müqavilələri bağlaya bilər. Sərnişin başqa şəhərə gedərkən hansı nəqliyyat vasitəsindən istifadə etməsini və buna müvafiq olaraq daşıma müqaviləsi bağlamasını özü müstəqil surətdə həll edir.

Daşıma münasibətləri iştirakçıları – müştərilər (yükgöndərən, sərnişin və s.) daşıma müqaviləsi üzrə partnyorlar seçməkdə sərbəstdirlər. Onlar daşıma müqaviləsi bağlamaqda heç kəsin iradəsindən asılı deyil, müqavilə şərtlərini (müddət, qiymət və s.) müəyyənləşdirməkdə azaddırlar. Müştərilər sərbəst surətdə, müqavilə əsasında öz hüquq və vəzifələrini müəyyən edirlər.

Bununla belə, daşıma müqaviləsi bağlayan şəxslər mülki hüquq subyektliyinə malik olmalıdırlar. Əgər onlar bu qabiliyyətə malik deyilsə, onda daşıma müqaviləsi bağlamağa ixtiyarları çatmır. Həmin şəxslər müqavilə bağladığı hallarda, bu müqavilənin etibarsız əqd kimi hüquqi əhəmiyyəti olmur. Məsələn, nəqliyyat müəssisələrinin nümayəndəlikləri daşıma müqaviləsi bağlaya bilməzlər. Əgər bağlasalar, həmin müqavilə etibarsız sayılır. Deməli, daşıma müqaviləsi bağlayan tərəflər mülki hüquq subyektliyi haqqında müddəaya cavab verməlidir.

Müqavilə azadlığı prinsipinə görə daşıma münasibətləri iştirakçılarını onların iradəsi əleyhinə olaraq daşıma müqaviləsi bağlamağa məcbur etmək olmaz. Məsələn, sərnişini məcbur etmək olmaz ki, o, başqa şəhərə hava nəqliyyatı və ya avtomobil nəqliyyatı ilə getsin. İşçini məcbur etmək olmaz ki, o, hər gün işə tramvayla və ya trolleybusla gəlsin və yaxud hər hansı bir müəssisəni məcbur etmək olmaz ki, o, istehsal etdiyi məhsulları göndərmək üçün konkret nəqliyyat təşkilatı ilə daşıma müqaviləsi bağlasın.

Bununla bərabər, qanunda nəzərdə tutulan hallarda subyekti daşıma müqaviləsi bağlamağa məcbur etmək olar. Belə hallarda müştərilərlə müqavilə bağlamaq həmin subyekt üçün məcburi xarakter daşıyır. Onun daşıma müqaviləsi bağlamaqdan boyun qaçırmağa və imtina etməyə ixtiyarı çatmır. Məsələn, ümumi istifadədə olan nəqliyyatla daşıma müqaviləsi ümumi müqavilədir.

Bu cür müqavilədə iştirak edən tərəflərdən biri hökmən kommersiya təşkilatı olmalıdır. Bu təşkilat öz fəaliyyətinin xarakterinə görə ona müraciət edəcək hər kəsə daşıma (nəqliyyat) xidməti göstərməlidir. Sərnişinləri təyinat yerinə çatdıran daşıyıcı (ümumi istifadədə olan avtobus, metropoliten, tramvay və s.) kommersiya təşkilatı hesab olunur. Kommersiya təşkilatının ümumi müqavilə bağlamaqdan imtina etməsinə qanunla yol verilmir (MM-in 400-cü maddəsinin 4-cü bəndi). Əgər daşıyıcı daşıma müqaviləsi bağlamaqdan boyun qaçırarsa, onda digər tərəf müqaviləni bağlamağa məcbur etmək tələbi ilə məhkəməyə müraciət edə bilər (MM-in 412-ci maddəsinin 1-ci bəndi).

Beləliklə, bəzi hallarda qanun subyekti daşıma müqaviləsi bağlamağa məcbur etmək barəsində qayda müəyyən edir. Bu isə müqavilə azadlığı prinsipinin tətbiqini məhdudlaşdırır.

Daşıma münasibətləri üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edən prinsiplərdən biri də **təqsirə görə məsuliyyət** prinsipidir. Söhbət, hər şeydən əvvəl, yük daşınması müqaviləsi üzrə məsuliyyətdən gedir. Belə ki, bu müqavilə üzrə məsuliyyət təqsirə görə məsuliyyət prinsipi üzərində qurulur. Bu o deməkdir ki, daşıyıcı yalnız təqsiri olduqda məsuliyyət daşıyır. Daşıma müqaviləsi üzrə öhdəliyin icra edilməsində daşıyıcının təqsiri olmazsa, o, məsuliyyətə cəlb edilmir.

Nəqliyyat qanunvericiliyi daşıyıcının təqsirlilik prezumpsiyasını müəyyən edir, yəni daşıyıcı öz təqsirsizliyini sübuta yetirənə kimi təqsirli sayılır. Lakin o, müqavilə öhdəliyinin lazımınca icrası üçün özündən asılı olan bütün tədbirləri gördüyünü sübuta yetirərsə, təqsirsiz sayılır. Daşıyıcının təqsiri olmadan (daşıyıcıdan asılı olmayan səbəblərdən) yükün və ya baqajın itməsi, əskik çıxması və zədələnməsi hallarının baş verdiyi sübut edilmədikdə, daşıyıcı məsuliyyət daşıyır.[1] Belə halda sübutetmə vəzifəsi daşıyıcının üzərinə düşür.

Yük daşınması müqaviləsi üzrə daşıyıcının məsuliyyəti sahibkarın ümumi mülki-hüquqi məsuliyyətindən fərqlənir. Belə ki,

---

[1] Bax: «Nəqliyyat haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununun 18-ci maddəsi // AR QK, III xüsusi buraxılış. Bakı, 2001.

qarşısıalınmaz qüvvə məqamları istisna edilməklə, sahibkarlar bütün hallarda təqsirdən asılı olmayaraq məsuliyyət daşıyırlar. Bu o deməkdir ki, sahibkarların məsuliyyəti təqsirə görə deyil, riskə görə müəyyən edilir. Daşıyıcı isə, məlum məsələdir ki, riskə görə məsuliyyət daşımır.

Mülki hüququn əsas prinsiplərindən biri **tam həcmdə mülki hüquqi məsuliyyət** daşımaqdan ibarətdir. Lakin bu prinsipin yükdaşıma münasibətlərinə tətbiqi müəyyən xüsusiyyətlərlə şərtlənir. Həmin prinsipin mahiyyəti ondan ibarətdir ki, mülki hüquq pozuntusunu törədən şəxs qarşı tərəfə vurduğu zərərin əvəzini tam həcmdə ödəyir. Vurulmuş zərər iki hissədən ibarətdir: real zərər və əldən çıxmış fayda. **Real zərər** dedikdə hüququ pozulmuş şəxsin pozulmuş hüququnu bərpa etmək üçün çəkdiyi və ya çəkməli olduğu xərclər, onun öz əmlakından məhrum olması və ya əmlakın zədələnməsi başa düşülür. **Əldən çıxmış fayda** isə zərərçəkənin hüququ pozulmadığı halda, adi mülki (əmlak) dövriyyə şəraitində əldə edəcəyi güman edilən gəlirdir.

Tam həcmdə mülki hüquqi məsuliyyət daşımaq prinsipinə görə zərər vuran şəxs (hüququ pozan şəxs) zərərin həm real zərər hissəsini, həm də əldən çıxmış fayda hissəsini ödəməlidir. Daşıma münasibətlərində isə daşıyıcı yalnız real zərərin əvəzini ödəyir. Əldən çıxmış faydaya görə daşıyıcı məsuliyyət daşımır, yəni zərərin bu hissəsini ödəmir.[2] Bu o deməkdir ki, yük daşınması müqaviləsi üzrə daşıyıcı tam deyil, məhdud həcmdə mülki hüquqi məsuliyyət daşıyır. Belə ki, daşıyıcı yükün daşınması zamanı müştəriyə vurulmuş zərərin əvəzini aşağıdakı həcmdə ödəyir:

-yük itdikdə – itirilmiş yükün dəyəri miqdarında;

-yük əskik çıxdıqda (yəni çatışmadıqda) – əskik çıxmış yükün dəyəri miqdarında;

-yük zədələndikdə – onun dəyərinin azaldığı məbləğ miqdarında, zədələnmiş (xarab olmuş) yükü bərpa etmək mümkün

[2] Bax: Allahverdiyev S.S.Azərbaycan Respublikasının mülki hüququ. II cild. Dərslik. Bakı, 2001, s. 460.

olmadıqda isə – onun tam dəyəri miqdarında (MM-in 859-cu maddəsinin 2-ci bəndi).[1]

Beləliklə, yük daşınması müqaviləsi üzrə mülki – hüquqi məsuliyyət müəyyən xüsusiyyətlərə malikdir. Belə müqavilə üzrə məsuliyyət tam məsuliyyət daşıma prinsipindən fərqli olaraq yükün dəyəri həcmində məhdudlaşır, yəni **məhdud məsuliyyət** halına aid edilir.

Pozulmuş hüquqların bərpasının təmin edilməsi prinsipi mülki hüququn vacib və əsas prinsiplərindən biridir. O.S.İoffe yazır ki, mülki - hüquqi mühafizə (qoruma) tədbirləri bərpaetmə funksiyasını yerinə yetirir.[2] Bərpaetmə funksiyası mülki hüququn başlıca və əsas funksiyalarından biri hesab edilir. Bu funksiyanın mahiyyəti ondan ibarətdir ki, müxtəlif cür müdafiə üsullarından istifadə etməklə mülki hüquq subyektlərinin pozulmuş hüquqları bərpa edilir. Hüququn, o cümlədən onun fundamental sahələrindən biri olan mülki hüququn sosial ədalətin bərpasını təmin edən alət kimi mühüm xüsusiyyəti məhz həmin funksiyada təzahür edir. Adı çəkilən prinsip də mülki hüququn bərpaetmə funksiyası ilə bağlıdır.

Pozulmuş hüquqların bərpasının təmin edilməsi prinsipinə görə, müxtəlif müdafiə üsulları ilə mülki hüquq subyektlərinin pozulmuş hüquqları bərpa edilir. Bu tədbirlərdən nəqliyyat münasibətlərində də geniş istifadə olunur. İstifadə olunan müdafiə tədbirlərinin əsas məqsədi mülki hüquqların həyata keçirilməsinə mane olan halları aradan qaldırmaq və pozulmuş vəziyyəti bərpa etməkdən ibarətdir.

Nəqliyyat münasibətlərində pozulmuş hüquqlar öhdəlik hüquqi müdafiə üsulları vasitəsi ilə bərpa olunur. Bu üsul ilə, bir qayda olaraq, öhdəliklər, öhdəlik mülki hüquq münasibətləri müdafiə olunur. Daşıyıcı və müştərilərin mülki hüquqları daşıma öhdəliyi çərçivəsində pozula bilər. Məsələn, yükgöndərən daşıma

---

[1] Bax: «Nəqliyyat haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununun 18-ci maddəsinin 3-cü bəndi // AR QK, III xüsusi buraxılış. Bakı, 2001.

[2] Bax: Иоффе О.С. Развитие цивилистической мысли в СССР //Гражданское право. Избранные труды. М., 2000, с. 240.

haqqını vermir. Başqa bir misalda, sərnişin gediş haqqını ödəmir. Belə hallarda öhdəlik hüquqi müdafiə üsulları tətbiq edilir və daşıyıcının pozulmuş hüquqları bərpa olunur. Zərərin əvəzinin ödənilməsi, dəbbə pulu (cərimə, penya) alınması və s. kimi üsullar da geniş qaydada tətbiq edilir.

Daşıma münasibətlərində bəzi hallarda pozulmuş hüquqlar **kondikasiya iddiası** vasitəsi ilə bərpa olunur. Bu o zaman mümkün olur ki, daşıma münasibətləri ilə bağlı olaraq kondikasiya (əsassız varlanma) öhdəliyi əmələ gəlir.[1] Məsələn, daşıyıcı yükgöndərəndən daşıma haqqını aldıqdan sonra ikinci dəfə yükalandan da daşıma haqqı alır. Bununla əsassız varlanma öhdəliyi yaranır. Daşıyıcı bu öhdəliyə görə əsassız əldə etdiyi pulu yükalana qaytarmalıdır, əgər qaytarmasa, yükalan kondikasiya (əsassız varlanma) iddiası verir və bununla pozulmuş hüquq bərpa olunur.

Bəzi hallarda daşıma münasibətlərində pozulmuş hüquqlar **operativ təsir tədbirləri** vasitəsi ilə bərpa olunur. Bu tədbirlərə mülki hüquq elmində operativ sanksiyalar deyilir.[2] Onlar «hüquq qoruyucusu» kimi təbiətə malik olub, tətbiq olunma baxımından birtərəfli xarakter daşıyır. Bu sanksiyaların əsas və başlıca funksiyası öhdəliklərin lazımınca icrasını təmin etməkdən ibarətdir.

Operativ sanksiyalar hüququ pozulmuş şəxs tərəfindən hüquq və vəzifələri pozan şəxsə tətbiq edilən hüquqmühafizəedici xarakterli hüquqi vasitədir. Belə halda o, müdafiə üçün səlahiyyətli dövlət orqanlarına müraciət etmir. Məsələn, yükalan yükü təyinat məntəqəsinə çatdıran daşıyıcıya müvafiq haqq ödəməkdən imtina edir və bununla o, daşıyıcının hüququnu pozur. Yükalandan daşıma haqqını almaq, yəni daşıma öhdəliyinin icrasını təmin etmək məqsədilə daşıyıcı yükü ona vermir, daşıma

---

[1] Bax: Allahverdiyev S.S.Azərbaycan Respublikasının mülki hüququ. Dərslik. II cild. Bakı, 2001.

[2] Bu barədə bax: Грибанов В.П. Пределы осуществления и защиты гражданских прав. М., 1972; Братус С.Н. Юридическая ответственность и законность (очерк теории). М., 1976; Илларионова Т.И. Механизм действия гражданско-правовых охранительных мер. Свердловск, 1980; Гражданское право. Учебник. Том 1/Под ред. Е.А.Суханова. М., 1998.

haqqını alana kimi yükü özündə saxlayır. Bununla daşıyıcı hüququ pozan şəxsə – yükalana operativ sanksiya tətbiq edir. Beləliklə, daşıyıcının pozulmuş hüquqları bərpa olunur.

Azərbaycan Respublikasının yeni mülki qanunvericiliyi «saxlama» adı altında öhdəliklərin icrasının təmin edilməsi üsullarından biri kimi operativ sanksiyaları nəzərdə tutur (MM-in 468-ci maddəsi).

Mülki hüququn nəqliyyat hüququnda istifadə olunan prinsiplərindən biri **mülki hüquqların məhkəmə müdafiəsi** adlanır. Bu prinsip normativ qaydada mülki qanunvericilikdə birbaşa nəzərdə tutulmuşdur (MM-in 6-cı maddəsinin 1-ci bəndinin 9-cu yarımbəndi).

Mülki hüquqların məhkəmə müdafiəsi prinsipinin mahiyyəti ondan ibarətdir ki, subyektlər öz hüquqlarının və qanunla qorunan mənafelərinin pozulduğu hallarda məhkəməyə müraciət edə bilər. Məhkəmələr pozulmuş hüquqları bərpa etmək və hüquq pozuntusunun aradan qaldırması üçün lazımi tədbirlər görmək səlahiyyəti olan orqanlardır.

Göstərilən prinsipə görə daşıma münasibətlərində iştirak edən şəxs mülki hüquqlarını müdafiə etmək məqsədilə Azərbaycan Respublikasının rayon (şəhər) məhkəmələrinə, yerli iqtisad məhkəmələrinə, beynəlxalq müqavilələrdən irəli gələn mübahisələrə dair iqtisad məhkəməsinə müraciət edə bilər.

Nəqliyyat münasibətlərindən irəli gələn mülki hüquqların məhkəmə yolu ilə müdafiəsi zamanı istifadə olunan əsas vasitə iddiadır. Buna görə məhkəmə müdafiəsi çox vaxt iddia qaydasında müdafiə də adlanır.

Mülki hüququn nəqliyyat hüququnda istifadə olunan prinsiplərindən biri də **hüquqdan sui-istifadəyə yol verilməməsi** prinsipi adlanır. Qeyd etmək lazımdır ki, mülki hüquqda hüquqi tənzimləmənin əsas metodu dispozitivlik metodudur. Bu metoda görə mülki hüquq subyektləri bu və ya digər davranış variantını seçməkdə müstəqildirlər. Həmin davranış variantını seçmək təşəbbüsü onlara məxsusdur. Bu metod subyektlərə öz hərəkətlərini

istədikləri kimi nizama salmaq imkanı verir. Lakin bu o demək deyildir ki, mülki hüquq subyektlərinin öz hüquqlarını həyata keçirməsi sərhəd tanımır. Əksinə, onlar bu hüquqları yalnız müəyyən sərhədlər daxilində gerçəkləşdirirlər. Bu sərhədləri mülki hüquq özünün prinsipial əhəmiyyətə malik olan mühüm qaydası ilə – hüquqdan sui-istifadənin
qadağan edilməsi prinsipi ilə müəyyənləşdirir.

Hüquqdan sui-istifadənin qadağan edilməsi prinsipinin mahiyyəti ondan ibarətdir ki, mülki hüquq subyektləri öz hüquqlarından istifadə etməkdə sonsuz və hüdudsuz imkanlara malik deyil. Bu prinsipin nəqliyyat münasibətlərində rolu və əhəmiyyəti böyükdür. Belə ki, həmin prinsip nəqliyyat müəssisəsi tərəfindən xüsusi xarakterli mülki hüquq pozuntusu olan hüquqdan sui-istifadəyə yol verilməsini istisna edir.

Nəqliyyat münasibətlərində hüquqdan sui-istifadəyə kifayət qədər misallar çəkə bilərik. Məsələn, daşıyıcı müştəridən adi bazar qiymətlərindən 5 dəfə çox daşıma haqqı alır. Başqa bir misalda, nəqliyyat müəssisəsi daşıma qiymətlərinin artmasına şərait yaratmaq üçün marşrutdakı nəqliyyat vasitələrinin sayını xeyli azaldır. Mülki hüquq nəqliyyat münasibətləri iştirakçılarının öz hüquqlarından sui-istifadə etmələrini qadağan edir.

12.2.Azərbaycan Respublikası nəqliyyat hüququnun milli hüquq sistemində tutduğu yer

Nəqliyyat hüququnun Azərbaycanın hüquq məkanında mövqeyi

Azərbaycan Respublikasının dövlətdaxili milli hüquq sistemi (yunanca «systema» – hissələrdən ibarət olan, tam[1]) bir neçə müstəqil hüquq sahəsindən ibarətdir. Söhbət, hər şeydən əvvəl, konstitusiya hüququ, inzibati hüquq, mülki hüquq, cinayət hüququ, maliyyə hüququ, əmək hüququ və digər hüquq sahələrindən gedir.

«**Daxili milli hüquq sistemi**» dedikdə bütövlükdə cəmiyyətin hüquqi təşkili, dövlət daxilində mövcud olan və fəaliyyət göstərən bütün hüquqi vasitələrin və institutların məcmusu başa düşülür. Müstəqil hüquq sahələri bu hüquq sisteminin mərkəzi elementi (tərkib hissəsi) kimi çıxış edir. Milli hüquq sisteminə daxil olan hüquq sahələri bir-birindən asılı olmayaraq müstəqil rola və əhəmiyyətə malikdirlər.

Hər bir müstəqil hüquq sahəsi müəyyən sistem üzrə qurulur. Hüquq sistemi hüquq sahəsinin hansı hissələrdən, elementlərdən ibarət olduğunu və onlar arasında qarşılıqlı əlaqənin necə qurulduğunu ifadə edir. Başqa sözlə desək, «hüquq sahəsi sistemi» anlayışı onu göstərir ki, hüquq tam və bütöv sahə kimi, öz aralarında müəyyən əlaqədə olan (funksional asılılıq, tabeçilik, uyğunluq və s.) çoxsaylı elementlərdən ibarətdir.

«**Hüquq sahəsi sistemi**» dedikdə hüququn daxili strukturu, onun yarımsahə-lərə, hüquq institutlarına və normalara bölünməsi başa düşülür.[1] Bu anlayış hüquq normalarının hüquq institutları üzrə, hüquq institutlarının yarımsahələr üzrə, yarımsahələrin isə

---

[1] Bax: Словарь иностранных слов / Под ред. И.В.Лехина и Ф.Н.Петрова. М., 1954, с.642.

[1] Hüququn sistemi barədə bax: Общая теория права и государства. Учебник /Под ред. В.В.Лазарева. М., 2001, с.210; Теория государства и права. Курс лекций /Под ред. Н.И.Матузова, А.В.Малько. М., 2000, с.418-419.

hüquq sahəsi üzrə müəyyən ardıcıllıqla və nizamla düzülərək qruplaşmasını ifadə edir. Buna uyğun olaraq hüquq sahəsi sisteminin bir neçə elementdən ibarət olmasını müəyyən etmək mümkündür:

-hüquq normaları;

-hüquq institutları;

-yarımsahələr.

Dediklərimizi aydınlaşdırmaq üçün konkret misala müraciət edək. Mülki hüquq Azərbaycan Respublikasının milli hüquq sisteminə daxil olan müstəqil hüquq sahəsidir. Əşya hüququ mülki hüquq sisteminə aid edilən yarımsahədir. Mülkiyyət hüququ bu yarımsahənin institutudur. Həmin institut isə hüquq normalarından («atom»lardan, «hüceyrə»lərdən) ibarətdir.

Beləliklə, biz hüquq sisteminin qısaca hüquqi xarakteristikasını verdik və onun əsas parametrlərini müəyyənləşdirdik. Bəs, nəqliyyat hüququ hüquq sistemində hansı yeri tutur?

Mətləbə keçməmişdən əvvəl qeyd edək ki, müasir dövrün hüquq ədəbiyyatı səhifələrində «nəqliyyat hüququ» terminini işlətmək dəb halını almışdır.[2] Son zamanlar bu termindən tez-tez istifadə edilməsinin şahidi oluruq. Xarici ölkələrin qanunvericiliyində də «nəqliyyat hüququ» anlayışının işlədilməsinə üstünlük verilir. Məsələn, Hollandiya Mülki Məcəlləsinin səkkizinci kitabı «Nəqliyyat hüququ» adlanır,[3] Avropa nəqliyyat hüququ[4] ifadəsi işlədilir və s.

---

[2] Məsələn, bax: Егиазаров В.А.Транспортное право. Учебник. М., 2007; Сиваков О.В., Ермолаев В.Г., Маковский Ю.Б. Транспортное право. Учебное пособие. М., 2001; Əliyev E.Ə. Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının konvension təsbiti. Bakı, «Hüquq ədəbiyyatı» nəşriyyatı, 2002; Abuzer Kendigelen, Alican Aydın. Taşıma hukuku mevzuatı. İstanbul: Beta, 2001; Транспортное право Украины / Сост. В.В.Сунцов. Харьков: Консум, 1998; Тулеугалиев Г.И. Избранные труды по транспортному праву. Алматы: НИИ частного права КазГЮУ, 2003 və b.

[3] Bax: Гражданский кодекс Нидерландов /Перевод М.Ферштмана. Лейден. 1996; Основные институты гражданского права зарубежных стран /Под ред. В.В.Залесского. М., 1999, с. 11; Правовые системы стран мира.

Hüquq doktrinasında və elmində nəqliyyat hüququ barədə müəlliflərin fikirləri üst-üstə düşmür. Bu, hüquq ədəbiyyatı səhifələrində geniş diskussiya və mübahisə doğuran məsələlərdən biridir.

Nəqliyyat hüququnun hüquq sistemində tutduğu yer barədə üç əsas konsep-siya mövcuddur. **Birinci konsepsiya** tərəfdarlarının mövqeyincə, elə nəqliyyat növləri var ki, bu növlər üzrə daşımalar barəsində müstəqil hüquq sahələrinin ayrılması və fərqləndirilməsi zəruridir. Məsələn, hava daşımaları barəsində onun müasir inkişaf səviyyəsinə görə «hava hüququ» adlı müstəqil hüquq sahəsinin yaradılması təklif olunurdu.[1] Dəniz nəqliyyatı barədə hüquq ədəbiyyatı səhifələrində daha qəti formada təsdiq olunurdu ki, dəniz hüququ müstəqil sahədir. Bu hüquq sahəsinin məzmunu isə dəniz nəqliyyatında və ticarət gəmiçiliyində əmələ gələn münasibətlərlə müəyyən edilir.[2] Bundan əlavə, bəzi xarici ölkələrin, məsələn, Türkiyənin hüquq sistemində nəqliyyat hüququ «daşıma hüququ» adı altında hüquq sahəsi kimi nəzərdə tutulur.[3] Türkiyədə bəzi müəlliflər dəniz hüququnu müstəqil hüquq sahəsi hesab edirlər.[4]

Zənn edirik ki, göstərilən konsepsiyanın qeyri-təbii, obyektiv gerçəklikdən uzaq olmasını isbat etməyə ehtiyac yoxdur. Hüquq doktrinasında bu konsepsiyanın əsassız olması barədə kifayət qədər tutarlı dəlillər gətirilir.[5]

Энциклопедический справочник /Под ред. А.Я. Сухарева. М., 2001, с. 465.

4 Bax: Европейское международное право / Отв. ред. Ю.М.Колосов, Э.С.Кривчикова, П.В.Саваськов. М.: Международные отношения, 2005, Гл.VI, § 1.

1 Bax: Вопросы воздушного права // Сборник. Часть 2. М., 1930, с. 211.

2 Bax: Жудро А.К. Правовое регулирование эксплуатации советского морского транспорта. Автореф. канд. дисс. М., 1953; Кейлин А.Д. Советское морское право. М., 1954, с.4.

3 Bax: Kendigelen/Aydın. Taşıma hukuku. İstanbul, 2001.

4 Bax: Fahiman Tekil. Deniz hukuku. İstanbul, 2001.

5 Məsələn, bax: Сиваков О.В., Ермолаев В.Г., Маковский Ю.Б. Транспортное право. Учебное пособие. М., 2001, с. 7-9; Егиазаров В.А.Транспортное право. Учебное пособие. М., 2001, с. 6-8 və b.

Fikrimizcə, nəqliyyat hüququ, dəniz hüququ və ya hava hüququ kimi müstəqil hüquq sahələrinin ayrılması qeyri-təbii və süni məsələdir. Bunun üçün elə bir elmi və praktiki zəmin yoxdur. Bir neçə arqumentə görə müstəqil nəqliyyat hüququ (müstəqil dəniz hüququ, müstəqil hava hüququ) konsepsiyasını qəbul etmək qeyri-mümkün hesab olunur. Belə ki, nəqliyyat hüququ həm təşkilati-hakimiyyət münasibətlərini, həm də əmlak münasibətlərini tənzimləyir. Təşkilati-hakimiyyət münasibətləri inzibati hüquqla, əmlak münasibətləri isə mülki hüquqla nizama salınır. İnzibati hüquq ümumi hüquq sahəsinə, mülki hüquq isə xüsusi hüquq sahəsinə aiddir. Dünya təcrübəsi göstərir ki, ümumi hüquq normalarından və xüsusi hüquq normalarından ibarət müstəqil hüquq sahəsi yaratmaq olmaz.[1] Belə ki, xüsusi hüquq xüsusi işlərə özbaşına dövlət müdaxiləsini istisna edir. Ümumi hüquq qaydaları və normaları isə öz hüquqi təbiətinə görə xüsusi hüququn əsaslarını məhdudlaşdırır, onları üstələyir və özünə tabe etdirir. Buna görə də ümumi və xüsusi hüquq elementlərinin müstəqil, ayrıca bir hüquq sahəsində birləşdirilməsi qeyri-mümkündür.

Digər tərəfdən, hüquq sistemi obyektiv xarakter daşıyır. Bu o deməkdir ki, hüquq sistemi müəyyən müstəqil sahələrə bölünməklə ifadə olunan obyektiv quruluşa malikdir. Hüquq sistemi subyektiv xarakter daşımır. Bu onu ifadə edir ki, hüquq sisteminə daxil olan hər hansı bir sahəni bu və ya digər nəzəri konstruksiyanın köməyi ilə yaratmaq olmaz. Elm yalnız müəyyən hüquq sahəsinin mövcudolma faktını müəyyənləşdirə və ya aşkar edə bilər.[2]

Hüquq nəzəriyyəsində müstəqil hüquq sahəsi yaratmaq üçün bir neçə şərt (meyar) nəzərdə tutulur. Bu şərtləri iki yerə bölmək olar: əsas şərtlər, əlavə şərtlər.

---

[1] Tanınmış fransız hüquqşünası N.Savatye bu cür qaydada müstəqil hüquq sahəsi yaratmaq konsepsiyasına qarşı çıxan ilk müəlliflərdən biri olmuşdur. O, XX əsrin ortalarında həmin məsələyə qarşı öz kəskin etiraz səsini ucaltmışdır (bax: N.Savatier. Dudroit civil an droit public. Paris, 1945).

[2] Bax: Иоффе О.С. Правовое регулирование хозяйственной деятельности в СССР // Гражданское право. Избранные труды. М., 2000, с. 708.

Əsas şərtlər həlledici xarakterə malikdir. Onların birincisi və başlıcası hüquqi tənzimetmənin müstəqil **predmetinin**, yəni ictimai münasibətlərin xüsusi sahəsinin olmasıdır. Nəqliyyat fəaliyyəti ilə bağlı olaraq yaranan əmlak xarakterli ictimai münasibətlər isə mülki hüququn nizamasalma predmetinə daxildir. Bu halda «nəqliyyat hüququ» adlı müstəqil hüquq sahəsinin yaradılmasına ehtiyac varmı? Nəqliyyat fəaliyyəti ilə əlaqədar hakimiyyət-təşkilati münasibətlər də yarana bilər. Bu münasibətlər isə, yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi, inzibati hüququn nizamasalma predmetinə aiddir.[3]

Əsas şərtlərin ikincisi hüquqi tənzimetmə **metodunun**, yəni həmin qrup ictimai münasibətlərə göstərilən özünəməxsus hüquqi təsir vasitələri və üsullarının mövcudluğudur. Xüsusi tənzimetmə metodunun tətbiq edilməsi zərurəti müstəqil hüquq sahəsinin ayrılmasında böyük rola və əhəmiyyətə malikdir. Nəqliyyat fəaliyyəti ilə bağlı yaranan əmlak münasibətlərinə mülki hüquqda istifadə olunan metodlar tətbiq edilir. Bu o deməkdir ki, nəqliyyat hüququnun müstəqil sahə kimi fərqləndirilməsinə dəlalət edən xüsusi tənzimetmə metodu yoxdur. Belə halda isə «nəqliyyat hüququ» adlı müstəqil hüquq sahəsinin yaranmasından, ayrılmasından və fərqləndirilməsindən söhbət gedə bilməz.

Əsas şərtlərə nisbətən **əlavə şərtlər** yardımçı xarakterə malikdir. Ona görə də onlara «yardımçı şərtlər» də deyilir. Əlavə şərtlərdən biri müvafiq hüquq sahəsinin özünün **xüsusi prinsiplərə** malik olmasıdır. Söhbət hüququn bütün sahələrinə şamil edilən ümumi prinsiplərdən deyil, yalnız ayrıca bir hüquq sahəsi üçün əhəmiyyət kəsb edən xüsusi xarakterli prinsiplərdən gedir. Xüsusi prinsiplərə «sahəvi prinsiplər» də deyilir. Nəqliyyat hüququ onun müstəqil hüquq sahəsi kimi ayrılmasını şərtləndirən xüsusi prinsiplərə malik deyildir.

Əlavə şərtlərdən digəri hüquq sahəsinin xüsusi, **müstəqil funksiya** daşımasından ibarətdir. Xüsusi və ayrıca funksiya yerinə

---

[3] Bu barədə bax: Советское административное право. М., 1990; Бахрах Д.Н.Административное право. М., 1996; Abdullayev E.İ. İnzibati hüquq. Dərslik. Bakı, 2001.

yetirməyən müstəqil hüquq sahəsindən danışmaq olmaz. Nəqliyyat hüququ isə xüsusi, ayrıca funksiya daşımır. Məhz bu səbəbdən müstəqil hüquq sahəsi kimi nəqliyyat hüququnun yaradılması istisna edilir.

Müstəqil hüquq sahəsinin ayrılmasına əsas verən əlavə şərtlərdən biri də müvafiq hüquq sahəsinin **ümumi müddəalara** malik olmasıdır. Söhbət hüquq sahəsinin struktur etibarı ilə özündə «Ümumi hissə» adlı bölməni birləşdirməsindən gedir. «Ümumi hissə»nin müəyyən etdiyi müddəalar və qaydalar «Xüsusi hissə»nin bütün və demək olar ki, əksər institutlarına şamil edilir. Nəqliyyat hüququnda ümumi müddəalar («Ümumi hissə») formulə etmək çətin ki, mümkün ola bilsin.

Əlavə şərtlərdən biri də müvafiq ictimai münasibətləri digər hüquq sahələri normaları vasitəsi ilə **tənzimləmənin qeyri-mümkünlüyündən** ibarətdir. İctimai həyatda nəqliyyat fəaliyyəti ilə bağlı yaranan ictimai münasibətlər hüququn müxtə-lif sahələri (məsələn, mülki, inzibati, əmək, ekologiya və s. sahələri) ilə tənzimlənir. Belə halda isə müstəqil hüquq sahəsi kimi nəqliyyat hüququ yarana bilməz.

Beləliklə, hüququn müstəqil sahəsi kimi nəqliyyat hüququnun yaradılması sadaladığımız həm əsas, həm də əlavə şərtlərə uyğun gəlmir. Özü də nəqliyyat hüququnun müstəqil sahə kimi ayrılması obyektiv zərurətdən irəli gəlməlidir. Qanunverici yalnız bu zərurəti dərk etməli və onu rəsmiləşdirməlidir.

Müstəqil hüquq sahəsinin ayrılması real ictimai münasibətlərdən irəli gəlməli və bu münasibətləri ifadə etməlidir. Məhz bu münasibətlər onun obyektiv xarakterə malik olmasını şərtləndirir. F.Engels yazırdı ki, hüquq ümumi iqtisadi vəziyyətə uyğun olub, onu ifadə edir.[1] Qanunverici (hüquqyaratma) orqan yalnız öz iradəsi ilə müstəqil hüquq sahəsi yarada bilməz. Çünki, müstəqil hüquq sahəsinin yaranması öz-özlüyündə obyektiv həqiqətin və gerçəkliyin ifadəsi, bir növ, surətidir. Deməli, nəqliyyat hüququnun müstəqil hüquq sahəsi kimi fərqləndirilməsi subyektiv

[1] Маркс К., Энгельс Ф. Соч. Том, 37, с. 418.

xarakter daşımamalı, yəni bu, mülahizələrlə, konsepsiyalarla, nəzəriyyələrlə, ideyalarla, nəzəri mühakimələrlə və elmi polemikalarla bağlı olmamalıdır.

Hüquq ədəbiyyatı səhifələrindən görünür ki, nəqliyyat fəaliyyətini tənzimləyən normativ material kifayət qədər çoxdur. Belə ki, nəqliyyat fəaliyyəti ilə bağlı yaranan münasibətlər müxtəlif nəqliyyat nizamnamə və məcəllələri ilə qaydaya salınır. Nəqliyyat məcəllə və nizamnamələri nəqliyyat fəaliyyəti üzrə qanunvericilik sahəsini yaradır ki, bu da **nəqliyyat qanunvericiliyi** adlanır. Həmin müəlliflərin fikrincə, nəqliyyat qanunvericiliyi nəqliyyat hüququnun müstəqil bir sahə kimi ayrılmasını və mövcudluğunu şərtləndirən əsaslı və tutarlı arqumentdir. Məhz bu arqument əsasında onlar müstəqil nəqliyyat hüququnun yaranmasını təklif edirlər.

Fikrimizcə, nəqliyyat qanunvericiliyi kimi fakt əsasında nəqliyyat hüququnun müstəqil bir sahə kimi mövcudluğunu sübut etmək olmaz. Belə ki, qanunvericilik nəqliyyat fəaliyyətindən başqa, digər müxtəlif məsələlər üzrə də həyata keçirilir. Məsələn, hərbi qanunvericilik, vergi qanunvericiliyi, elmi qanunvericilik, sahibkarlıq (təsərrüfat) fəaliyyəti üzrə qanunvericilik, torpaq qanunvericiliyi, ticarət qanunvericiliyi və s.[2] Buradan belə bir nəticə çıxarmaq olmaz ki, qanunvericiliyin hər bir qolu özündə hüququn müvafiq sahəsini ifadə edir. Müəyyən məsələlər üzrə qanunvericilik hüquq sahəsi ilə üst-üstə düşməyən anlayışdır. Söhbət qanunvericilik və hüquq sistemlərinin münasibəti məsələsindən gedir.

Hüquq sistemi və qanunvericilik sistemi elə anlayışlardır ki, onlar bir-biri ilə üst-üstə düşmürlər.[1] Fəlsəfi planda hüquq sistemi ilə qanunvericilik sistemi arasındakı münasibət məzmunla forma arasındakı münasibət kimidir.[2] Qanunvericilik sahəsi hüquq

---

[2] Məsələn, bax: Законодательство о торговле. М., 1990; Sahibkarlıq fəaliyyəti haqqında. Normativ aktlar toplusu. Bakı, 1998; Qiymətli kağızlar bazarı. Normativ sənədlər toplusu / Tərtibatçı A.H.Abbasov, Bakı, 2000; Torpaq qanunvericiliyi. Bakı, 2000 və s.

[1] Bax: Гражданское право. Учебник. Том 1/ Под ред. Е.А.Суханова. М., 1998, с. 19.

[2] Bax: Общая теория права и государства. Учебник / Под ред. В.В.Лазарева.

sisteminin ifadəsidir, onun obyektivləşmiş formasıdır. Qanunvericilik sahələrinin sayı hüquq sahələrindən xeyli çoxdur. Məsələn, Rusiya Federasiyasında 48 qanunvericilik sahəsi mövcuddur.

Hərbi qanunvericiliyin olması o demək deyildir ki, hüququn «hərbi hüquq» adlı sahəsi mövcuddur və yaxud ticarət haqqında qanunvericiliyin ayrılması o demək deyildir ki, «ticarət hüququ» adlı müstəqil hüquq sahəsi yaranmışdır, vergi qanunvericiliyinin ayrıca olaraq nəzərdə tutulması ona dəlalət etmir ki, hüquq sistemində «vergi hüququ» adlı müstəqil sahə yaranmışdır.

Bununla belə, hüquq sahəsini məcəllə ilə də eyniləşdirmək olmaz. Məsələn, Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsinin mövcudluğu ona dəlalət etmir ki, «ticarət gəmiçiliyi hüququ» adlı müstəqil sahə ayrılmalıdır. Elə müstəqil hüquq sahələri mövcuddur ki, həmin sahələrin məcəlləşdirilmiş aktı, yəni müvafiq məcəlləsi yoxdur. Məsələn, konstitusiya və maliyyə hüququ məhz belə sahələrdəndir.

Nəhayət, nəqliyyat fəaliyyəti haqqında qanunvericiliyin mövcud olması nəqliyyat hüququ kimi müstəqil və ayrıca hüquq sahəsinin fərqləndirilməsinə əsas vermir. Beləliklə, hüquq sisteminin obyektivliyi imkan vermir ki, nəqliyyat hüququ kimi müstəqil hüquq sahəsi ayrılsın və fərqləndirilsin. Nəqliyyat haqqında qanunvericilik isə subyektiv xarakter daşıyır.

Bütün bunlarla yanaşı, nəqliyyat hüququnu müstəqil hüquq sahəsi kimi qəbul etməyərək, eyni zamanda, onu iki baxımdan fərqləndirmək mümkündür.

Birinci, qanunvericilik sahəsi (massivi) kimi nəqliyyat hüququnun fərqləndirilməsi və ayrılması mümkündür. Belə ki, nəqliyyat fəaliyyəti hüquqi tənzimetmənin obyektidir. Bü cür fəaliyyət hüququn müxtəlif müstəqil sahələri – mülki, inzibati, əmək və digər sahələri tərəfindən hüquqi cəhətdən tənzimlənir. Belə təsəvvür yaranır ki, nəqliyyat fəaliyyətinin hüquqi tənzimlənməsi və nizama salınması qarışıq və kompleks xarakterə malikdir. Bu cür qarışıq məsələyə yaxından bələd olmaq üçün nəqliyyat fəaliyyəti

---

М., 2001, с. 223; Теория государства и права. Курс лекций /Под ред. Н.И.Матузова, А.В.Малько. М., 2000, с. 421.

barədə mülki hüquqi aktları, inzibati hüquqi aktları, əmək hüquqi aktları və s. nəqliyyat qanunvericiliyi adı altında birləşdirmək olar. Belə halda burada həm xüsusi hüququn (məsələn, mülki hüququn), həm də ümumi hüqüqün (məsələn, inzibati hüququn) elementləri və institutları əhatə olunur.

İkinci, tədris fənni kimi nəqliyyat hüququ ayrıla bilər. Bu cür ayrılmanın əsas məqsədi nəqliyyat fəaliyyətinin hüquqi tənzimlənməsini dərindən, hərtərəfli və tam öyrənməkdən ibarətdir.

Beləliklə, **hüquq sistemində «nəqliyyat hüququ» adlı müstəqil hüquq sahəsinin yaradılması üçün hər hansı bir nəzəri-praktiki zəmin yoxdur.** Nəqliyyat fəaliyyəti, əsasən, mülki hüquqla tənzimlənir.

Nəqliyyat hüququ barədə **ikinci konsepsiyanın** mahiyyəti ondan ibarətdir ki, bu konsepsiyaya görə nəqliyyat hüququ kompleks hüquq sahələrinə şamil edilir. Müəlliflərdən V.A.Yegiazarov yazır ki, nəqliyyat müəssisələrinin müştərilərlə qarşılıqlı əlaqələri prosesində öz xarakterinə görə müxtəlif olan münasibətlər yaranır. Bu münasibətlər müəyyən xüsusiyyətlərlə xarakterizə olunur. Məhz buna görə də həmin münasibətlər xüsusi olaraq hüquqi tənzimlənmə tələb edir və elə bu baxımdan kompleks hüquq sahəsi kimi nəqliyyat hüququ yaranır. Daha sonra müəllif yazır ki, nəqliyyat hüququnun vahid kompleksində müxtəlif hüquq sahələrinin – mülki, inzibati, əmək, torpaq və digər hüquq sahələrinin normaları birləşir.[1]

Kompleks nəqliyyat hüququ konsepsiyasını digər müəlliflər də dəstəkləyir-lər. Alimlərdən O.V.Sivakov göstərir ki, hüquq elmində iki cür hüquq sahəsi ayrılır və fərqləndirilir: baza hüquq sahələri, kompleks hüquq sahələri. Baza hüquq sahələrinə dövlət, cinayət, mülki, inzibati və digər hüquq sahələri aiddir. Müəllifin fikrincə, kompleks hüquq sahələrinə daxil olan normalar vahid tənzimetmə metodu və mexanizmi ilə bağlı deyildir. Bu normaların hamısı əsas hüquq sahələrinə aiddir. Daha sonra müəllif qeyd edir ki, nəqliyyat hüququnun normalarını inzibati, mülki, torpaq və

---

[1] Bax: Егиазаров В.А. Транспортное право. Учебное пособие. М., 2001, с.7.

prosessual hüquq kimi əsas hüquq sahələri arasında bölüşdürmək olar. Alim belə bir nəticəyə gəlir ki, nəqliyyat hüququna daxil olan normalar öz təbiəti etibarı ilə inzibati, əmək, mülki və s. hüquq normaları olduğuna görə nəqliyyat hüququ kompleks hüquq sahəsinə aiddir. O, nəqliyyat hüququndan başqa bank, kommersiya və ekologiya hüququnu da kompleks hüquq sahəsinə daxil edir.[1]

Göstərilən konsepsiya ilə çətin ki, razılaşmaq olar. Ona görə ki, kompleks hüquq sahəsi ideyasının özü həqiqətə uyğun olmayan və qeyri-inandırıcı fikirdir.

Kompleks hüquq sahəsi konsepsiyası XX əsrin ortalarında sovet dövrünün hüquq ədəbiyyatı səhifələrində işıqlandırılmışdır. Bu konsepsiyanı, ilk dəfə olaraq, sovet alimi V.K.Rayxer irəli sürmüşdür.[2] Sonralar həmin konsepsiya tanınmış sivilist alimlər Y.K.Tolstoy[3], S.S.Alekseyev[4] tərəfindən dəstəklənərək inkişaf etdirilmişdir. Hal-hazırda aqrar hüquq və təsərrüfat hüququ kimi sahələr də kompleks hüquq sahəsinə aid edilir.

V.K.Rayxer yazırdı ki, hüquq sistemi həm əsas sahələrdən, həm də kompleks sahələrdən ibarətdir. O, öz mövqeyini bununla izah edirdi ki, real həyatda yaranan bəzi qarışıq və kompleks xarakterli ictimai münasibətləri bir deyil, bir neçə hüquq sahəsi ilə tənzimləmək mümkün olur.

Fikrimizcə, kompleks hüquq sahəsi ideyasının kifayət dərəcədə əsaslandırılmış elmi bazası yoxdur. Ona görə ki, hüquq

---

[1] Bax: Сиваков О.В., Ермолаев В.Г., Маковский Ю.Б. Транспортное право. Учебное пособие. М., 2001, с. 8.

[2] Bax: Райхер В.К. Общественно-исторические типы страхования. М., 1947, с. 189-190.

[3] Bax: Толстой Ю.К. О теоретических основах кодификации гражданского законодательства // Правоведение. 1957, № 1, с. 44-46. O, ailə hüququnu kompleks hüquq sahəsi hesab edir.

[4] Əvvəlcə S.S.Alekseyev kompleks hüquq sahəsi ideyasının əleyhinə çıxmışdır (bax: Алексеев С.С. Общая теория социалистического права. Вып. 1. Свердловск. 1963, с. 231). Sonradan o, öz mövqeyini dəyişərək kompleks hüquq sahəsi ideyasını dəstəkləmişdir (bax: Алексеев С.С. Об отраслях права // Советское государство и право. 1973, № 3, с.14).

sistemi obyektiv xarakterə malikdir. Ayrı-ayrı hüquq sahələrinə aid olan müxtəlif hüquq normalarından şüurlu surətdə kompleks hüquq sahəsi yaratmaq olmaz. Zənn edirik ki, hüquq sisteminin deyil, qanunvericilik sisteminin tərkib hissəsi kimi kompleks sahələrdən söhbət açmaq olar.[5] Hüquq sistemindən fərqli olaraq qanunvericilik sistemi subyektiv xarakter daşıyır. Bu, qanunverici tərəfindən şüurlu surətdə hüquq normalarının qaydaya salınması və sistemləşdirilməsidir. Buna görə də **kompleks hüquq sahəsi-nin mövcudluğundan və nəqliyyat hüququnun həmin sahəyə aid edilməsindən söhbət gedə bilməz.** Müxtəlif hüquq sahələrinə aid olan hüquq normalarından kompleks hüquq sahəsi yaratmaq həm elmi, həm də məntiqi cəhətdən əsassızdır.

Nəqliyyat hüququ barədə **üçüncü konsepsiyanın** mahiyyəti ondan ibarətdir ki, bu konsepsiyaya görə nəqliyyat hüququ mülki hüququn yarımsahələrindən biridir. Bu konsepsiyanı tanınmış alim N.İ.Matuzov irəli sürmüşdür.[1] Hesab edirik ki, müəllifin bu cür konsepsiya irəli sürməsinin elə bir tutarlı arqumenti yoxdur.

Belə ki, mülki hüquq özündə iki hissəni – Ümumi və Xüsusi hissələri birləşdirir. Ümumi hissəyə ümumi müddəalar ifadə edən elə hüquq institutları daxildir ki, onlar Xüsusi hissənin bütün və ya demək olar ki, əksər institutlarına «xidmət edir». Xüsusi hissəyə isə ümumi

---

[5] Bəzi müəlliflər də bu mövqedə dayanırlar. Məsələn, bax: Красавчиков О.А. Советская наука гражданского права (понятие, предмет, состав и система). Ученые труды. Свердловский юрид. институт. 1961, с. 263; Иоффе О.С. Развитие цивилистической мысли в СССР. Часть 1 // В книге: Иоффе О.С.Гражданское право. Избранные труды. М., 2000, с. 232.

[1] Bax: Теория государства и права. Курс лекций / Под ред. Н.И.Матузова, А.В.Малько. М., 1997, с.361.

xarakterə malik olmayan elə hüquq institutları aiddir ki, onlar Ümumi hissənin təsisatlarını konkretləşdirir. Burada yalnız müəyyən növ konkret münasibətləri tənzimləyən normalar birləşir.

Mülki hüququn Xüsusi hissəsinin özü yarımsahələrə bölünür. Ona görə də, Xüsusi hissə əvəzinə, adətən, «mülki hüququn yarımsahələri» anlayışının işlədilməsi qəbul olunmuşdur. Belə təsəvvür yaranır ki, mülki hüquq doktrinasında və mülki hüquq elmində «mülki hüququn xüsusi hissəsi» anlayışı «mülki hüququn yarımsahələri» anlayışı ilə əhatə edilir. Bir qayda olaraq, «mülki hüququn xüsusi hissəsi» anlayışından istifadə olunmur. Hüquq ədəbiyyatı səhifələrində mülki hüququn xüsusi hissəsindən az-az hallarda söhbət açılmasının şahidi oluruq.[2] Bu onunla izah edilir ki, Xüsusi hissədə yerləşən normalar kifayət qədər çoxdur. Normaların çox olması isə Xüsusi hissənin yenidən differensiasiyasını (sistemləşdirilməsini, ayrılmasını, bölünməsini) tələb edir. Məhz bu səbəbdən mülki hüququn Xüsusi hissəsinin özü yarımsahələrə bölünür.

Mülki hüququn yarımsahələri dedikdə eyni növlü ictimai münasibətləri tənzimləyən bir neçə mülki hüquq

---

[2] Mülki hüququn Xüsusi hissəyə malik olması göstərilir: Гражданское право. Учебник. Том 1/ Под ред. Е.А.Суханова. М., 1998, с. 11; Гражданское право. Учебник / Под ред. С.П. Гришаева. М., 1999; Гражданское право. Учебник. Том 1/Под ред. О.А.Красавчикова. М., 1968. Xüsusi hissə anlayışından istifadə edilmir: Гражданское право. Учебник Часть 1/Под ред. А.П.Сергеева, Ю.К.Толстого. М., 1998, с. 22-24; Гражданское право. Учебник. Часть 1/Под ред. А.Г.Калпина, А.И. Масляева. М., 1997, с. 21-22; Гражданское право. Учебник. Часть 1/Под ред. Т.И.Илларионовой, Б.М. Гонгало, В.А.Плетневой. М., 1998, с. 15-16 və başqaları.

institutunun birləşməsi başa düşülür. Məsələn, mülki hüququn yarımsahələrindən biri olan əqli mülkiyyət hüququ özündə müəlliflik hüququ, patent hüququ və digər mülki hüquq institutlarını birləşdirir.

Mülki hüququn hər bir yarımsahəsi özlərinin spesifikliyi ilə fərqlənən və növ xüsusiyyətləri ilə seçilən ictimai münasibətlərin ayrı-ayrı massivlərini nizama salır. Məsələn, «vərəsəlik hüququ» adlı yarımsahə vərəsəlik münasibətlərini, «əşya hüququ» adlı yarımsahə əşya münasibətlərini, «əqli mülkiyyət hüququ» adlı yarımsahə yaradıcı fəaliyyətin nəticələrinin (əsərlərin, ixtiraların və s.) yaradılması və istifadəsi ilə bağlı olaraq əmələ gələn ictimai münasibətləri tənzimləyir.

Mülki hüququn yarımsahələri barədə mülki hüquq elmində müəlliflərin fikirləri üst-üstə düşmür. Bəzən iki yarımsahənin,[1] bəzən dörd yarımsahənin,[2] bəzi halda beş yarımsahənin,[3] digər halda isə altı yarımsahənin[4] olması

---

[1] Вах: Гражданское право. Учебник. Часть 1/ Под ред. Т.И.Илларионовой, Б.М.Гонгало, В.А.Плетневой. М., 1998, с. 15. Burada «mülkiyyət hüququ» və «öhdəlik hüququ» adlı iki yarımsahə göstərilir.

[2] Вах: Гражданское право. Учебник. Часть 1/ Под ред. А.Г.Калпина, А.И.Масляева, М., 1997, с. 22-23. Burada dörd yarımsahə göstərilir: mülkiyyət hüququ və digər əşya hüquqları; öhdəlik hüququ; yaradıcılıq fəaliyyətinin nəticələrinə aid olan hüquq; vərəsəlik hüququ.

[3] Вах: Гражданское право. Учебник. Том 1/ Под ред. Е.А.Суханова. М., 1998, с. 11-12. (əşya hüququ; öhdəlik hüququ; müstəsna hüquqlar; vərəsəlik hüququ; qeyri-maddi nemətlərin müdafiəsi hüququ); Гражданское право. Учебник / Под ред. С.П.Гришаева. М., 1999, с. 16 (mülkiyyət hüququ və digər əşya hüquqları; öhdəlik hüququ; şəxsi-qeyri əmlak hüquqları; yaradıcı fəaliyyətin nəticələrinə aid olan hüquq; vərəsəlik hüququ).

[4] Вах: Гражданское право. Учебник. Часть 1/ Под ред. А.П.Сергеева, Ю.К.Толстого. М., 1998, с. 23-24; Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının mülki hüququ. Mühazirə kursu. I hissə. Bakı, 1999. Burada ailə hüququ altıncı yarımsahə kimi Xüsusi hissəyə daxil edilir.

göstərilir. Elə hesab edirik ki, yarımsahələrin dairəsini və sayını müəyyənləşdirmək üçün mülki hüquqla tənzimlənən ictimai münasibətlərin spesifik xüsusiyyətlə fərqlənməsi və növ əlaməti ilə seçilməsi kimi meyarı əsas götürmək lazımdır. Mülki hüququn predmetinə daxil olan ictimai münasibətlər bir-birindən spesifik xüsusiyyətləri ilə seçilirlər. Onları növ əlamətlərinə görə fərqləndirmək mümkündür, yəni həmin münasibətləri ayrı-ayrı növlərə bölmək olar. Özü də həmin növ münasibətlər spesifik xüsusiyyətlərinə görə mülki-hüquqi tənzimetmənin xarakterinə kifayət qədər təsir göstərir. Mülki hüquqla nizama salınan ictimai münasibətlərə diqqətlə fikir versək, görərik ki, bu münasibətlər altı növə bölünür: əşya münasibətləri, öhdəlik münasibətləri, şəxsi qeyri-əmlak münasibətləri, əqli mülkiyyət obyektləri ilə bağlı olaraq yaranan münasibətlər, vərəsəlik münasibətləri və ailə münasibətləri. Bax, mülki hüququn nizamasalma predmetinə daxil olan hər bir münasibət müvafiq hüquq norma və institutları ilə tənzimlənir. Bu norma və institutların məcmusu, sistemi və birləşməsi mülki hüququn yarımsahələrini əmələ gətirir. Buna müvafiq olaraq Azərbaycan Respublikasının mülki hüququnun daxilində altı yarımsahəni ayırmaq olar: əşya hüququ, öhdəlik hüququ, şəxsi qeyri-əmlak hüququ, əqli mülkiyyət hüququ, ailə hüququ və vərəsəlik hüququ.

Bundan əlavə, nəzəri ədəbiyyatda mülki hüquqda müəlliflik hüququ, patent hüququ, mənzil hüququ və arbitraj hüququ kimi yarımsahələrin mövcud olması fikri

irəli sürülür.[1] Fikrimizcə, bunlara mülki hüququn yarımsahəsi kimi status vermək olmaz. Bu sözləri nəqliyyat hüququ haqqında da demək olar. Apardığımız elmi araşdırma onu sübut edir ki, **mülki hüququn tərkibində «nəqliyyat hüququ» adlı yarımsahənin ayrılması üçün kifayət qədər yetərli əsaslar yoxdur.**

Zənn edirik ki, nəqliyyat hüququnu mülki hüququn institutlarından (təsisatlarından) biri hesab etmək və bu anlayışa məhz həmin mövqedən yanaşmaq fikri daha inandırıcı və əsaslıdır.

---

[1] Bax: Теория государства и права. Курс лекций /Под ред. Н.И.Матузова, А.В.Малько. М., 2000, с. 397; Общая теория права и государства. Учебник /Под ред. В.В.Лазарева. М., 2001, с. 211.

Nəqliyyat hüququ sahələrarası (qarışıq) hüquq institutu kimi

Hər şeydən əvvəl, nəqliyyat hüququnu sahələrarası (qarışıq) hüquq institutu kimi səciyyələndirmək üçün hüquq sisteminin struktur elementlərinə qısaca xarakteristika vermək lazımdır.

Hüquq sistemi dedikdə hüququn obyektiv olaraq mövcud olan daxili quruluşu, onun sahələrə, yarımsahələrə, institutlara və normalara bölünməsi başa düşülür.[2]

Hüquq norması hüquq sisteminin ilkin elementi, onun bölünməz «atom»u, hüquqi materiyanın «canlı hüceyrə»sidir.[3] Bu, dövlət tərəfindən müəyyən edilir və hakimiyyət xarakterli ümumi məcburi davranış qaydası kimi çıxış edir. Hüquq normaları bütün münasibətləri deyil, yalnız obyektiv olaraq tənzimlənməni tələb edən ictimai münasibətlərin müəyyən növünü və qismini nizama salır. Qalan münasibətlər digər sosial normalarla tənzimlənir.

Hüquq institutu eyni növlü, eyni qrup ictimai münasibətləri nizama salan hüquq normalarının məcmusudur. O, hüquq sisteminin əsas elementidir. Əgər hüquq norması hüquqi materiyanın «canlı hüceyrə»sidirsə, hüquq institutu bu materiyanın ilkin hüquqi birliyidir.[1] Onun əsas məqsədi ictimai həyatın ayrı-ayrı sahələrini və tərəflərini qaydaya salmaqdan və tənzimləməkdən ibarətdir.

Hüquq yarımsahəsi dedikdə eyni bir hüquq sahəsinin bir neçə institutunun birləşməsi başa düşülür. Bütün hüquq sahələri deyil, yalnız öz tərkibinə görə geniş və mürəkkəb olan hüquq sahəsi

---

[2] Bu barədə bax: Теория государства и права. Курс лекций /Под ред. Н.И.Матузова, А.В.Малько. М., 2000, с.396; Общая теория права и государства. Учебник /Под ред. В.В.Лазарева. М., 2001, с. 210.

[3] Bax: Алексеев С.С.Структура советского права. М., 1975, с.119.

[1] Bax: Алексеев С.С.Структура советского права. М., 1975, с. 119

yarımsahələrə malik olur. Məsələn, maliyyə hüququnun tərkibində büdcə hüququ, mülki hüququn tərkibində vərəsəlik, öhdəlik və digər yarımsahələr seçilir.

Hüquq sahəsi ictimai münasibətlərin keyfiyyətcə eynicinsli sahəsini tənzimləyən hüquq institutlarının birləşməsi deməkdir. Həmin institutlar da bir-biri ilə qarşılıqlı əlaqədədirlər. Hüquq sahəsi hüquq sisteminin əsas bölməsi olub, onun başlıca elementi sayılır. O, hüquq institutları üzrə bölünmüş hüquq normalarının məcmusudur.

Hüquq sisteminin struktur elementləri arasında hüquq institutları mühüm yer tutur. Hüquq institutu hüquq sahəsinin tərkib hissəsi olub, nisbi müstəqilliyə malikdir. Hər bir hüquq sahəsində kifayət qədər hüquq institutu vardır. Məsələn, konstitusiya hüququnda vətəndaşlıq institutuna, inzibati hüquqda vəzifəli şəxs institutuna, mülki hüquqda əqd institutuna, cinayət hüququnda son zərurət institutuna və s. rast gəlirik.

Hüquq institutları, hər şeydən əvvəl, hüquq sahələri üzrə müxtəlif növlərə bölünür. Bu baxımdan mülki, cinayət, inzibati, maliyyə və digər hüquq institutları seçilir.

Nəzəri ədəbiyyatda məzmununa görə hüquq institutlarının iki növə bölünməsinə rast gəlirik:[2]

-sadə hüquq institutları;

-mürəkkəb və ya kompleks hüquq institutları.

Sadə hüquq institutuna belə bir tərif verilir: özündə yalnız bir hüquq sahəsinin normalarını birləşdirən hüquq institutlarına sadə hüquq institutları deyilir. Məsələn, girov institutu, ipoteka institutu mülki hüquqda sadə hüquq institutlarına aid edilir. Müxtəlif hüquq sahələrinin tərkibinə daxil olan normalar məcmusundan ibarət olub, bir-biri ilə qarşılıqlı əlaqədə olan eyni növ münasibətləri tənzimləyən hüquq institutuna isə **mürəkkəb (kompleks) hüquq**

---

[2] Məsələn, bax: Теория права и государства. Учебник /Под ред. В.В.Лазарева. М., 2001, с. 211; Теория государства и права. Курс лекций /Под ред. Н.И.Матузова, А.В.Малько. М., 2000, с. 211.

institutu deyilir. Mülkiyyət hüququ institutu mürəkkəb (kompleks) hüquq institutuna tipik bir nümunə kimi göstərilir.

Zənnimizcə, hüquq institutlarının bu cür bölgüsünün elmi əsası yoxdur. Belə ki, kompleks hüquq konsepsiyası inandırıcı və həqiqətə uyğun olmadığı kimi kompleks hüquq institutu konsepsiyasının da hüquqi məna və əhəmiyyəti yoxdur. Belə hesab edirik ki, müxtəlif hüquq sahələrinə aid normalardan hüquq institutu yaratmaq olmaz.

Sahə aidiyyətinə görə hüquq institutları iki yerə bölünür:

-sahə hüquq institutları;

-sahələrarası (qarışıq) hüquq institutları.

Sahə hüquq institutlarına yalnız bir hüquq sahəsində rast gəlmək olar. Məsələn, hüquqi şəxs institutu, oyunların və mərclərin keçirilməsi institutu sahə hüquq institutlarına misal ola bilər. Ona görə ki, bu cür institutlara hüququn yalnız bir sahəsində – mülki hüquqda rast gəlmək olar. Başqa hər hansı bir hüquq sahəsində bu qəbildən olan hüquq institutlarına təsadüf olunmur.

Ən azı iki hüquq sahəsində mövcud olan hüquq institutlarına **sahələrarası (qarışıq) hüquq institutları** deyilir. Bu hüquq institutlarına hüququn bir neçə sahəsində rast gəlirik. Məsələn, zəruri müdafiə institutu həm mülki hüquqda, həm cinayət hüququnda, həm də inzibati hüquqda mövcuddur. Mülkiyyət hüququ institutu ilə həm mülki, həm inzibati, həm də konstitusiya hüququnda rastlaşırıq.

Nəqliyyat hüququnu da məhz sahələrarası (qarışıq) hüquq institutu kateqoriyasına aid etmək lazımdır. Belə ki, bu institut həm mülki, həm inzibati, həm də ekologiya hüququnun zəruri və vacib anlayışlarından biri hesab edilir.

Nəqliyyat hüququnun sahələrarası hüquq institutuna aid edilməsi nəqliyyat fəaliyyətinin çoxcəhətli olması ilə izah edilir. Belə ki, nəqliyyat iqtisadiyyatın, ölkə təsərrüfat sisteminin ən vacib və gərəkli sahələrindən biridir. O, ölkənin müxtəlif iqtisadi sahələri olan sənaye və kənd təsərrüfatı arasındakı əlaqəni təmin edir, dövlətin müdafiə qabiliyyətinin möhkəmləndirilməsində mühüm rol oynayır. Nəqliyyatla bağlı olan münasibətlər ölkənin iqtisadi

həyatında böyük əhəmiyyət kəsb edir. Nəqliyyat ölkə iqtisadiyyatını vahid kompleks halında birləşdirən bağlayıcı halqadır. Beləliklə, nəqliyyat kompleksi iqtisadiyyatın geniş sektorunu əhatə edir. İqtisadi fəaliyyətin bü cür geniş sferasını tənzimləmək, təbii ki, təkcə bir hüquq sahəsinin işi ola bilməz. Belə ki, əhatə dairəsi kifayət qədər böyük olan nəqliyyat fəaliyyətini yalnız bir hüquq sahəsi ilə tənzimləmək mümkün deyildir.

Nəqliyyat fəaliyyəti ilə bağlı müxtəlif növ ictimai münasibətlər yaranır. Bunlar inzibati, mülki və digər münasibətlər növündə ola bilər. Nəqliyyat fəaliyyətinin idarə olunması, şübhəsiz ki, müxtəlif dövlət təşkilatları və idarələri tərəfindən həyata keçirilir. Söhbət Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyindən[1] və onun struktur hissələri olan Dövlət Dəmir Yolu İdarəsindən, Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsindən və «Azal» Azərbaycan Hava Yolları Dövlət Konsernindən[2] gedir. Nəqliyyat fəaliyyətinin bu dövlət qurumları tərəfindən idarə olunması ilə bağlı olaraq hakimiyyət-təşkilati münasibətlər yaranır. Bu münasibətlər öz hüquqi təbiətinə və xarakterinə görə hakimiyyət-tabeçilik, subordinasiya münasibətləri sayılır. Həmin münasibətlərdə iştirak edən tərəflər hüquq bərabərliyinə malik deyillər. Deməli, bu münasibətlərdə inzibati hüququn predmet tərkibinin əlamətləri vardır. Ona görə də həmin münasibətlər inzibati hüquq normaları ilə tənzimlənir.

Bundan əlavə, qüvvədə olan mövcud qanunvericiliyə görə nəqliyyat fəaliyyətinin bir sıra növləri ilə məşğul olmaq üçün müvafiq icra hakimiyyəti orqanından xüsusi razılıq (lisenziya) alınması tələb edilir. Ona görə ki, nəqliyyat fəaliyyəti xüsusi razılıq

---

[1] Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 10 iyun 2003-cü il tarixli 880 nömrəli Fərmanı ilə «Azəravtonəqliyyat» Dövlət Konserni ləğv edilmiş və həmin sahənin fəaliyyətinin təmin olunması Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyinə həvalə edilmişdir.

[2] Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 16.04.2008-cü il tarixli Sərəncamına müvafiq olaraq «Azərbaycan Hava Yolları» Dövlət Konserni yenidən təşkil yolu ilə səhmləri dövlətə məxsus «Azərbaycan Hava Yolları» Qapalı Səhmdar Cəmiyyətə çevrilmişdir // «Nəqliyyat hüququ» jurnalı, Bakı, 2008, № 2, s.170.

(lisenziya) tələb olunan fəaliyyət növünə aiddir.[3] Başqa sözlə desək, nəqliyyat fəaliyyəti lisenziyalaşdırılmış fəaliyyət növüdür. Xüsusi razılığı (lisenziyanı) müvafiq dövlət icra hakimiyyəti orqanı (Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi) verir. Bu zaman yenə də hakimiyyət-təşkilati münasibətlər yaranır ki, həmin münasibətlərdə inzibati hüququn predmet tərkibinin əlamətləri vardır. Ona görə bu qəbildən olan münasibətlər də inzibati hüquq normaları ilə rəsmiləşdirilir və qaydaya salınır.

Nəqliyyat fəaliyyəti ilə bağlı olaraq əmələ gələn bu və ya digər təşkilati- -hakimiyyət münasibətlərini tənzim edən inzibati hüquq normalarının məcmusu nəqliyyat hüququnu yaradır. Bu baxımdan nəqliyyat hüququ inzibati hüququn institutlarından biri kimi çıxış edir. Bu institut inzibati hüquqi əhəmiyyətə malikdir.

Nəqliyyat fəaliyyəti ilə əlaqədar olaraq təkcə inzibati münasibətlər, yəni hakimiyyət - təşkilati münasibətlər əmələ gəlmir. Bu fəaliyyət nəticəsində ictimai münasibətlərin digər bir növü də yaranır. Söhbət yük, baqaj və sərnişin daşınması ilə bağlı olaraq meydana gələn ictimai münasibətlərdən gedir. Həmin münasibətlər nəqliyyat təşkilatı ilə yük və baqaj sahibləri, həmçinin sərnişinlər, bir sözlə, müştərilər arasında əmələ gəlir. Məlum məsələdir ki, nəqliyyat təşkilatı göstərdiyi daşıma xidmətinə görə, yəni yükü, baqajı və ya sərnişini təyinat yerinə çatdırdığına görə müştərilərdən daşıma və ya gediş haqqı formasında qarşılıqlı əvəz alır. Bu isə o deməkdir ki, nəqliyyat təşkilatı «daşıma xidməti» kimi daşıma haqqı formasında pul almaqla əmtəəni müştəriyə satır, yəni xidmət əmtəə kimi pul ilə mübadilə edilir. Belə ki, xidmət də mal kimi əmtəə kateqoriyasına aiddir.[1] Deməli, nəqliyyat fəaliyyəti ilə bağlı olaraq yaranan daşıma münasibətləri əmtəə-pul, əmlak-dəyər, əmtəə-mübadilə münasibətləridir. Bü növ ictimai münasibətlərdə isə

---

[3] Bax: Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2 sentyabr 2002-ci il tarixli Fərmanı ilə təsdiq edilmiş «Xüsusi razılıq (lisenziya) tələb olunan fəaliyyət növlərinin və onu verən icra hakimiyyəti orqanlarının siyahısı» // «Hüquqi dövlət və qanun» jurnalı, Bakı, 2002, № 12, s.9-15.

[1] Bax: İqtisadi nəzəriyyə. Dərslik / T.Vəliyevin və b. ümumi redaktəsi ilə. Bakı, 1999.

inzibati hüququn deyil, mülki hüququn predmet tərkibinin əlamətləri vardır. Ona görə ki, daşıyıcı rolunda çıxış edən nəqliyyat təşkilatı ilə müştəri hüquq bərabərliyinə malikdir. Onlar arasında hakimiyyət-tabeçilik, hakimiyyət-təşkilati və subordinasiya münasibətləri yaranmır. Bu isə daşıma münasibətlərinin mülki hüquqla tənzimlənməsini şərtləndirir. Həmin münasibətləri tənzimləyən mülki hüquq normalarının məcmusu isə mülki hüquq institutu kimi nəqliyyat hüququnu yaradır. Məlum məsələdir ki, bu institut mülki hüquqi əhəmiyyətə malikdir.

Beləliklə, söylədiyimiz fikirlər və apardığımız araşdırmalar bizə belə bir nəticəyə gəlməyə imkan verir ki, **nəqliyyat hüququ sahələrarası (qarışıq) hüquq institutu** kateqoriyasına aiddir.

Nəqliyyat hüququ vacib mülki hüquq institutu kimi

Əgər ölkə iqtisadiyyatını canlı insan orqanizminə oxşatsaq, nəqliyyat yolları bu orqanizmin qan damarları sayılar. Bu yollarla hərəkət edən müxtəlif növ nəqliyyat vasitələrinin köməyi ilə ölkə iqtisadiyyatı və xalq təsərrüfatı üçün vacib əhəmiyyəti olan yüklər bir iqtisadi rayondan digərinə daşınır, sənaye ilə kənd təsərrüfatı arasında əlaqə yaranır, nəhəng iqtisadiyyat kompleksi normal fəaliyyət göstərir, sərnişin qısa bir müddət ərzində planetin istənilən yerinə səyahət edə bilir. Məhz buna görə ölkənin iqtisadi, ictimai və təsərrüfat həyatı mülki hüquq institutu kimi nəqliyyat hüququna, necə deyərlər, minnətdar və borclu olmalıdır. Çünki, nəqliyyat vasitələri ilə müştərilərə göstərilən xidmətlə bağlı əmələ gələn münasibətlər nəqliyyat hüququ sayəsində normal hüquqi məcraya düşür, hüquqi cəhətdən rəsmiləşdirilir və nizama salınır. Belə ki, nəqliyyat hüququ əmtəə və əmlak xarakterli nəqliyyat münasibətlərinin hüquqi rəsmiləşdirilmə vasitəsi kimi çıxış edir.

Göründüyü kimi, **nəqliyyat hüququ mülki hüququn əsas institutlarından biridir.** Nəqliyyat fəaliyyəti ilə bağlı olaraq yaranan geniş spektrli ictimai münasibətlərin əsas və zəruri hissəsi bu institutla tənzimlənir. Bu münasibətlər isə vətəndaş cəmiyyətinin

əsasını təşkil edən mülki münasibətlərin – iqtisadi (əmlak) dövriyyə münasibətlərinin bir qismini əhatə edir.

Nəqliyyat hüququ həcmcə nisbətən geniş və böyük institutdur. Bu institut öz tərkibində daha kiçik müstəqil qurumları birləşdirir. Bu qurumlara hüquq nəzəriyyəsində subinstitutlar deyilir.[1] Nəqliyyat vasitələrinin növünə görə nəqliyyat hüququ institutunu bir neçə **subinstituta** bölmək olar:

-dəmir yolu hüququ subinstitutu;

-avtomobil hüququ subinstitutu;

-dəniz hüququ subinstitutu;

-daxili su (çay) hüququ subinstitutu;

-hava hüququ subinstitutu.

Dəmir yolu hüququ subinstitutu dəmir yolu nəqliyyatının fəaliyyəti ilə, avtomobil hüququ subinstitutu avtomobil nəqliyyatının fəaliyyəti ilə, dəniz hüququ subinstitutu dəniz nəqliyyatının fəaliyyəti ilə, daxili su (çay) hüququ subinstitutu daxili su (çay) nəqliyyatının fəaliyyəti ilə, hava hüququ subinstitutu isə hava nəqliyyatının fəaliyyəti ilə bağlı nəqliyyat müəssisələri ilə müştərilər arasında əmələ gələn ictimai münasibətləri tənzimləyən hüquq normalarını birləşdirir.

Göstərilən subinstitutların hər biri daşımanın obyektinə görə daha kiçik hüquqi hissələrə ayrılır. Məsələn, onların tərkibində «sərnişin daşıma hüququ», «yük daşıma hüququ», «baqaj daşıma hüququ» kimi xırda hüquqi qurumlar fərqlənir.

Daşımanın obyektinə görə nəqliyyat hüququ institutunu üç əsas subinstituta da bölmək olar:

1)yük daşıma hüququ subinstitutu;

2)sərnişin daşıma hüququ subinstitutu;

3)baqaj daşıma hüququ subinstitutu.

Bu subinstitutların hər biri nəqliyyat vasitələrinin növünə görə subinstitutlardan fərqli olaraq, daha kiçik və xırda hüquqi

---

[1] Вах: Теория государства и права. Курс лекций /Под ред. Н.И.Матузова, А.В.Малько. М., 2000, с. 398.

hissələrə bölünə bilər. Məsələn, yük daşıma hüququ subinstitutu aşağıdakı hissələrə bölünür:

-dəniz nəqliyyatında yük daşıma hüququ;
-hava nəqliyyatında yük daşıma hüququ;
-avtomobil nəqliyyatında yük daşıma hüququ;
-daxili su (çay) nəqliyyatında yük daşıma hüququ;
-dəmir yolu nəqliyyatında yük daşıma hüququ.

Bundan əlavə, nəqliyyat hüququ institutunun tərkibində «nəqliyyat-ekspedisiya hüququ» və «boru kəmər nəqliyyat hüququ» kimi xüsusi xarakterli subinstitutlar da ayrılır. Nəqliyyat-ekspedisiya hüququ (latınca «expeditio» – göndərmək)[1] daşıma prosesi ilə bağlı olaraq həyata keçirilən ekspedisiya fəaliyyəti nəticəsində əmələ gələn ictimai münasibətləri tənzim edən hüquq normalarını birləşdirir. Bu subinstitut özü nəqliyyatın növlərindən asılı olaraq daha kiçik hüquqi hissələrə bölünə bilər. Məsələn, dəniz nəqliyyatı ekspedisiya hüququ, hava nəqliyyatı ekspedisiya hüququ və s.

Boru kəmər nəqliyyat hüququ nisbətən yeni yaranmış subinstitutdur. Bu subinstitut özündə neft, qaz, su və neft-qaz məhsullarının boru kəməri nəqliyyatı vasitəsilə nəql edilməsi fəaliyyəti üzrə əmələ gələn ictimai münasibətləri nizama salan hüquq normalarnı birləşdirir. Nəqletmənin obyektinə görə sözü gedən subinstitutu daha kiçik bölmələrə ayırmaq olar: məsələn, neft boru kəmər nəqliyyat hüququ, qaz boru kəmər nəqliyyat hüququ, su boru kəmər nəqliyyat hüququ və s.

[1] Bax: Словарь иностранных слов/ Под ред. И.В.Лехина, Ф.Н.Петрова. М., 1954, с. 799.

12.3. Azərbaycan Respublikası nəqliyyat hüququnun mənbələri

Nəqliyyat münasibətləri müvafiq hüquq normalarının vasitəsi ilə nizama salınır. Bu normaların harada öz əksini tapması, haradan götürülməsi praktiki baxımdan müstəsna əhəmiyyətə malik olan «hüququn mənbəyi» anlayışı ilə bağlıdır. **Hüququn mənbəyi** dedikdə hüquq normasının ifadə forması başa düşülür.[1] Bu qısa tərifi «nəqliyyat hüququnun mənbəyi» anlayışına da şamil etmək olar.

Nəqliyyat hüququnun geniş normativ bazası (normativ mənbələri) müxtəlif növ nəqliyyat vasitələri ilə həyata keçirilən daşımaları tənzimləyir. Bu normativ baza nəqliyyat daşımalarının təşkili və yerinə yetirilməsi sahəsində əmələ gələn hüquqi münasibətləri müəyyən edən, dəyişdirən və ya ləğv edən qanun və digər normativ-hüquqi aktların məcmusundan ibarətdir.[2]

Beləliklə, qeyd etmək olar ki, nəqliyyat münasibətlərini nizama salan hüquq normalarının ifadə formalarına **nəqliyyat hüququnun mənbələri** deyilir. Başqa sözlə ifadə etsək, «nəqliyyat hüququnun mənbələri» anlayışının məna yükü altında nəqliyyat (daşıma) münasibətlərini tənzimləyən hüquq normalarının sistemi başa düşülür.

---

[1] Bax: Hüseynov L.H. Beynəlxalq hüquq. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2000, s.19.
[2] Bax: Гречуха В.Н. Транспортное право. М.: МГИУ, 2002, с.28.

Azərbaycan Respublikası nəqliyyat hüququnun mənbələrini aşağıdakı kimi qruplaşdırmaq olar:

-nəqliyyat qanunvericiliyi;

-hüquqi adətlər;

-beynəlxalq müqavilələr.

Nəqliyyat qanunvericiliyi nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi

1.Nəqliyyat qanunvericiliyi anlayışı. Hər şeydən əvvəl, nəqliyyat hüququ ilə nəqliyyat qanunvericiliyi arasındakı münasibətə aydınlıq gətirməyə çalışaq. «Nəqliyyat hüququ» və «nəqliyyat qanunvericiliyi» kimi iki anlayış sinonim, eyni mənalı anlayışlar hesab edilmir. Onlar ilk baxışdan bir-birinə bənzər olsa da, məna və mahiyyətcə üst-üstə düşmürlər. Hüquq nəzəriyyəsində və təcrübəsində də bu iki anlayış eyni mənalı anlayışlar kimi işlədilmir.

Fəlsəfi baxımdan nəqliyyat hüququ ilə nəqliyyat qanunvericiliyi arasındakı münasibət mahiyyət və hadisə arasında olan əlaqə kimidir. Belə ki, əgər nəqliyyat hüququ mahiyyətdirsə, nəqliyyat qanunvericiliyi hadisədir. Hadisə mahiyyətin təzahür etdiyi və ifadə olunduğu xarici formadır[1] .

Nəqliyyat hüququ əmlak-dəyər xarakterli nəqliyyat münasibətlərini tənzimləyən mülki hüquq normalarından ibarətdir. Bu normalar qanunlarda və qanun qüvvəli normativ aktlarda (Prezident fərmanlarında, Nazirlər Kabinetinin qərarlarında və ayrı-ayrı normativ aktlarda) zahiri şəkildə ifadə olunur. Onlar bu normaların obyektiv (maddi) forması kimi çıxış edir. Beləliklə, həmin normaların zahirən ifadə olunduğu ayrı-ayrı qanunların, qanun qüvvəli aktların və digər normativ-hüquqi aktların məcmusu nəqliyyat qanunvericiliyini əmələ gətirir.

---

[1] Вах: Краткий философский словарь / Под ред. М.Розенталя, П.Юдина. М., 1952. с. 508. Fəlsəfi aspekt baxımından onlar arasındakı münasibəti məzmun və forma kimi fəlsəfi kateqoriyalarla da müəyyən etmək olar.

Nəqliyyat qanunvericiliyi dedikdə nəqliyyat fəaliyyəti ilə bağlı olaraq əmələ gələn ictimai münasibətləri tənzimləyən hüquq normalarının zahirən ifadə olunduğu ayrı-ayrı qanunların, qanun qüvvəli aktların və digər normativ-hüquqi aktların məcmusu başa düşülür. Deməli, nəqliyyat qanunvericiliyi nəqliyyat münasibətlərini nizama salan və tənzim edən normativ aktların məcmusu və sistemidir. Dediklərimizdən belə məlum olur ki, mənaca üst-üstə düşməsələr də, nəqliyyat hüququ və nəqliyyat qanunvericiliyi kimi iki qeyri-identik anlayış bir-biri ilə çox sıx surətdə bağlıdırlar. Belə ki, **nəqliyyat hüququ** hüquq normalarının məcmusudur. Hüquq norması nəqliyyat hüquq sisteminin ilkin elementi kimi çıxış edir. Nəqliyyat qanunvericiliyi isə normativ aktların məcmusudur. Burada nəqliyyat qanunvericiliyi sisteminin ilkin elementi kimi hüquq norması deyil, normativ akt çıxış edir.

Nəqliyyat qanunvericiliyi nəqliyyat hüququnun mənbə növlərindən biridir. Bu o deməkdir ki, nəqliyyat hüququnun mənbələri təkcə nəqliyyat qanunvericiliyi ilə məhdudlaşmamış və yalnız həmin qanunvericilikdən ibarət deyildir. Ona görə ki, nəqliyyat qanunvericiliyi anlayışı ilə nəqliyyat hüququnun əsas mənbə növü olan normativ-hüquqi aktlar əhatə olunur. Deməli, nəqliyyat hüququnun nəqliyyat qanunvericiliyindən başqa digər mənbə növləri də vardır ki, bu da beynəlxalq müqavilələrdən və hüquqi adətlərdən ibarətdir. Beləliklə, nəqliyyat qanunvericiliyi nəqliyyat hüququnun bütün mənbə növlərini deyil, onun yalnız «normativ-hüquqi aktlar» adlı növünü, yəni hissəsini özündə birləşdirir. Bu o deməkdir ki, nəqliyyat hüququnun hüquqi adətlər, beynəlxalq müqavilələr kimi mənbə növləri nəqliyyat qanunvericiliyi kateqoriyasına şamil edilmir. Bu, nəqliyyat qanunvericiliyini nəqliyyat hüququndan fərqləndirməyə imkan verən başlıca cəhətlərdən biridir. Əgər nəqliyyat hüququ, yuxarıda göstərdiyimiz kimi, hüquq normalarının sistemi və birləşməsidirsə, nəqliyyat qanunvericiliyi də nəqliyyat-hüquq normalarının öz rəsmi ifadəsini tapdığı normativ-hüquqi aktların məcmusudur. Dediklərimiz belə bir nəticəyə gəlməyə imkan verir ki, «nəqliyyat hüququ» və «nəqliyyat

qanunvericiliyi» kimi iki fenomen identik (eynimənalı) və sinonim hadisələr deyildir.

Nəqliyyat qanunvericiliyini nəqliyyat hüququndan fərqləndirən əsas və başlı-ca cəhət ondan ibarətdir ki, o, kompleks və qarışıq xarakterə malikdir. Bu o demək-dir ki, nəqliyyat qanunvericiliyinə daxil olan bir çox normativ aktlar özündə, eyni zamanda, həm də müxtəlif hüquq sahələrinin (məsələn, konstitusiya hüququnun, inzibati hüququn, maliyyə hüququnun, ekologiya hüququnun və s.) normalarını əks etdirir. Məsələn, «Nəqliyyat haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanununda, Azərbaycan Respublikası Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsində, «Aviasiya haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanununda və digər normativ aktlarda mülki hüquq normalarından əlavə inzibati, maliyyə və digər hüquq sahələrinin normalarına rast gəlirik. Deməli, hər hansı bir normativ aktda öz hüquqi təbiətinə görə bir-birindən fərqlənən mülki, cinayət, konstitusiya, ekologiya, inzibati və digər hüquq normaları mövcud ola bilər. Ona görə də eyni bir akt həm mülki qanunvericiliyə, həm maliyyə qanunvericiliyinə, həm inzibati qanunvericiliyə və s. daxil ola bilər. Bu isə təsadüfi deyildir. Belə ki, normativ-hüquqi aktı qəbul edərkən səlahiyyətli dövlət orqanını maraqlandıran əsas cəhət müəyyən edilən hüquq normasının hüquqi təbiəti deyil, onun mahiyyətidir.

Belə məlum olur ki, nəqliyyat qanunvericiliyinə həm mülki hüquq normaları, həm də inzibati, maliyyə, ekologiya və s. hüquq normaları daxil edilir. Bu isə onu göstərir ki, nəqliyyat qanunvericiliyi, yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi, kompleks (qarışıq) xarakterə malikdir.

Hər bir hüquqi fenomen kimi nəqliyyat qanunvericiliyi də müəyyən bir funksiya (vəzifə) yerinə yetirir. Onun iki əsas funksiyası vardır:

- tənzimləmə funksiyası;
- qoruma funksiyası.

Nəqliyyat qanunvericiliyinin **tənzimləmə funksiyasının** mahiyyəti ondan ibarətdir ki, o, nəqliyyat hüququ subyektlərinin

hüquqi vəziyyətini müəyyən-ləşdirir, nəqliyyat münasibətlərini nizama salır.

Nəqliyyat qanunvericiliyinin **qoruma funksiyasının** mahiyyəti ondan ibarətdir ki, o, nəqliyyat hüququ subyektlərinin hüquqlarını və qanunla qorunan mənafelərini müdafiə edir.

2.Nəqliyyat qanunvericiliyinin əsas cəhətləri. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat qanunvericiliyi bir sıra xüsusiyyətlərlə şərtlənir. Bu xüsusiyyətlərin əmələ gəlməsi prosesi həm obyektiv, həm də subyektiv şərtlərlə bağlıdır. Həmin xüsusiyyətlər nəqliyyat qanunvericiliyini digər qanunvericilik sahələrindən fərqləndirməyə imkan verir.

Nəqliyyat qanunvericiliyinin **birinci əsas xüsusiyyəti** ondan ibarətdir ki, o, özündə həm keçmiş SSRİ-nin, həm də inkişaf etmiş sivil ölkələrin nəqliyyat qanunvericiliyinin müddəalarını ifadə edir. Bu, hər şeydən əvvəl, daşıma müqavilə-lərinə verilən anlayışa və daşıma münasibətlərindəki məsuliyyət məsələlərinə aiddir. Məsələn, bizim ölkənin müasir nəqliyyat qanunvericiliyi sovet dövrünün qanunvericiliyinin belə bir qaydasını qəbul etmişdir ki, daşıyıcı yükün itirilməsinə görə yükün dəyəri həddində məsuliyyət daşıyır. Bundan əlavə, Azərbaycan Respublikasının Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsində keçmiş SSRİ-nin eyni adlı məcəlləsinin təsiri hiss olunmaqdadır. Bununla bərabər, inkişaf etmiş xarici ölkələrin, xüsusilə, Almaniyanın nəqliyyat qanunvericiliyinin əsas qaydaları bizim ölkə qanunvericiliyində nəzərə alınmışdır. Məsələn, Azərbaycan Respublikasının yeni Mülki Məcəlləsinin daşımaya həsr olunan normaları Almaniyanın qanunvericiliyinə tamamilə uyğundur. Mülki Məcəllə xarici ölkə qanunvericiliyində geniş yayılmış belə bir müddəanı qəbul etmişdir ki, daşıyıcı daşımanı başqa daşıyıcının vasitəsi ilə həyata keçirdiyi halda da məsuliyyət daşıyır (MM-in 859-cu maddəsinin 4-cü bəndi).

Nəqliyyat qanunvericiliyinin **ikinci xüsusiyyəti** ondan ibarətdir ki, burada nəzərdə tutulan imperativ normaların xüsusi çəkisi dispozitiv normaların xüsusi çəkisindən çoxdur. Bu cəhətə görə nəqliyyat qanunvericiliyi mülki qanun-vericilikdən fərqlənir.

Belə ki, mülki qanunvericilikdə dispozitiv normaların xüsusi çəkisi imperativ normaların xüsusi çəkisinə nisbətən üstünlük təşkil edir.

Nəqliyyat qanunvericiliyində imperativ normaların sayı da kifayət qədər çoxdur. Bu normaların müəyyən etdiyi qaydaların dəyişdirilməsi, başqa qayda ilə əvəz edilməsi istisna olunur.

Nəqliyyat qanunvericiliyinin **üçüncü xüsusiyyəti** ondan ibarətdir ki, o, Azərbaycan Respublikası qanunvericiliyinin nisbətən məcəlləşdirilmiş sahəsi hesab olunur. Demək olar ki, nəqliyyatın bütün növləri üzrə nəqliyyat nizamnamə və məcəllələri qəbul edilmişdir. Onlar nəqliyyat münasibətlərinin tənzimlən-məsində böyük rol oynayır. Bu nizamnamə və məcəllələr ölkə iqtisadiyyatının inkişafına uyğun olaraq, daim təkmilləşərək dinamik surətdə inkişaf edir.

Nəqliyyat qanunvericiliyinin **dördüncü xüsusiyyəti** ondan ibarətdir ki, burada nəqliyyat müqavilələrinə xüsusi diqqət yetirilir. «Nəqliyyat haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununda belə bir müddəa irəli sürülür ki, yüklərin, sərnişinlərin, baqajın, poçtun daşınması və nəqliyyat - ekspedisiya xidmətlərinin həyata keçirilməsi qanunvericiliyə uyğun olaraq bağlanmış müvafiq müqavilələr əsasında aparılır[1] .

Müasir dövrün nəqliyyat qanunvericiliyi onunla şərtlənir ki, inzibati amirlik, mərkəzləşdirilmiş, planlı təsərrüfat dövrü üçün xaraktekrik olan imperativ nəqliyyat qanunvericiliyi öz yerini müqavilə hüququna vermişdir. Hal-hazırda nəqliyyatın fəaliyyəti ilə əlaqədar münasibətləri tənzimləməkdə müqavilə hüququ, şəksiz, üstünlüyə malikdir[1].

Nəqliyyat qanunvericiliyinin **beşinci xüsusiyyəti** ondan ibarətdir ki, onun əsasını nəqliyyat fəaliyyəti haqqında vahid qanunvericilik aktı təşkil edir. Söhbət «Nəqliyyat haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanunundan gedir. Bu cür vahid qanun

---

[1] Bax: AR QK, III xüsusi buraxılış. Bakı, 2001.

[1] Bax: Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının mülki hüququ. Dərslik. II cild. Bakı. 2001, s. 445.

bütün nəqliyyat növləri üçün ümumi olan münasibətlərin tənzimlənməsinə müsbət mənada təsir göstərir.

Nəqliyyat qanunvericiliyinin **altıncı xüsusiyyəti** ondan ibarətdir ki, o, beynəlxalq sahədə nəqliyyat qanunvericiliyinin əsas müddəalarını ifadə edir. Bu isə onu göstərir ki, bizim ölkənin nəqliyyat qanunvericiliyi sivil və mütərəqqi olan beynəlxalq qanunvericilik təcrübəsinə yaxınlaşır. Məsələn, Azərbaycan Respublika-sının Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi «Konosament haqqında bəzi qaydaların unifikasiyası üçün» Brüssel Konvensiyasının (1924-cü il) bütün mühüm və vacib müddəalarını özündə əks etdirir.

3.Nəqliyyat qanunvericiliyinin tərkibi və sistemi. Qeyd etdiyimiz kimi, nəqliyyat qanunvericiliyi kateqoriyası özündə nəqliyyat-hüquq normalarını nəzərdə tutan bütün normativ-hüquqi aktların məcmusunu ifadə edir. Bu aktlar bir-birinə nisbətən nizamsız, qarışıq halda deyil, müəyyən bir sistem halında yerləşir. Söhbət normativ-hüquqi aktların müəyyən ardıcıllıqla birləşməsindən gedir. Bu aktlar daxili vəhdətdə olub, bir-biri ilə sıx surətdə bağlıdır. Deməli, müəyyən ardıcıllıqla düzlənən normativ-hüquqi aktlardan nəqliyyat qanunvericiliyi sistemi əmələ gəlir. Özü də ardıcıllıq normativ aktın hüquqi qüvvəsi ilə müəyyən edilir. Belə ki, əvvəlcə hüquqi qüvvəsi nisbətən yüksək olan normativ akt yerləşir. Onun ardınca isə hüquqi qüvvəsi nisbətən aşağı olan normativ aktlar düzülür.

Nəqliyyat qanunvericiliyinin sistemi dedikdə özündə nəqliyyat-hüquq normalarını əks etdirən normativ- hüquqi aktların öz hüquqi qüvvəsindən asılı olaraq müəyyən ardıcıllıqla yerləşməsi başa düşülür.

Nəqliyyat qanunvericiliyi sisteminin həm nəzəri, həm də mühüm praktiki əhəmiyyəti vardır. Bu sistem xüsusən normativ-hüquqi aktlar tətbiq edilərkən daha vacib rol oynayır. Belə ki, hüquqtətbiqetmə təcrübəsində eyni məsələni bir-birindən fərqli qaydada həll edən, biri digəri ilə ziddiyyət təşkil edən müxtəlif normativ aktlara rast gəlinir. Qanunvericilik texnikasının qeyri-mükəmməl, nəqliyyat qanunvericilik aktlarının isə kifayət qədər çoxsaylı olduğu bir şəraitdə bu cür hallarla qarşılaşmaq mümkündür. Belə hallarda nəqliyyat qanunvericiliyinin sistemi bizim köməyimizə gəlir. Belə ki, nəqliyyat qanunvericiliyi sistemində şaquli istiqamətdə daha yuxarı yer tutan normativ akt tətbiq olunur. Ona görə ki, yuxarı yer tutan normativ akt özündən sonra gələn akta nisbətən daha yüksək hüquqi qüvvəyə malikdir.

Nəqliyyat qanunvericiliyi sisteminə daxil olan normativ aktların sayı kifayət qədər çoxdur. Buraya müxtəlif cür aktlar aiddir. Onları, əsasən, iki qrupa bölmək olar:

-qanunlar;

-qanun qüvvəli aktlar.

Hüquqi adətlər və beynəlxalq müqavilə kimi mənbə növləri nəqliyyat qanunvericiliyi sisteminə aid olunmur.

Bunları nəzərə alaraq nəqliyyat qanunvericiliyi sisteminin **tərkibini** müəyyənləşdirə bilərik. Söhbət nəqliyyat qanunvericiliyi sisteminə şamil edilən normativ aktlardan gedir:

-qanunlar;

-fərmanlar;

-Nazirlər Kabinetinin qərarları;

-mərkəzi icra hakimiyyəti orqanlarının normativ aktları.

Nəqliyyat qanunvericiliyinin sistemi müəyyən cəhətlərlə xarakterizə olunur. Subordinasiya və iyerarxiya prinsipi əsasında qurulmaq bu sistemin **ən başlıca xüsusiyyətini** təşkil edir. Bu prinsipin mahiyyəti ondan ibarətdir ki, nəqliyyat qanunvericiliyi sistemində əvvəlcə daha yüksək hüquqi qüvvəsi olan normativ-hüquqi akt yerləşir, bunun ardınca isə həmin akta nisbətən daha aşağı hüquqi qüvvəsi olan digər normativ-hüquqi aktlar yer tutur.

Belə ki, əvvəlcə ən yüksək hüquqi qüvvəyə malik olan qanunlar öz əksini tapır, sonra qanunlara nisbətən daha aşağı hüquqi qüvvəyə malik olan Prezident fərmanları, Nazirlər Kabinetinin qərarları və s. düzülür.

Nəqliyyat qanunvericiliyi sisteminin **digər xüsusiyyəti** ondan ibarətdir ki, bu sistemdə aşağı yer tutan normativ-hüquqi akt özündən yuxarı yer tutan normativ-hüquqi akta uyğun olmalıdır. Belə ki, qanunlar Konstitusiyaya, Prezident fərmanları qanunlara və s. zidd olmamalıdır. Normativ-hüquqi aktlar tətbiq edilərkən, əgər müxtəlif hüquqi qüvvəyə malik olan aktlar bir-birinə zidd gələrsə, belə halda daha yüksək hüquqi qüvvəyə malik olan akt tətbiq edilir[1].

Nəqliyyat qanunvericiliyi sisteminin **başqa bir xüsusiyyəti** ondan ibarətdir ki, bu sistem obyektiv deyil, subyektiv xarakterə malik olmaqla qanunvericinin iradəsindən asılıdır. Məhz bu səbəbdən qanunverici nəqliyyat qanunvericiliyi sistemini həm şaquli, həm də üfüqi struktur üzrə qura bilər. Nəqliyyat qanunvericiliyi sisteminin **şaquli strukturu** normativ-hüquqi aktların hüquqi qüvvəsinə uyğun olaraq qurulur. Nəqliyyat qanunvericiliyi sisteminin **üfüqi strukturunun** əsasını isə özünün məzmun və forması ilə fərqlənən müxtəlif, çoxsaylı qanunvericilik aktlarının sistemi təşkil edir. O, bütün nəqliyyat növlərinə (dəmir yolu, su (çay), dəniz, hava, boru kəmər və avtomobil nəqliyyatına) aid olan məsələləri tənzim edir. Bu sistemə qanunlar, Prezident fərmanları, Nazirlər Kabinetinin qərarları, habelə nəqliyyatın ayrı-ayrı növləri üzrə normativ aktlar daxildir:

-dəmir yolu nəqliyyat qanunvericiliyi;
-daxili su (çay) nəqliyyat qanunvericiliyi;
-dəniz nəqliyyat qanunvericiliyi;
-hava nəqliyyat qanunvericiliyi;
-boru kəmər nəqliyyat qanunvericiliyi;
-avtomobil nəqliyyat qanunvericiliyi.

---

[1] Bax: «Normativ hüquqi aktlar haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununun 7-ci maddəsi // Biznesmenin bülleteni. Bakı, 2000, № 2, s.3.

Nəqliyyat qanunvericiliyinin şaquli və üfüqi strukturuna daxil olan aktları öz məzmununa görə iki qrupa bölmək olar:

-kompleks-məcəlləşdirilmiş aktlar;

-sadə aktlar.

Kompleks - məcəlləşdirilmiş aktlar eyni növlü deyil, müxtəlif növlü ictimai münasibətləri tənzim edir. Bu cür aktlar özündə eyni vaxtda nəqliyyat - hüquq normalarından başqa, həm də müxtəlif hüquq sahələrinin (məsələn, inzibati hüququn, maliyyə hüququnun, ekologiya hüququnun və s.) normalarını ifadə edir. Onlara misal olaraq nəqliyyat nizamnamə və məcəllələrini göstərmək olar.

Sadə aktlar, bir qayda olaraq, müxtəlif növlü deyil, bir-birinə yaxın olan eyni növlü münasibətləri nizama salır. Bu aktlar məcəlləşdirilmiş - kompleks aktları detallaşdırır, konkretləşdirir, tamamlayır və onlara əlavələr edir. Həmin aktlara misal olaraq bütün nəqliyyat növlərinə münasibətdə qüvvədə olan «Yüklərin və sərnişinlərin daşınması» Qaydalarını göstərmək olar. Göstərilən qaydalar nəqliyyat nizamnamə və məcəllələrində ifadə olunan ümumi xarakterli müddəaları dəqiqləşdirir və konkretləşdirir.

4.Qanunlar nəqliyyat qanunvericilik sisteminin əsas tərkib hissəsi kimi. Qanunlar sivil dövlətlərdə əsas və başlıca normativ-hüquqi akt hesab olunur. Onlar hüququn əsas mənbə növü kimi çıxış edir. Dövlətin **əsas qanunu** Konstitusiyadır.

Konstitusiya, əsas qanun kimi, nəqliyyat qanunvericiliyinin hüquqi bazası rolunda çıxış edir. Burada göstərilir ki, Milli Məclis nəqliyyat işi barədə ümumi qaydalar müəyyən edir.[1] **Konstitusiya** nəqliyyat qanunvericiliyi sisteminin başında durur. O, ölkənin bütün qanunvericilik sistemində, o cümlədən nəqliyyat qanun-vericiliyi sistemində mühüm və vacib yer tutur. Bu, roman-german (kontinental) hüquq ailəsi ölkələrində yaranan ənənəyə uyğundur.

[1] Bax: Azərbaycan Respublikası Konstitusiyasının 94-cü maddəsi (AR QK, II cild. Bakı, 1997, s.590).

Belə ki, həmin ölkələrin iyerarxiya prinsipinə əsaslanan normativ aktlar sistemində Konstitusiya ən yuxarı pillədə durur.[2]

Konstitusiyadan sonra, **adi qanunlar** nəqliyyat qanunvericiliyi sistemində mühüm rol oynayır. Adi qanunlar Konstitusiya qanunlarının əsasında və həmin qanunların icrası üçün qəbul edilir, ictimai həyatın müəyyən və məhdud sahələrini tənzimləyir. Bu cür qanunlar cari qanunvericiliyi təşkil edir. Ona görə də çox vaxt həmin qanunları **cari qanunlar** da adlandırırlar.

Adi qanunlar ölkənin iqtisadi, ictimai, mədəni həyatının, nəqliyyat işinin müxtəlif sahələrini qaydaya salır. Bu qanunlar Konstitusiya müddəalarını detal-laşdırır və konkretləşdirir. Onların çoxu xüsusi qanunlar sayılır. **Xüsusi qanunlar** nəqliyyat hüququnun predmetinə daxil olan ictimai münasibətləri, eləcə də bu münasibətlərin ayrıca növlərini nizama salır. Məsələn, «Nəqliyyat haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanunu bu qəbildən olan qanunlara misal ola bilər.

Üzvi qanunlar adi (cari) qanunların xüsusi xarakterli yarımnövü hesab edilir. Onlara **məcəlləşdirilmiş qanunlar** da deyilir. Məcəlləşdirilmiş (üzvi) qanunlar hüquqi cəhətdən tam, daxilən uyğun gələn elə qanunlardır ki, onlar ictimai həyatın müəyyən sahəsini kompleks surətdə tənzimləmək məqsədinə xidmət edirlər. Bu qanunlar normativ ümumiləşdirmənin yüksək səviyyəsi ilə fərqlənir. Məcəlləş-dirilmiş (üzvi) qanunlara misal olaraq Azərbaycan Respublikasının Mülki Məcəl-ləsini və Azərbaycan Respublikasının Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsini göstərmək olar. Bu qanunlar nəqliyyat qanunvericiliyi sistemində mühüm rol oynayır.

Azərbaycan Respublikasının Mülki Məcəlləsi məcəlləşdirilmiş qanun kimi nəqliyyat qanunvericiliyində xüsusi mövqeyə malikdir.[1] O, bu qanunvericilikdə mühüm və mərkəzi

---

[2] Вах: Рене Давид, Камилла Жоффре-Спинози. Основные правовые системы современности. М., 1999, с.78.

[1] Mülki Məcəllənin tam mətni verilmişdir: Azərbaycan Respublikasının Məcəllələr Külliyyatı, I xüsusi buraxılış. Bakı, 2000, s.263-412.

yerlərdən birini tutur. Mülki Məcəllə öz əhəmiyyətinə görə Konstitusiyadan sonra ikinci qanunvericilik aktıdır, ölkənin iqtisadi konstitusiya-sıdır, hamı üçün olan qanundur.[2]

Azərbaycan Respublikasının Mülki Məcəlləsi 1999-cu il 28 dekabrda təsdiq edilmiş, 2000-ci il sentyabrın 1-dən qüvvəyə minmişdir. Onun əsas məqsədi əmlak dövriyyə iştirakçılarının hüquq bərabərliyi əsasında və üçüncü şəxslərin hüquqlarına xələl gətirmədən mülki (əmlak) dövriyyə sərbəstliyini təmin etməkdən ibarətdir.

Azərbaycan Respublikası Mülki Məcəlləsinin əsas vəzifəsi (funksiyası) isə bazar iqtisadiyyatı şəraitində ölkə ərazisində mülki hüquq subyektlərinin əmlak və şəxsi qeyri-əmlak münasibətlərini tənzimləməkdən (tənzimləyici funksiya), onların hüquq və qanuni mənafelərini müdafiə etməkdən, fiziki şəxslərin şərəf və ləyaqəti-ni, işgüzar nüfuzunu qorumaqdan (qoruyucu funksiya) ibarətdir. O, mülki hüququn predmetinə aid olan bütün münasibətlərin, o cümlədən nəqliyyat münasibətlərinin tənzimlənməsinə yönələn prinsipial əhəmiyyətli qaydaları nəzərdə tutur.

Azərbaycan Respublikası Mülki Məcəlləsinin tənzimlədiyi ictimai münasi-bətlər arasında daşıma münasibətləri mühüm yer tutur. Məcəllənin 46-cı fəslinə daxil olan maddələr (842-861-ci maddələr) həmin münasibətlərin mülki hüquqi tənzimlənməsinə həsr edilmişdir. Burada nəqliyyat müqavilələrinin ayrı-ayrı növlərinə (sərnişin daşınması müqaviləsinə, yük daşınması müqaviləsinə) leqal anlayış verilir, daşıyıcının mülki-hüquqi məsuliyyətinin əsasları müəyyənləşdirilir, pretenziya və iddiaların irəli sürülməsi qaydası göstərilir, nəqliyyat-ekspedisiya fəaliyyətinin və münasibətlərinin mülki-hüquqi tənzimlənməsinin əsas cəhətləri nəzərdə tutulur.

Azərbaycan Respublikası Mülki Məcəlləsinin əsas vəzifələrindən biri sahibkarlıq fəaliyyətini dəstəkləməkdən ibarətdir.

---

[2] Вах: Яковлев В.В.Вступительная статья // Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть 1. М., 1995, с. XXV-XXVI.

Burada sahibkarlıq fəaliyyətinə anlayış verilir, bu sahədə yaranan münasibətlərin tənzimlənməsinə xidmət edən bir sıra normalar ifadə olunur. Mülki Məcəllə azad sahibkarlıq fəaliyyətinin inkişafını təmin etmək məqsədi güdür. Təbii ki, onun müəyyən etdiyi qaydalar nəqliyyat işi sahəsində sahibkarlıq fəaliyyətinin tənzimlənməsində böyük rola və əhəmiyyətə malikdir.

Mülki Məcəllə nəqliyyat qanunvericiliyinə daxil olan digər məcəlləşdiril-miş (üzvi) qanunlara (nəqliyyat məcəllələrinə) nisbətən yüksək hüquqi qüvvəyə malikdir. Bu o deməkdir ki, əgər Mülki Məcəllədə və nəqliyyat məcəllələrində ifadə olunan müddəalar arasında ziddiyyət (kolliziya) yaranarsa, onda hüquq-tətbiqetmə orqanı Mülki Məcəllə normalarına üstünlük verir, yəni nəqliyyat işi barədə müvafiq hüquqi məsələni həll etmək üçün Mülki Məcəllə normalarını tətbiq edir.

Bu onunla izah olunur ki, Mülki Məcəllə nəinki nəqliyyat qanunvericiliyi sistemində, həmçinin mülki qanunvericilik sistemində mərkəzi yer tutur. O, təkcə nəqliyyat qanunvericiliyinin deyil, həm də bütövlükdə mülki qanunvericiliyin özək aktıdır. Ona görə ki, Mülki Məcəllə mülki (əmlak) dövriyyənin normativ bazasının əsası kimi çıxış edir. Mülki Məcəllə Konstitusiya qanunları istisna olmaqla, bütün digər qanunlara münasibətdə «bərabərlər arasında birinci» yer tutur.[1] O, mülki qanunlar arasında ən yüksək hüquqi qüvvəyə malikdir. Ona görə də Azərbaycan Respublikasının mülki qanunvericilik sisteminə daxil olan, lakin Azərbaycan Respublikasının Mülki Məcəlləsinə uyğun olmayan normativ-hüquqi aktlar, habelə mülki-hüquq normalarını müəyyənləşdirən başqa normativ-hüquqi aktlar, həmin məcəlləyə uyğunlaşdırılanadək tətbiq edilə bilməz.[2]

---

[1] Bax: Комментарий первой части Гражданского Кодекса Российской Федерации для предпринимателей. М., 1995, с.32.

[2] Bax: «Azərbaycan Respublikasının Mülki Məcəlləsinin təsdiq edilməsi, qüvvəyə minməsi və bununla bağlı hüquqi tənzimləmə məsələləri haqqında» Azərbaycan Respublikasının 28 dekabr 1999-cu il tarixli Qanununun 5-ci maddəsi //AR QK III xüs.burax. Bakı, 2000, s.238.

Bəzi müəlliflər göstərirlər ki, daşıma öhdəlikləri üzrə tələb və iddialar, onların verilməsi qaydası və müddəti barədə yeni ümumi qanunvericiliklə nəqliy-yat qanunvericiliyi (nəqliyyat nizamnamə və məcəllələri) arasında kolliziya (ziddiyyət) yaranarsa, bu cür ziddiyyət nəqliyyat qanunvericiliyinin xeyrinə həll olunmalıdır.[3] Digər qrup müəlliflərin fikrincə isə daşıyıcıya iddia müvafiq nəqliyyat nizamnamə və ya məcəllələrində nəzərdə tutulan qaydada qaldırılmalıdır.[4] Bu mövqeyi azərbaycanlı müəlliflərdən S.Allahverdiyev də dəstəkləyir.[5]

Fikrimizcə, nəqliyyat fəaliyyəti ilə əlaqədar münasibətə normativ-hüquqi aktların tətbiqi zamanı hüquqi aktlar arasında ziddiyyət olduqda, həmin münasibəti tənzimləmək üçün Mülki Məcəllə tətbiq edilir. Ona görə ki, Azərbaycan Respublikasının Mülki Məcəlləsi öz əhəmiyyətinə görə ölkənin iqtisadi, yəni ikinci konstitusiyasıdır.[6]

Azərbaycan Respublikasının Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi nəqliyyat qanun-vericiliyi sisteminə aid olan əsas məcəllələşdirilmiş aktlardan biridir.[7] Bu məcəllə gəmilərdən istifadə etməklə həyata keçirilən fəaliyyəti və dəniz yolundan istifadə olunmasını nizama salan başlıca qanunvericilik aktıdır. Məcəllə dənizçilikdə (gəmiçilikdə) yaranan ticarət münasibətlərini nizama salan hüquq normalarını birləşdirir.

Azərbaycan Respublikasının Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi dəniz yolu ilə yük, sərnişin və baqaj daşınması ilə bağlı olaraq yaranan münasibətləri tənzimləyir. Bu məcəllə qüvvəyə minənədək (19 iyun 2001-ci ildən qüvvəyə minmişdir) dəniz nəqliyyatının

---

[3] Бах: Гражданское право. Учебник. Том 2. Полутом 2/ Под ред. Е.А.Суханова. М., 2000, с.63.

[4] Bax: Комментарий части второй ГК РФ для предпринимателей. М., 1996, с.156.

[5] Bax: Allahverdiyev S. Azərbaycan Respublikasının mülki hüququ. Dərslik. II cild. Bakı, 2001, s.489.

[6] Bax: Яковлев В.Ф.Вступительная статья //Гражданский Кодекс Российской Федерации. Часть первая. М., 1995, с. XXV-XXVI.

[7] Bax: Azərbaycan Respublikasının qanunvericilik toplusu. Bakı, 2001.

fəaliyyəti ilə əlaqədar münasibətlər keçmiş SSRİ-nin Ticarət Dənizçiliyi Məcəlləsi ilə tənzimlənirdi. Həmin məcəllə SSRİ Ali Soveti Rəyasət Heyətinin 1968-ci il 17 sentyabr tarixli fərmanı ilə təsdiq edilmişdi.[1] O, ticarət dənizçiliyinə aid əsas münasibətləri nizama salırdı.

Azərbaycan Respublikasında yeni Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsinin qəbul edilməsi bir sıra səbəblərlə bağlıdır. Bunun birinci əsas səbəbi ondan ibarətdir ki, Azərbaycan Respublikası bazar iqtisadiyyatı ilə inkişaf edir. Buna görə də ölkənin iqtisadi-təsərrüfat həyatında köklü dəyişikliklər baş vermişdir. Digər səbəb isə son onilliklərdə dəniz hüququ sahəsində fəaliyyətin beynəlxalq-hüquqi əsaslarının mühüm dərəcədə dəyişməsindən ibarətdir. Söhbət, hər şeydən əvvəl, bu sahədə bir sıra beynəlxalq konvensiyaların qəbul edilməsindən gedir.

Məlum məsələdir ki, ticarət gəmiçiliyi fəaliyyəti çox vaxt bir dövlətin hüdudlarından kənara çıxır. Məhz buna görə də ticarət gəmiçiliyindən əmələ gələn hüquq münasibətlərində subyekt rolunda müxtəlif dövlətlərin fiziki və hüquqi şəxsləri çıxış edirlər. Bu hal isə həmin münasibətlərin beynəlxalq konvensiyaların müəyyən etdiyi qayda və müddəalar əsasında hüquqi tənzimlənməsini şərtləndirir, onu zərurətə çevirir. Buna nail olmaq üçün iki üsul və ya yol vardır. Bu yollardan biri Azərbaycan Respublikasının ticarət gəmiçiliyi üzrə münasibətləri tənzimləyən mütərəqqi və sivil xarakterli beynəlxalq konvensiyalara qoşulmasından ibarətdir. Digər yolun mahiyyəti isə ölkənin daxili – milli qanunvericiliyini bu konvensiya-ların tələblərinə uyğunlaşdırmaqdan ibarətdir. Bizim ölkə yeni Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsini qəbul etməklə ikinci yoldan istifadə etmişdir. Belə ki, bu Məcəllə dəniz gəmiçiliyi sahəsində mövcud olan bir sıra beynəlxalq konvensiyaların müəyyən etdiyi vacib müddəaları özündə əks etdirir. Məsələn, ticarət gəmiçiliyi sahəsində əsas beynəlxalq sənəd «Konosament haqqında bəzi qaydaların unifikasiyası üçün» Brüssel Konvensiyası (1924-cü il) hesab olunur.

[1] Вах: Ведомости Верховного Совета СССР. 1968, № 39, с. 351.

Bu Konvensiyanın konosament (dənizlə yük daşımalarında istifadə olunan sənəd) haqqında müəyyən etdiyi qaydalar Azərbaycan Respublikası Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsinin 111, 112 və 113-cü maddələrində ifadə olunmuşdur.

Bundan əlavə, Azərbaycan Respublikası Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsində bir sıra beynəlxalq konvensiyaların əsas müddəaları nəzərə alınmışdır. Belə konven-siyalara «Neft çirklənməsindən vurulan zərərə görə mülki məsuliyyət haqqında» Konvensiya (1969-cu il), «Dənizlə sərnişin və baqaj daşınması haqqında» Afina Konvensiyası (1974-cü il), «Dəniz tələbləri üzrə məsuliyyətin məhdudlaşdırılması barədə» Konvensiya (1976-cı il), «Xilasetmə haqqında» Beynəlxalq Konvensiya (1979-cu il), «Dəniz gəmilərinin həbsinə dair bəzi qaydaların unifikasiyası üçün» Beynəlxalq Konvensiya (1952-ci il) və digərləri aiddir.

Azərbaycan Respublikasının yeni Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi ticarət gəmiçi-liyi üzrə münasibətləri sivil qaydada tənzimləyir. Bu hal bizim ölkə qanunveri-ciliyinin qabaqcıl və inkişaf etmiş xarici ölkələrin qanunvericiliyinə, o cümlədən mütərəqqi beynəlxalq qanunvericiliyə xeyli dərəcədə yaxınlaşmasını sübut edir.

Azərbaycan Respublikası Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsinin həcmi və əhatə dairəsi kifayət qədər genişdir. O, 26 fəsil, 335 maddədən ibarətdir.

Azərbaycan Respublikasının Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi ilə Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı dövlətlərarası beynəlxalq müqavilələr arasında münasibət məsələsi mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Belə ki, ticarət gəmiçiliyi üzrə müvafiq münasibət tənzimlənən zaman Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı dövlətlərarası beynəlxalq müqavilədə müəyyənləşdirilən normalar bu Məcəllədə nəzərdə tutulan normalardan fərqlənə bilər, yəni onlar arasında ziddiyyət yarana bilər. Belə halda müvafiq münasibəti tənzimləmək üçün hansı normalardan istifadə edilir? Həmin normalardan hansı daha yüksək hüquqi qüvvəyə malikdir? Azərbaycan Respublikası Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsinin özündə bu

suala birbaşa cavab verilir. Belə ki, əgər Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı dövlətlərarası beynəlxalq müqavilədə müəyyənləşdirilən normalar bu Məcəllədə nəzərdə tutulan normalardan fərqlənərsə, onda beynəlxalq müqavilə normaları tətbiq edilir (TGM-in 335-ci maddəsi).

«Nəqliyyat haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanunu (1999-cu il) nəqliyyat qanunvericiliyi sistemində vacib yerlərdən birini tutan normativ-hüquqi aktdır.[1] Onun nəqliyyat fəaliyyəti sahəsində münasibətləri tənzimləməkdə rolu böyükdür. Bu qanunun ən mühüm xüsusiyyəti ondan ibarətdir ki, o, bütün nəqliyyat növləri üçün ümumi olan məsələləri tənzim edən qanunvericilik aktıdır. Bu qanun nəqliyyat fəaliyyətinin hüquqi, iqtisadi və təşkilati əsaslarını müəyyənləşdirir.

Nəqliyyat haqqında vahid qanunun qəbul edilməsi hüquq ədəbiyyatı səhifələrində irəli sürülən belə bir fikrin əsassız olmasını sübut edir ki, guya nəqliyyat əməliyyatlarını və fəaliyyətini vahid bir qanun çərçivəsində hüquqi nizama salmaq və tənzimləmək məqsədəmüvafiq deyil.[2] Bu fikri irəli sürənlər öz mövqelərini bununla əsaslandırırlar ki, ayrı-ayrı nəqliyyat növləri vasitəsi ilə həyata keçirilən daşımanın təşkili müəyyən hüquqi və nəqliyyat-texnoloji xüsusiyyətlərə malikdir. Bu xüsusiyyətlər isə, öz növbəsində, nəqliyyat sahəsində qanunvericilik aktları sisteminin yaradılmasını şərtləndirir. Buna görə də nəqliyyat haqqında vahid qanunun qəbul edilməsi məqsədəmüvafiq hesab edilmir.

Sovet dövrünün hüquq və nəqliyyat ədəbiyyatı səhifələrində nəqliyyatın bütün növləri üçün vahid nəqliyyat məcəlləsinin işlənib hazırlanması barədə təkliflər irəli sürülürdü. Bu cür təkliflər həyata keçmədi. Vahid məcəllənin hazırlanmış layihəsi isə belə təşəbbüsün, praktiki olaraq, məqsədəuyğun olmadığını göstərdi.[3]

---

[1] Bax: AR QK, III xüsusi buraxılış. Bakı, 2001, s. 133.

[2] Bax: Гражданское право России. Курс лекций. Часть 2/ Под ред. О.Н.Садикова. М., 1997, с. 370.

[3] Bax: Садиков О.Н.Обсуждение проекта Транспортного Кодекса СССР // Ученые записки ВНИИСЗ. Вып. 9. М., 1967.

Fikrimizcə, bütün nəqliyyat növlərinə aid olan ümumi məsələlər mövcuddur. Şübhəsiz ki, nəqliyyat fəaliyyətinə aid olan bu cür ümumi xarakterli məsələlər yalnız vahid qanunvericilik aktı vasitəsi ilə tənzimlənə bilər. Təbii ki, həmin məsələlər ayrı-ayrı nəqliyyat növləri üzrə məcəllələrlə (nizamnamələrlə) tənzimlənə bilməz. Buna görə də hesab edirik ki, ölkəmizdə nəqliyyat haqqında vahid qanunun qəbul edilməsi məqsədəuyğundur.

Nəqliyyat haqqında qanunda bütün növ nəqliyyat fəaliyyəti ilə əlaqədar münasibətləri tənzimləyən normalar ifadə edilmişdir. Burada daşıma münasibət-lərinə aid olan mühüm əhəmiyyətli qaydalar nəzərdə tutulmuşdur. Xüsusən, daşıyıcının məsuliyyəti haqqında normaların rolu və əhəmiyyəti böyükdür. Ona görə də bu Qanunu nəqliyyat hüququnun ən vacib və mühüm mənbə növlərindən biri hesab etmək olar.

«Nəqliyyat haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununda Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı beynəlxalq müqavilələrin hüquqi qüvvəsinə münasibət məsələsi də öz həllini tapmışdır. Belə ki, əgər Azərbaycan Respub-likasının tərəfdar çıxdığı beynəlxalq müqavilələrdə bu qanunda olanlardan fərqli qaydalar müəyyən edilmişdirsə, həmin müqavilələrin qaydaları tətbiq edilir.[1]

«İstehlakçıların hüquqlarının müdafiəsi haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununu (1995-ci il) da nəqliyyat qanunvericiliyinə aid etmək olar.[2] Bu Qanunun hüquqi qüvvəsi sərnişin və baqaj daşımalarına da şamil olunur. Rusiya Federasiyası Ali Məhkəmə Plenumunun qərarında göstərilir ki, istehlakçıların hüquqlarının müdafiəsi haqqında qanun sərnişin və daşıyıcılar arasında münasibətlərin tənzimlənməsində tətbiq edilə bilər.[3] Bu

---

[1] Bax: «Nəqliyyat haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununun 2-ci maddəsinin 4-cü bəndi.

[2] Bax: AR QK, II cild. Bakı, 1997, s. 546.

[3] Bax: пункт 2 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 29 сентября 1994 г., № 7 «О практике рассмотрения судами дел о защите прав потребителей» // Бюллетень ВСРФ, 1995, № 1.

Qanunun sərnişinlərin hüquqlarının müdafiəsinin ümumi hüquqi, iqtisadi, sosial əsaslarını və mexanizmini müəyyənləşdirməkdə əhəmiyyəti və rolu böyükdür.

5.Qanun qüvvəli normativ aktlar. Nəqliyyat qanunvericiliyi sistemində qanun qüvvəli aktlar vacib yer tutur. Bu cür aktlar öz hüquqi qüvvəsinə görə qanunlara nisbətən aşağı hüquqi qüvvəyə malikdir. Buna görə də onlar şaquli istiqamətdə nəqliyyat qanunvericiliyi sistemində qanunlardan aşağıda gəlir.

Qanun qüvvəli normativ aktlar dedikdə Prezident fərmanları və Nazirlər Kabinetinin qərarları başa düşülür. Bu aktlarda nəqliyyat-hüquq normaları əks oluna bilər. Belə ki, nəqliyyat fəaliyyətinin ən vacib məsələlərinin nizama salınmasına Prezident fərmanları və Nazirlər Kabinetinin qərarlarında xüsusi diqqət yetirilir.

Nəqliyyat qanunvericiliyi sisteminə daxil olan qanun qüvvəli aktlar içərisində **Prezident fərmanları** xüsusi rol oynayır. Bu fərmanlar həmin aktlar arasında ən yüksək hüquqi qüvvəyə malikdir. Onlar, prinsip etibarilə, icra xarakteri daşıyır. Prezidentin bütün fərmanları deyil, yalnız normativ fərmanları nəqliyyat-hüquq normalarını yarada və bununla nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi çıxış edə bilər. Prezidentin hüquqtətbiqetmə fərmanlarına gəldikdə isə (məsələn, vəzifəyə təyin etmək, fəxri ad vermək və s.) qeyd etmək lazımdır ki, bu fərmanlar idarəçiliyin konkret məsələləri haqqında qəbul edilir və fərdi–birdəfəlik xarakter daşıyır. Məsələn, «Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyinin yaradılması haqqında» Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 5 avqust 1998-ci il tarixli Fərmanı, «Azərbaycan Respublikası Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsinin icrasının təmin edilməsi barədə» Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 3 noyabr 2001-ci il tarixli Fərmanı və s. nəqliyyat hüququnun mənbəyi hesab edilə bilməz.

Nəqliyyat sahəsində dövlət idarəçiliyinin müxtəlif məsələləri barəsində qəbul edilən Prezident sərəncamları da özündə

nəqliyyat-hüquq normasını əks etdirmir. Bu sərəncamlar qeyri-normativ aktlar hesab edilir.

Prezidentin hüquqtətbiqetmə fərmanlarından və qeyri-normativ sərəncamla-rından fərqli olaraq, onun qəbul etdiyi normativ fərmanlar nəqliyyat sferasında müxtəlif məsələləri nizama salır, özündə nəqliyyat-hüquq normalarını ifadə edir və bununla da nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi çıxış edir. Prezident fərmanı ilə nəqliyyat-ekspedisiya əməliyyatları vaxtilə lisenziyalaşdırılmış fəaliyyət növünə aid edilmişdi.[1]

Nəqliyyat sferasında özəlləşdirmə münasibətlərinin nizama salınmasında Prezident fərmanları mühüm rol oynayır. Belə ki, özəlləşdirmənin dövlət proqramı hava, dəniz və su (çay) nəqliyyatı müəssisələrini Prezidentin qərarı ilə özəlləşdirilən müəssisə və obyektlərə şamil edir.[2] Bu isə fiziki və hüquqi şəxslərə yük və sərnişin daşınması ilə bağlı olaraq sahibkarlıq fəaliyyətini həyata keçirmək imkanı verir. Bu məsələlərin tənzimlənməsində Prezident aktlarının əhəmiyyəti böyükdür. Məsələn, Prezidentin müvafiq sərəncamı ilə bir sıra hava nəqliyyatı müəssisələri özəlləşdirilir.[3]

Qanun qüvvəli aktların digər növü hökumət qərarlarından – **Nazirlər Kabinetinin** qəbul etdiyi normativ aktlardan ibarətdir. Bu aktlar qərar formasında verilir. Onlar Prezident fərmanlarının kontekstində qəbul olunur.

---

[1] Bax: Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 1997-ci il 4 oktyabr tarixli 637 saylı Fərmanı ilə təsdiq edilmiş «Xüsusi razılıq (lisenziya) tələb olunan fəaliyyət növləri və onları verən icra hakimiyyəti orqanının siyahısı» //AR QK, V cild. Bakı, 1999, s.24.

[2] Bax: Azərbaycan Respublikasının 29 sentyabr 1995-ci il tarixli 1120 saylı Qanunu ilə təsdiq edilmiş «Azərbaycan Respublikasında 1995-1998-ci illərdə dövlət mülkiyyətinin özəlləşdirilməsinin Dövlət Proqramı» //Sahibkarlığa kömək və özəlləşdirmə proqramları. Bakı, 1999, Bur. 4.

[3] Bax: Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 29 mart 2001-ci il tarixli Sərəncamı («Azərbaycan Hava Yolları» Dövlət Konserninin bir sıra müəssisələrinin özəlləşdirilməsi haqqında») // AR QK, III xüsusi bur. Bakı, 2001, s.738.

Nazirlər Kabinetinin qərarları iqtisadi-sosial inkişafın daha konkret məsələlərini tənzimləməyə yönəlir. Həmin qərarlar özlərində nəqliyyat fəaliyyətinə aid olan hüquq normalarını ifadə edərsə, onlar nəqliyyat qanunvericiliyi sisteminə daxil edilir. Bu qərarlar, bir qayda olaraq, özündən nisbətən daha yuxarı hüquqi qüvvəyə malik olan normativ aktların (xüsusən də Prezident fərmanlarının) əsasında və onların icrası üçün qəbul edilir.

Hökumət qərarları öz məzmununa görə çox vacib əhəmiyyət kəsb edən aktlardır. Bu qərarlar müxtəlif mülki münasibətləri, o cümlədən nəqliyyat münasibətlərini operativ surətdə tənzimləyir. Özündə nəqliyyat fəaliyyətinə toxunan hüquq normalarını ifadə edən hökumət qərarlarının əhatə dairəsi çox da məhdud deyil. Məsələn, Azərbaycan Respublikası ərazisində beynəlxalq avtomobil daşımalarını tənzimləyən «İcazə sistemi» haqqında Əsasnamənin təsdiq edilməsi barədə Nazirlər Kabinetinin 10 yanvar 1997-ci il tarixli 6 №-li qərarı, Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının Nizamnaməsinin təsdiq edilməsi haqqında Nazirlər Kabinetinin 28 noyabr 1994-cü il tarixli 407 №-li qərarı və digərləri nəqliyyat qanunvericiliyi sistemində vacib rol oynamışdır.

Nazirlər Kabinetinin qərarları, bir qayda olaraq, müxtəlif məzmunlu siyahıların, əsasnamələrin, qaydaların və proqramların təsdiqi ilə müşayiət edilir. Məsələn, Nazirlər Kabineti özünün 8 avqust 1995-ci il tarixli 171 №-li qərarı ilə Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolunun Əsasnaməsini, 4 sentyabr 1995-ci il tarixli 197 №-li

qərarı ilə Bakı Metropoliteninin Nizamnaməsini, 6 oktyabr 1993-cü il tarixli 533 №-li qərarı ilə Azərbaycan Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin Nizamnaməsini təsdiq etmişdir. Nəqliyyat nizamnamələri nəqliyyat qanunvericiliyi-nin ən mühüm və vacib elementlərindən biri hesab edilir. Nəqliyyat hüququnun mənbəyi olmaq baxımından onlar nəqliyyat məcəllələrindən sonra əsas yer tutur.

Sərnişin, yük və baqaj daşıma tariflərinin tənzimlənməsi barədə Nazirlər Kabinetinin müvafiq qərarlarını da nəqliyyat qanunvericiliyinə aid etmək olar. Məsələn, Nazirlər Kabineti özünün 7 dekabr 1993-cü il tarixli 590 №-li qərarı ilə hava nəqliyyatı ilə sərnişin və baqaj daşıma tariflərini, 7 noyabr 1994-cü il tarixli 380 №-li qərarı ilə isə şəhərlərarası avtobuslarla sərnişindaşıma tariflərini artırmışdır. Hava yolu ilə, dəmir yolu ilə və s. sərnişin, baqaj və yük daşınması tarifləri, xidmətlərə görə alınan haqqlar Nazirlər Kabinetinin müəyyənləşdirdiyi qaydada təsdiq edilir.

Nazirlər Kabinetinin yük daşımalarına aid mülki-hüquqi məsuliyyəti nəzərdə tutan bəzi qərarları da nəqliyyat qanunvericiliyinə şamil edilir. Bu cür qərarlar vasitəsilə yük daşımaları sahəsində intizamın möhkəmləndirilməsi təmin olunur. Məsələn, Nazirlər Kabinetinin «Dəmir yolu, dəmir yolu-dəniz və dəmir yolu-avtomobil qarışıq nəqliyyat vasitəsilə yük daşımalarında vaqon və konteynerlərin normadan artıq boş dayanması ilə əlaqədar cərimə haqqının artırılması barədə» 16 mart 1993-cü il tarixli 152 №-li qərarını məhz bu cür qərarlara şamil etmək olar. Bu qərar vaqon və

konteynerlərin yükdaşıma əməliyyatında səmərəli istismarını təmin etmək üçün yükgöndərən və yükalan tərəflərin, dəmir yolunun, habelə dəmir yolu - dəniz və dəmir yolu - avtomobil qarışıq daşımalar zamanı limanların (liman körpülərinin), avtomobil nəqliyyatı müəssisələrinin və təşkilatlarının birgə məsuliyyətini artırmaq məqsədini güdür.[1]

Nəqliyyat qanunvericiliyi sistemində ölkədə avtomobil, dəmir yolu, hava və su nəqliyyatının inkişafı, daxili və beynəlxalq yük daşımalarının tənzimlənməsi sahəsində dövlət siyasətinin həyata keçirilməsini təmin edən **mərkəzi icra hakimiyyəti orqanının** qəbul etdiyi normativ aktlar mühüm yer tutur.[2] Bu orqan rolunda **Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi** çıxış edir. Bu nazirlik ölkə Prezidentinin 5 avqust 1998-ci il tarixli Fərmanı ilə yaradılmışdır.

Nəqliyyat Nazirliyi tam şəkildə formalaşaraq fəaliyyət göstərir və öz səlahiyyətlərini həyata keçirir. Nəqliyyat Nazirliyinin qəbul etdiyi bəzi aktlar nəqliyyat qanunvericiliyi sisteminə daxil edilərək, nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi çıxış edə bilər, bir şərtlə ki, həmin aktların göstərişləri ümumi məcburi xarakter daşısın, hüquq normalarını müəyyən etsin, dəyişdirsin və ya ləğv etsin, habelə dəfələrlə tətbiq olunmaq üçün

[1] Bax: AR QK, IV cild. Bakı, 1998, s.502.

[2] «Normativ hüquqi aktlar haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununun 3-cü və Azərbaycan Respublikası Konstitusiyasının 147-ci maddəsinə görə mərkəzi icra hakimiyyəti orqanlarının normativ aktları qanunvericilik sisteminə daxil olan aktlar kateqoriyasına aid edilir.

nəzərdə tutulmuş olsun. Söhbət, hər şeydən əvvəl, həmin orqanların qəbul və təsdiq etdikləri daşıma qaydalarından gedir. Bu qaydalar nəqliyyat qanunvericiliyinin vacib elementi hesab edilir və nəqliyyat hüququnun mənbəyi sayılır.[1]

Daşıma qaydaları nəqliyyatın bütün növlərində həyata keçirilən (hava yolu, su yolu və avtomobil yolu ilə) daşımalarda tətbiq edilir. Bu qaydaların nəqliyyat (daşıma) münasibətlərinin hüquqi tənzimlənməsində əhəmiyyəti və rolu böyükdür. Onlar geniş surətdə əsas nəqliyyat əməliyyatlarının yerinə yetirilməsi qaydalarını (daşıma sənədlərinin rəsmiləşdirilməsini, yüklərin qəbul edilməsini və verilməsini, daşıma zamanı aktların tərtib olunmasını və s.) müəyyənləşdirir. Daşıma qaydaların-da sərnişin, baqaj və yük daşınması haqqının alınması qaydası da nəzərdə tutula bilər. Daşıma qaydaları təkcə hüquq normalarını müəyyənləşdirmir. Onlar həm də nəqliyyat fəaliyyətinə dair texniki normativləri nəzərdə tutur.

Daşıma qaydaları müvafiq nəqliyyat nizamnamələri və məcəllələri əsasında qəbul edilir. Bu qaydalar həmin nizamnamə və məcəllələri konkretləşdirir, detallaşdırır, habelə onları inkişaf etdirir. Özü də həmin qaydalar nəqliyyat nizamnamə və məcəllələrinə zidd ola bilməz.

---

[1] Daşıma qaydalarının hüququn mənbəyi kimi tanınması müəlliflər arasında hər hansı mübahisə doğurmur. Bu barədə bax: Егиазаров В.А. Транспортное право. Учебное пособие. М., 2001, с.32; Гражданское право. Учебник. Часть 1/ Под ред. А.П.Сергеева, Ю.К.Толстого. М., 1998, с.376; Гражданское право России. Курс лекций /Под ред. О.Н.Садикова. М., 1997, с.371.

6.Ali Məhkəmə Plenumunun qərarları və nəqliyyat qanunvericiliyi. Ali Məhkəmə Plenumunun qərarlarının nəqliyyat qanunvericiliyinə daxil olması və nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi çıxış etməsi hüquq ədəbiyyatı səhifələrində mübahisə doğurur.

Ali Məhkəmə orqanlarının qanunvericiliyin tətbiqi məsələləri üzrə «rəhbər izahatlar» vermək hüququ vardır. Azərbaycan Respublikası Konstitusiyasının 131-ci maddəsinin 1-ci bəndinə görə, Azərbaycan Respublikasının Ali Məhkəməsi ali məhkəmə orqanı olub, məhkəmələrin praktikasına aid məsələlər üzrə izahatlar verir.[2] «Məhkəmələr və hakimlər haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununun 79-cu maddəsində göstərilir ki, Ali Məhkəmə Plenumu məhkəmə təcrübəsinə dair məsələlər üzrə məhkəmələrə izahlar verir.[3] Bu cür izahlar, adətən, məhkəmə təfsiri qaydasında Ali Məhkəmə Plenumunun qərarları formasında qəbul edilir. Onlar ümumiləşdirilmiş materiallara əsaslanır.

Həm sovet dövrünün, həm də indiki dövrün hüquq ədəbiyyatı səhifələrində, hüquq nəzəriyyəsində və elmində Ali Məhkəmə Plenumu qərarlarının hüquqi xarakteri geniş diskussiyaya səbəb olmuşdur. Bu barədə hüquqşünas müəlliflər arasında əsasən **iki doktrinal fikir** istiqaməti yaranmışdır.

Birinci fikir istiqamətinin tərəfdarı olan müəlliflərin mövqeyincə plenum qərarları mülkü hüququn mənbəyi kimi çıxış edir.[1] Bu müəlliflər göstərirlər ki, hüquq normalarının məzmununu təfsir edən plenum qərarları qüvvədə olan qanunvericiliyin mənasını izah edərkən, faktiki olaraq, yeni ümumi xarakterli qayda

---

[2] Bax: AR QK, II cild. Bakı, 1997, s. 606.

[3] Bax: AR QK, III cild. Bakı, 1997, s.698.

[1] Məsələn, bax: Иоффе О.С. Советское гражданское право. М., 1967; Братусь С.Н., Венгеров А.Б. Понятие, содержание и формы судебной практики // В книге: Судебная практика в советской правовой системе. М., 1975; Новицкий И.Б. Источники советского гражданского права. М., 1959; Темушкин О.П. Толкование закона Пленумом Верховного Суда СССР// Советское государство и право. 1976, № 12; Гражданское право. Учебник. Часть 1/Под ред. З.И.Цыбуленко. М., 1998; Xropanyuk N.V. Dövlət və hüquq nəzəriyyəsi. Bakı, 1995.

müəyyənləşdirir. Bu qayda normativ aktda ifadə olunan normadan fərqlənir, icra üçün məcburidir, habelə dövlət iradəsini ifadə edir. Məhkəmə orqanı hüquq norması yaratmaq səlahiyyətinə malik olmasa da, onun bəzi izahatları bu cür, yəni hüquq norması kimi qəbul edilir.[2]

İkinci fikir istiqamətini təmsil edən müəlliflər isə göstərirlər ki, plenum qərarlarını mülki hüququn mənbəyi kimi tanımaq olmaz. Onlar öz mövqelərinin əsaslı, inandırıcı və həqiqətə uyğun olmasını sübut etmək üçün tutarlı dəlillər və arqumentlər gətirirlər.[3] Fikrimizcə, bu müəllif-hüquqşünasların mövqeyi daha əsaslıdır. Zənn edirik ki, aşağıda göstərdiyimiz amillər bu fikrin doğru olması üçün kifayət edər.

Birinci, plenum qərarları, əsasən, qüvvədə olan qanunvericiliyin təfsir olunmasına, yəni onun mənasının aydınlaşdırılmasına və izah edilməsinə həsr olunur. Onlar öz hüquqi xarakterinə görə təfsir aktları sayılır. Plenum qərarları rəsmi təfsir aktları kimi ümumi xarakterli olub, ümumi məcburi qüvvəyə malikdir,
yəni bütün müvafiq məhkəmə orqanları sistemi üçün «hüquq norması» anlamı baxımından məcburidir. Bu qərarlar hüquqtətbiqetmə prosesində ümumi rəhbərlik üçündür, qeyri-məhdud hallara aiddir, əhatə dairəsi geniş olan subyektlərə şamil edilir. Məhz bu səbəbdən plenum qərarları təfsir aktı olduğuna görə müstəqil əhəmiyyətə malik deyildir. Onların «taleyi» təfsirini verdiyi normativ aktlarla bağlı olub, bu aktlardan asılıdır. Buna

---

[2] Bax: Бюллетень Верховного Суда СССР. 1984, № 5, с. 30.

[3] Bax: Советское гражданское право. Учебник. Том 1/Под ред. О.А.Красавчикова. М., 1985, с.57; Гражданское право. Учебник. Часть 1/Под ред. А.Г.Калпина, А.И.Масляева. М., 1997, с.38; Гражданское право. Учебник. Часть 1/ Под ред. Т.И.Илларионовой, Б.М.Гончало, В.А.Плетневой. М., 1998, с.30; Гражданское право. Учебник. Часть 1/ Под ред. А.П.Сергеева, Ю.К.Толстого. М., 1998, с. 38; Гражданское право. Учебник. Том 1/ Под ред. Е.А.Суханова. М., 1998, с. 61.

görə də plenum qərarları yalnız normativ aktlarla birlikdə məna kəsb edərək qüvvədə olur.

İkinci, Azərbaycan Respublikasının qüvvədə olan mövcud qanunvericiliyi plenum qərarlarını formal olaraq mülki hüququn, ümumiyyətlə, hüququn mənbəyi kimi tanımır. Onun rəsmən hüququn mənbəyi kimi qəbul etdiyi aktlar arasında plenum qərarları göstərilmir. Konstitusiyanın 147-151-ci maddələrində, «Normativ hüquqi aktlar haqqında» Qanunun 2-3-cü maddələrində qanunvericilik sisteminə daxil olan normativ aktların siyahısı sadalanır ki, bu siyahıda Ali Məhkəmə qərarlarının adına rast gəlmirik.

Üçüncü, Ali Məhkəmənin hüquq norması yaratmaq səlahiyyəti yoxdur. Başqa sözlə desək, Ali Məhkəmə hüquq yaradıcılığı fəaliyyətinin subyekti kimi tanınmır və qəbul edilmir. Ali Məhkəmə orqanına hüquq norması yaratmağa, dəyişdirməyə və ya ləğv etməyə səlahiyyət verilməmişdir.

Beləliklə, Ali Məhkəmə Plenumunun məhkəmə təfsiri qaydasında verilən qərarları hüququn, o cümlədən mülki hüququn mənbəyi kimi tanınmır. Buna görə də göstərə bilərik ki, bu qərarlar nəqliyyat qanunvericiliyinə daxil olmur və nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi çıxış etmir. Bu isə onu deməyə əsas verir ki, plenum qərarlarını nəqliyyat hüququnun mənbəyi hesab edən bəzi müəlliflərin mövqeyi və fikri heç də inandırıcı deyil. [1]

Bununla bərabər, plenum qərarları nəqliyyat hüququnun mənbəyi olmasa da, nəqliyyat- hüquq normalarının məhkəmələr tərəfindən düzgün və birmənalı başa düşülüb tətbiq edilməsində böyük rol oynayır. Belə ki, nəqliyyat daşımaları ilə əlaqədar mübahisələrin məhkəmələr tərəfindən eyni qaydada həll edilməsində bu qərarlar mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Bundan əlavə, plenum qərarlarında həm də hüquqtətbiqetmə praktikasının

---

[1] Bax: Сиваков О.В., Ермолаев В.Г., Маковский Ю.Б. Транспортное право. Учебное пособие. М., 2001, с.10; Егиазаров В.А. Транспортное право. Учебное пособие. М., 2001, с.18.

sabitliyini və vahidliyini təmin etmək məqsədilə müxtəlif ümumiləşmələr ifadə olunur. Bu qərarlarda bəzi hallarda müvafiq hüquq normasının necə və nə üçün məhz belə tətbiq edilməsi barədə nəzəri konsepsiyalar ifadə olunur. Məhkəmə təcrübəsində yaranan müddəalar bəzən sonralar nəqliyyat qanunvericiliyində nəzərə alınır.

Lakin, bunlara baxmayaraq, plenum qərarları özündə ümumi məcburi davranış qaydası (hüquq norması) müəyyən etmir. Bu qərarlar yalnız hüquq normalarının məzmununu və mənasını təfsir edir, aydınlaşdırır və izah edir. Ali Məhkəmənin yeni hüquq norması yaratmaq səlahiyyəti yoxdur. Ona görə də onun qəbul etdiyi plenum qərarları nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi tanına bilməz.

Ali Məhkəmə konkret işlər üzrə məhkəmə təcrübəsini öyrənir və onları ümumiləşdirərək müvafiq qərarlar qəbul edir. Əgər qüvvədə olan qanunvericiliyə əlavələr və dəyişikliklər edilməsi zərurəti yaranarsa, onda Ali Məhkəmə qanunvericilik təşəbbüsü hüququndan istifadə edərək təqdimatla Milli Məclisə müraciət edir (Konstitusiyanın 96-cı maddəsi).

Məhkəmədə mübahisələrə baxılan zaman qüvvədə olan nəqliyyat qanunvericiliyinin tətbiqi məsələlərinə dair məhkəmə orqanlarının verdiyi «rəhbər izahatlar» böyük rol oynayır və mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Bu sahədə ölkəmizin məhkəmə orqanlarının müvafiq qərarlar qəbul etməsini məqsədəuyğun hesab edirik.[1]

---

[1] Rusiya Federasiyası məhkəmə orqanlarının bu sahədəki fəaliyyətini təqdir edirik. Həmin orqanların sənədlərində təfsir aktları mühüm yer turur ki, bu aktlar nəqliyyat daşımaları ilə bağlı mübahisələrin baxılıb həll edilməsində eyni və vahid şəkildə məhkəmə-arbitraj praktikasını təmin edir. Məsələn, bax: письма Высшего Арбитражного Суда РФ от 21 августа 1992 г., № С-13/ОП-204 «О практике разрешения хозяйственных споров, возникающих из перевозок грузов» // Вестник ВАС РФ, 1992, № 1; от 22 января 1993 г., № С-13/ОСЗ- 23 «Об ответственности грузоотправителей и отделений (станций) железных дорог при перевозках экспортных грузов железнодорожным транспортом» // Вестник ВАС РФ. 1993, № 3; постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 12 ноября 1998 г., № 18 «О некоторых вопросах судебной практики арбитражных судов в связи с введением в действие Транспортного Устава железных дорог» // Вестник

Hüquqi adətlər nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi

Bizim ölkənin yeni mülki qanunvericiliyi hüquqi adətləri mülki hüququn mənbə növlərindən biri hesab edir. Deməli, hüquqi adətlər həm də nəqliyyat hüququnun mənbələrindən biridir. Başqa sözlə desək, **Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyi hüquqi adətləri nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi tanıyır və qəbul edir.** Hüquq ədəbiyyatında və doktrinasında hüquqi adətlərin nəqliyyat hüququnun mənbələrinə aid edilməsi fikri irəli sürülür. [1]

Demək olar ki, dünyanın bütün ölkələrinin hüquq sistemləri hüquqi adətləri hüququn mənbəyi sayırlar. Roman-german (kontinental) və ingilis-amerikan (ümumi) kimi əsas hüquq sistemlərində onlara hüququn mənbəyi kimi əhəmiyyət verilir.[2]

Hüquqi adətlər hüququn mənbələrinin «yaşca ən qocaman» növü hesab edilir. Onlar tarixən qanunlardan daha əvvəl hüququn mənbəyi olmuşlar. Qədim Roma hüququna görə adətlər hüququn əsas mənbəyi sayılırdı. Dünya ölkələrinin müasir qanunvericiliyi bu gün hüquqi adətlərə hüququn mənbəyi kimi baxır.

Adətlər deyil, məhz hüquqi adətlər nəqliyyat hüququnun mənbəyi ola bilər. Bu iki anlayış mənaca bir-birindən fərqlənir. Adətlər elə davranış qaydasıdır ki, onlar, faktiki olaraq, insanlar tərəfindən müəyyən hərəkətlərin uzun müddət ərzində dəfələrlə təkrarlanması nəticəsində yaranır. Adətlər nəqliyyat hüququnun, ümumiyyətlə hüququn mənbəyi kimi tanınmır və qəbul edilmir. Əgər bu adətlər dövlət tərəfindən sanksiyalaşdırılarsa, bu cür adətlərə hüquqi adətlər deyilir. Adətlərin dövlət tərəfindən sanksiyalaşdırılması dedikdə həmin adətlərin qanunda rəsmi olaraq

---

ВАС РФ. 1999, № 1.

[1] Bax: Егиазаров В.А.. Транспортное право. Учебное пособие. М., 2001, с. 18; Сиваков О.В., Ермолаев В.Г., Маковский Ю.Б. Транспортное право. Учебное пособие. М., 2001, с. 10 və b.

[2] Bu barədə bax: Рене Давид, Камилла Жоффре - Спинози. Основные правовые системы современности. М., 1999; Марченко М.Н. Правовые системы современного мира.М., 2001.

ümumi məcburi qayda (norma) kimi ifadə edilməsi başa düşülür. Dövlətin sanksiyalaşdırdığı adətlər ümumməcburi davranış qaydasına çevrilir və hüququn, o cümlədən nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi çıxış edir. Hüquqi adətlər ona görə hüquqi adlanır ki, onlar hüquq tərəfindən tanınır, müdafiə edilir və buna görə də hüquqi qüvvəyə malik olur. [3]

Hüquqi adətləri «**əmlak dövriyyə adətləri**» anlayışından da fərqləndirmək lazımdır. Əmlak dövriyyə adətləri mülki (əmlak) dövriyyədə, faktiki olaraq, dəfələrlə təkrarolunma nəticəsində yaranan davranış qaydalarıdır. Onlar mülki (əmlak) dövriyyədə istifadə olunan adətlərdir. Ona görə də əmlak dövriyyə adətləri ümumi məcburi xarakterə malik olmayıb öz-özlüyündə mülki hüququn, o cümlədən nəqliyyat hüququnun mənbəyi ola bilməz. Bu adətlərin nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi çıxış etməsi üçün onların dövlət tərəfindən hüquqi aktla birbaşa sanksiyalaşdırılması tələb edilir. Belə halda əmlak dövriyyə adətləri hüquqi qüvvəyə malik olur, ümumməcburi xarakter daşıyır və nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi çıxış edir. Belə ki, dövlət bu cür adətlərə ümumi məcburi əhəmiyyət verir və onların yerinə yetirilməsini özünün məcburetmə qüvvəsi ilə təmin edir. Həmin adətlərin pozulması isə hüquqi məsuliyyətə səbəb olur.

Nəqliyyat münasibətləri sahəsində tətbiq edilən hüquqi adətlərə **dəniz liman adətlərini** misal göstərmək olar. Məsələn, Azərbaycan Respublikasının Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsində göstərilir ki, yükləmənin müddəti, boşdayanma halına görə alınan haqqın miqdarı barədə tərəflər arasında saziş və razılaşma olmadıqda, həmin məsələlər limanda qüvvədə olan adətlər əsasında tənzimlənir. Liman adətləri ticarət əqdləri praktikasında yaranır və bu əqdləri detallaşdırır. Bu cür adətlərə dəniz daşımaları sahəsində rast gəlmək olar. Liman adətləri tərəflər arasında qarşılıqlı münasibətləri yalnız o halda tənzim edə bilər ki, onlar bu adətlərin tətbiqi barədə razılığa gəlsinlər.

---

[3] Bax: Сергеева Т.Б.Обычай как источник права // Правоведение, 1997, № 2.

Nəqliyyat hüququnun mənbəyi olmaq baxımından **işgüzar adətlər** mühüm rol oynayır. Bu adətlər əmlak dövriyyə adətləri arasında xüsusi olaraq ayrılan davranış qaydalarıdır (MM-in 10-cu maddəsi). İşgüzar adətlər dedikdə sahibkarlıq fəaliyyətinin hər hansı bir sahəsində yaranaraq geniş surətdə tətbiq edilən və yazılı sənəddə ifadə edilməsi məcburi olmayan davranış qaydası başa düşülür. Bu, əsasən beş əlamətlə xarakterizə olunur:

-birinci, bu adətlərdən, müstəsna olaraq, yalnız sahibkarlıq fəaliyyəti sferasında tənzimləyici kimi istifadə olunur;

-ikinci, bu adətlərin şamil edildiyi subyekt dairəsi geniş və əhatəlidir;

-üçüncü, bu adətlər dəyişməz, möhkəm və dayanıqlı olmaq kimi xüsusiyyətlərə malikdir;

-dördüncü, bu adətlər qanunvericilikdə rəsmi şəkildə ifadə olunmalıdır;

-beşinci, bu adətlərin hər hansı bir sənəddə qeyd edilib-edilməməsi məcburi və zəruri deyil.

Bu əlamətləri özündə əks etdirən işgüzar adətləri Azərbaycan Respublikasının Mülki Məcəlləsi sahibkarlıq fəaliyyəti sahəsində hüququn mənbəyi kimi qəbul edir və tanıyır. Nəqliyyat hüququnun predmetinə aid edilən ictimai münasibətlər nəqliyyat qanunvericiliyi ilə və ya tərəflər arasında bağlanmış müqavilə ilə nizama salınmadığı hallarda, işgüzar adətlərdən hüququn mənbəyi kimi istifadə olunur. Belə ki, bu münasibətlər həmin adətlərlə tənzimlənir. Ona görə də işgüzar adətlərə nəqliyyat hüququnun əsas olmayan, köməkçi və əlavə mənbə növü kimi baxmaq lazımdır.

İşgüzar adətlərdən yalnız müəyyən şərtlə istifadə etmək olar. Belə ki, onlar nəqliyyat qanunvericiliyinə və ya nəqliyyat müqavilələrinə zidd olmamalıdır. Əgər işgüzar adətlər qanunvericiliyə və ya müqaviləyə uyğun gəlməzsə, onda onlardan istifadə edilmir.

Ticarət adətləri nəqliyyat hüququnun mənbəyi hesab edilir. Bu adətlərdən beynəlxalq ticarətdə, o cümlədən ticarət gəmiçiliyi sahəsində geniş səviyyədə istifadə olunur.[1]

Ticarət adətlərini bizim ölkə qanunvericiliyi rəsmi surətdə hüququn mənbəyi kimi tanıyır və qəbul edir. Belə ki, «Beynəlxalq Arbitraj haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununun (1999-cu il) 28-ci maddəsinin 4-cü bəndində göstərilir ki, arbitraj məhkəməsi ticarət adətlərini nəzərə almaqla qərar qəbul edə bilər.[2]

Beynəlxalq müqavilələr nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi

Azərbaycan Respublikasının Konstitusiyasına görə Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı beynəlxalq müqavilələr bizim ölkənin qanunvericilik sisteminin ayrılmaz tərkib hissəsidir.[3] Bu o deməkdir ki, həmin müqavilələr hüququn mənbəyi hesab edilir.

Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı beynəlxalq müqavilələr həm də nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi çıxış edir. Bu, nəqliyyat fəaliyyəti ilə bağlı münasibətləri tənzimləyən normativ-hüquqi aktlarda birbaşa nəzərdə tutulmuşdur:

-«Nəqliyyat haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununun 2-ci maddəsinin 4-cü bəndində;

-Azərbaycan Respublikası Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsinin 335-ci maddəsində;

-«Aviasiya haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununun 2-ci maddəsində;

-«Avtomobil nəqliyyatı haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununun 2-ci maddəsində;

-Azərbaycan Respublikası Mülki Məcəlləsinin 3-cü maddəsində və s.

Bəzi hallarda nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi çıxış edən beynəlxalq müqavilələr normativ müqavilə anlayışı ilə əhatə olunur.

---

[1] Bax: Богуславский М.М. Международное частное право. Учебник. М., 1994, с.72.
[2] Bax: AR QK, III xüsusi buraxılış. Bakı, 2001, s.283.
[3] Bax: AR QK, II cild. Bakı, 1997, s.612.

Nəzəri ədəbiyyatda da bu anlayışdan istifadə edilməsi halına rast gəlirik.[1]

Nəqliyyat hüququnun mənbəyi rolunda çıxış edən **beynəlxalq müqavilələr**_beynəlxalq nəqliyyat saziş və konvensiyaları adlanır. Onlardan beynəlxalq daşımaların həyata keçirilməsində istifadə edilir. Bu saziş və konvensiyalar Azərbaycan Respublikası nəqliyyat hüququnun unifikasiya edilməsində örnək və nümunə ola bilər.

Dünyada baş verən qloballaşma dövründə Azərbaycan Respublikasının dünya təsərrüfat sisteminə daha sıx inteqrasiya olunması, bütövlükdə xarici iqtisadi əlaqələrin (o cümlədən xarici ticarətin) sərbəstləşdirilməsi, «açıq qapı» siyasətinin həyata keçirilməsi, ölkə iqtisadiyyatının dünya iqtisadiyyatının tərkib hissəsinə çevrilməsi, dünya dövlətlərinin beynəlxalq iqtisadi inteqrasiyasının güclənməsi, ən nəhayət, tarixi «İpək yolunun» bərpası kimi amillər beynəlxalq nəqliyyat saziş-lərinin (konvensiyalarının) rolunu və əhəmiyyətini daha da artırmışdır. Dünya bazarına daxil olmaq və dünya təsərrüfat münasibətlərinə inteqrasiya niyyəti Azərbaycan Respublikasının bu saziş və konvensiyalara qoşulmasını şərtləndirir.

Beynəlxalq nəqliyyat sazişi və konvensiyaları dedikdə dövlətlə beynəlxalq hüququn digər subyektləri arasında beynəlxalq nəqliyyat daşımaları sahəsində bağlanan, yazılı formada olan razılaşma başa düşülür. Onlara nəqliyyat konven-siyaları da deyilir. Bu konvensiyalar ümumməcburi qaydaları (normaları) müəyyən edir və onları imzalayan iştirakçı dövlətlər üçün hüquq və vəzifələr əmələ gətirir.

Azərbaycan Respublikasının qoşulduğu və iştirakçısı olduğu dövlətlərarası beynəlxalq nəqliyyat konvensiyaları nəqliyyat hüququnun tənzimləmə predmetinə aid edilən ictimai münasibətlərə birbaşa tətbiq olunur. Belə ki, mülki qanunvericili-yə görə,

---

[1] Вах: Сиваков О.В., Ермолаев В.Г., Маковский Ю.Б. Транспортное право. Учебное пособие. М., 2001,с.12; Теория государства и права. Курс лекций/ Под ред. Н.И.Матузова, А.В.Малько. М., 2000, с.378-379.

Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı dövlətlərarası beynəlxalq müqavilələr mülki hüququn nizamasalma predmetinə aid olan ictimai münasibət-lərə birbaşa tətbiq edilir (MM-in 3-cü maddəsinin 1-ci bəndi). Bu onunla izah edilir ki, Azərbaycan Respublikasının Konstitusiyası bu cür müqavilələrin Azərbaycan Respublikasının qanunvericilik sisteminin ayrılmaz tərkib hissəsi olması barədə prinsipial əhəmiyyətli müddəa nəzərdə tutur. Özü də nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi nəqliyyat konvensiyaları nəqliyyat qanunvericiliyi aktlarından daha yüksək hüquqi qüvvəyə malikdir. Bu o deməkdir ki, əgər Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı nəqliyyat konvensiyalarında müəyyənləşdirilən normalar milli nəqliyyat qanunvericiliyində nəzərdə tutulan normalardan fərqlənərsə, onda beynəlxalq konvensiyaların normaları tətbiq edilir.

Bununla belə, bir çox hallarda Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı nəqliyyat konvensiyaları nəqliyyat hüququ ilə tənzimlənən ictimai münasibətlərə birbaşa tətbiq edilmir. Bu konvensiyaların tətbiq olunması üçün dövlətdaxili normativ-hüquqi aktın qəbul edilməsi tələb olunur. Buna implementasiya deyilir.

Nəqliyyat hüququnun mənbəyi olan beynəlxalq sənədlərdən biri «Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi (**BYDM)** haqqında» Konvensiyadır. Bu Konvensiya 19 may 1956-cı ildə Cenevrədə imzalanmışdır. Azərbaycan Respublikası 2000-ci ildən BYDM Konvensiyasının iştirakçısıdır.[1] Konvensiya 8 fəsil, 51 maddədən ibarətdir.

Adı çəkilən Cenevrə Konvensiyası Avropa ölkələri arasında beynəlxalq avtomobil yük daşınması müqaviləsinin şərtlərini nəzərdə tutur. Ona görə də bu Konvensiyada Avropa ölkələrinin çoxu iştirak edir. Konvensiya avtomobil daşıma-ları zamanı yük sahibi ilə daşıyıcının əsas hüquq və vəzifələrini müəyyənləşdirir. Burada yükün daşınma üçün qəbul

[1] Bizim ölkə «Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi (BYDM) haqqında Konvensiyaya qoşulmaq barədə» Azərbaycan Respublikasının 11.02.2000-ci il tarixli Qanunu ilə bu Konvensiyanın iştirakçısı olmuşdur.

edilməsi və onun təyinat yerində təhvil verilməsi qaydası haqqında da göstəriş ifadə edilmişdir. Burada həm də yükü salamat saxlamamağa görə daşıyıcının məsuliyyət həddi də göstərilir. Belə ki, o, bir kiloqram brutto çəkisinə görə 25 qızıl frank məbləğində məsuliyyət daşıyır.

«Tez korlanan qida məhsullarının beynəlxalq daşınması və bu daşımalar üçün istifadə olunan xüsusi nəqliyyat vasitələri haqqında» Sazişi (**TDS**) Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququnun mənbəyi hesab etmək olar. Ona görə ki, Azərbaycan Respublikası bu Sazişin iştirakçısıdır.[1] Burada tez xarab olan ərzaq məhsullarının beynəlxalq daşınması haqqında mühüm əhəmiyyətə malik normalar müəyyənləşdirilir, bu daşımanın xüsusi nəqliyyat vasitələri ilə həyata keçirilməsinin şərtləri göstərilir.

«Təhlükəli yüklərin quru yollar ilə beynəlxalq daşınması haqqında» Avropa Sazişi (**DOPOQ**) Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi mühüm rol oynayır.[2] Həmin Saziş və onu imzalama haqqında Protokol 1957-ci ildə Cenevrədə bağlanmış, 1968-ci ildən isə qüvvəyə minmişdir. Bundan əlavə, göstərilən sazişə onun tərkib hissələri kimi iki müvafiq əlavə də aid edilir. Həmin sənədlərin beynəlxalq avtodaşımalar zamanı nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsində əhəmiyyəti böyükdür.

«Beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün» Konvensiyanı (**Varşava Konvensiyasını**) Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququnun mənbələrindən biri hesab etmək olar. Bu Konvensiya 1929-cu ildə Varşavada qəbul edilmişdir. Ona 1955-ci ildə Haaqa Protokolu əlavə olunmuşdur. Varşava Konvensiyasının 100-dən çox tərəfdarı vardır. Konvensiyanı imzalayan dövlətlərin çoxu Haaqa Protokolunu da ratifikasiya etmişdir. Keçmiş SSRİ 1934-cü ildən bu Konvensiyada iştirak edirdi, 1957-ci ildə isə Haaqa Protokolunu imzalamışdı.

---

[1] Azərbaycan Respublikası bu Sazişin təsdiq edilməsi barədə 11.02.2000-ci il tarixli Qanunla həmin Sazişə tərəfdar çıxmışdır.

[2] Azərbaycan Respublikası 18.07.2002-ci il tarixli Qanunla bu Sazişə və İmzalanma Protokoluna qoşulmuşdur.

Azərbaycan Respublikası 1999-cu ildən Varşava Konvensiyasının və Haaqa Protokolunun iştirakçısıdır.[3] Ona görə də həmin sənədlər Azərbaycan Respublikasın-da nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi çıxış edir.

Konvensiyada daşıma sənədlərinə aid olan əsas tələblər nəzərdə tutulur. Bu Konvensiyanın 8-ci maddəsində sərnişinlər üçün gediş bileti, yüklər üçün isə avia yük qaiməsi beynəlxalq hava daşımalarında istifadə olunan əsas sənədlər kimi müəyyənləşdirilir. Beynəlxalq hava daşımaları məhz bu sənədlər əsasında rəsmiləşdirilir.

Varşava Konvensiyasında daşıyıcının sərnişinlər və yük sahibləri qarşısında daşıdığı mülki-hüquqi məsuliyyət xüsusi olaraq tənzimlənir. Burada daşıyıcının riskə görə deyil, təqsirə görə məsuliyyət daşıması nəzərdə tutulur. Özü də məsuliyyət daşıyıcının təqsirinin sübut edilməsindən asılı olmayaraq yaranır. Hər bir sərnişin qarşısında məsuliyyət həddi 125 min fransız qızıl frankı məbləğində, hər bir kiloqram baqaj və yük üçün isə 260 frank, əl yükü üçün isə 5 min frank məbləğində müəyyənləşdirilir. Haaqa Protokolunda bu hədlər ikiqat artırılmışdır.

Beynəlxalq dəniz daşımalarına aid sənədlərin ticarət gəmiçiliyinin tənzimlənməsində böyük əhəmiyyəti vardır. Yüklərin beynəlxalq daşınması münasibətləri bir çox hallarda konosamentlə rəsmiləşdirilir. 1924-cü ildə Brüsseldə «Konosament haqqında bəzi qaydaların unifikasiyası üçün» Konvensiya **(Brüssel Konvensiyası)** qəbul edilmişdir.[1] Konvensiya konosamentin rekvizitlərinin hüquqi əhəmiyyətini, daşıyıcının məsuliyyət şərtlərini və ona iddia verilməsi qaydasını müəyyənləşdirir. Dəniz daşıyıcısının məsuliyyəti təqsirə görə məsuliyyət prinsipi əsasında nəzərdə tutulur.

---

[3] Bax: «Beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün Konvensiyaya qoşulmaq barədə» Azərbaycan Respublikasının 09.11.1999-cu il tarixli Qanunu; «Beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün Konvensiyaya düzəlişlər haqqında Protokola qoşulmaq barədə» Azərbaycan Respublikasının 09.11.1199-cu il tarixli Qanunu.

[1] Bax: Международное частное право. Сборник документов /Сост Н.Ю.Ерпылева. М., 1994.

«Naviqasiya səhvi»nə görə (kapitanın, matrosun, bələdçinin səhvi) isə daşıyıcı məsuliyyət daşımır. Keçmiş SSRİ bu Konvensiyada iştirak etmirdi. Amma buna baxmayaraq, həmin Konvensiyanın əsas müddəaları SSRİ Ticarət Dənizçiliyi Məcəlləsində əks olunmuşdu. Brüssel Konvensiyasının bəzi qaydaları bizim ölkənin yeni Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsində də nəzərə alınmışdır.

1978-ci ildə Hamburqda «Dənizlə yük daşınması haqqında» BMT Konvensiyası qəbul edilmişdir. **Hamburq Konvensiyası** 1924-cü il Brüssel Konvensiyasını heyvanların və göyərtə yüklərinin daşınması, daşıyıcının yükün saxlanmasına görə məsuliyyət həddinin yüksəldilməsi, daşıyıcıya qarşı tələblərin irəli sürülməsi qaydasının detallaşdırılması [1] kimi məsələlər üzrə dəyişdirir.[2]

«Dənizlə sərnişin və onların baqajının daşınması haqqında» **Afina Konvensiyası** (1974-cü il) dənizlə sərnişin və onların baqajının daşınması münasibətlərinin hüquqi tənzimlənməsində böyük rol oynayır. Bu Konvensiyanın ən mühüm cəhəti ondan ibarətdir ki, o, beynəlxalq dəniz daşımaları haqqında əvvəllər işlənib hazırlanmış normaların əksəriyyətini özündə birləşdirmişdir. SSRİ 1983-cü ildən bu Konvensiyada iştirak edirdi. Azərbaycan bu Konvensiyaya hələlik qoşulmamışdır, amma onun həmin Konvensiyaya tərəfdar olmasını vacib və zəruri hesab edirik.

«BYD kitabçası tətbiq edilməklə beynəlxalq yük daşımaları haqqında» **Gömrük Konvensiyasını** tam əsasla nəqliyyat qanunvericiliyinə aid etmək olar.[3] Bu Kon-vensiya beynəlxalq yük daşımalarında mühüm rol oynayır. Azərbaycan Respublikası 1996-cı ildən həmin Konvensiyanın iştirakçısıdır.[4] Göstərilən Konvensiya 14 noyabr 1975-ci ildə Cenevrədə qəbul edilmişdir.

---

[1] Bax: Международное право / Отв. редакторы: Ю.М.Колосов, Э.С.Кривчикова. М., 2000, с.654.

[2] Azərbaycan Respublikası Brüssel və Hamburq konvensiyalarında iştirak etməsə də, onun bir çox qaydaları ölkəmizin daxili qanunvericiliyinə implementasiya edilmişdir.

[3] Konvensiyanın tam mətni ilə tanış olmaq üçün bax: Международное частное право. Сборник документов/Сост. Н.Ю.Ерпылова. М., 1994.

[4] Bax: «BYD kitabçası tətbiq etməklə beynəlxalq yük daşınması haqqında

Dövlətlərarası ikitərəfli beynəlxalq nəqliyyat saziş və müqavilələri Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi mühüm rol oynayır. Bunlara avtomobil daşımalarına aid olan Azərbaycan-Türkiyə (1992-ci il), Azərbaycan-Rumıniya (1996-cı il), Azərbaycan-Qazaxıstan (1996-cı il), Azərbaycan-Moldova (1997-ci il) və s. müqavilələri, hava daşımalarına dair Azərbaycan-Misir (1997-ci il), hava əlaqələri haqqında Azərbaycan-Fransa (1997-ci il), ticarət gəmiçiliyi haqqında Azərbaycan-Gürcüstan (1996-cı il), Azərbaycan-Bolqarıstan (2004-cü il) sazişləri və s. daxildir.

Gömrük Konvensiyasının təsdiq edilməsi barədə» Azərbaycan Respublikasının 12 mart 1996-cı il tarixli Qanunu.

Nəqliyyat hüququnun digər mənbələri

Normativ xarakterli aktları nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi saymaq olar. Söhbət, hər şeydən əvvəl, **Konstitusiya Məhkəməsinin** qərarlarından gedir. «Normativ hüquqi aktlar haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununun 3-cü maddəsi bu qərarları normativ xarakterli aktların dairəsinə aid edir.

Normativ hüquqi aktlar kimi, normativ xarakterli aktlar da ümumməcburi göstərişlər ifadə edir, hüquq normalarını dəyişdirir, yaradır və ya ləğv edir. Buna görə də onlar hüququn, o cümlədən nəqliyyat hüququnun mənbəyi hesab edilir.

Konstitusiyaya görə Konstitusiya Məhkəməsinin aşağı qüvvəli normativ aktların daha yüksək hüquqi qüvvəsi olan Konstitusiyaya uyğunluğu, habelə aşağı qüvvəli normativ aktların onlardan daha yüksək hüquqi qüvvəsi olan normativ aktlara uyğunluğu barədə qəbul etdiyi qərarlar normativ xarakterli aktlardır. Bundan əlavə, Konstitusiya Məhkəməsi Konstitusiya və qanunların şərhi barədə qərarlar qəbul edir. Bu qərarlar da normativ xarakterli aktlar dairəsinə aid edilir. Əgər göstərilən məsələlər barəsində Konstitusiya Məhkəməsinin qərarları nəqliyyat qanunvericiliyi aktlarına toxunarsa, onda həmin qərarlar nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi çıxış edir.

Yerli orqanların qərarları normativ xarakterli akt kateqoriyasına aid edilir. Buna görə də həmin qərarları nəqliyyat hüququnun mənbəyi hesab etmək olar. Yerli orqanların qərarları iki cür olur:

-yerli özünüidarə orqanlarının qərarları;

-yerli icra hakimiyyəti orqanlarının qərarları.

Yerli özünüidarə orqanlarının qərarları dedikdə bələdiyyələrin (qeyri-dövlət orqanlarının) qəbul etdikləri qərarlar başa düşülür. Bu qərarlar nəqliyyat hüququnun nizamasalma predmetinə aid olan məsələlərə də toxuna bilər. Həmin qərarlar qanun qüvvəli yerli aktlar hesab olunur. Onların yalnız yerli şəxslər üçün məcburi hüquqi qüvvəsi vardır.

Öz səlahiyyətləri daxilində yerli icra hakimiyyəti orqanlarının normativ xarakterli aktlar qəbul etmək hüququ vardır. Bu aktlar qərar formasında qəbul edilir. Nəqliyyat münasibətləri həmin qərarların aid olduğu və əhatə etdiyi məsələlərdən biridir. Məsələn, şəhər icra hakimiyyəti orqanı özünün müvafiq qərarı ilə ümumi istifadədə olan şəhər nəqliyyatı ilə sərnişindaşıma qiymətlərini tənzimləyir və s.

Yerli icra hakimiyyəti orqanlarının qərarları qanun qüvvəli yerli aktların bir növü hesab edilir. Bu qərarlar nəqliyyat qanunvericiliyi sisteminə daxil olan normativ aktlara zidd ola bilməz.

Yerli orqanların qərarları normativ xarakterli aktlar olub, müxtəlif münasibətləri, o cümlədən nəqliyyat fəaliyyəti ilə bağlı əmələ gələn ictimai münasibətləri tənzim edir. Bunlar regional xarakterli münasibətlərdir. Ona görə də yerli hakimiyyət orqanlarının həmin münasibətləri nizama salan aktları lokal aktlar kateqoriyasına aid edilir. Onlar müvafiq ərazidə yerləşən və fəaliyyət göstərən fiziki və hüquqi şəxslər üçün məcburi hüquqi qüvvəyə malikdir.

Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ **presedenti** hüququn mənbəyi hesab etmir. Bizim ölkədə presedent mənbə kimi qanunvericilik qaydasında rəsmən möhkəmləndirilmir, təmin olunmur, formal olaraq tanınmır və faktiki olaraq tətbiq edilmir. Buna görə də presedent hüququn, o cümlədən nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi çıxış edə bilmir. Belə ki, məhkəmə presedenti, yəni konkret iş üzrə qəbul edilən qərar analoji işlərin həlli zamanı məcburi xarakterli hüquq norması kimi tətbiq edilmir. Bizim qanunvericiliyə görə bu cür qərar yalnız həmin işdə iştirak edən şəxslər üçün məcburidir. Həmin qərar analoji işə baxan hakimlər üçün məcburi qüvvəyə malik deyil.

Məhkəmə təcrübəsi də nəqliyyat hüququnun mənbəyi sayıla bilməz. Məhkəmə təcrübəsi dedikdə məhkəmələrin eyni kateqoriya işlər üzrə dəfələrlə eyni qaydada qərar çıxarması başa düşülür. Bununla o, məhkəmə presedentindən fərqlənir. Belə ki, əvvəl qeyd etdiyimiz kimi, məhkəmə presedenti məhkəmənin konkret iş üzrə

çıxardığı qərardır. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ məhkəmə təcrübəsini də nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi tanımır və qəbul etmir. Belə ki, yaranmış məhkəmə təcrübəsi eyni kateqoriya işlərə baxan məhkəmələr üçün məcburi qüvvəyə malik deyil. Hakim nəqliyyat fəaliyyəti ilə bağlı məsələyə baxarkən məhkəmə təcrübəsindən fərqli qərar da qəbul edə bilər. Bu mümkündür, istisna olunmur.

Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ məhkəmə təcrübəsini mənbə kimi tanımasa da, o, böyük əhəmiyyət kəsb edir. Məhkəmə təcrübəsi vasitəsi ilə hüquq normaları bir (eyni) qaydada başa düşülür və tətbiq edilir.

Hüquq elmi (doktrina) bizim ölkə qanunvericiliyi tərəfindən hüququn, o cümilədən nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi qəbul edilmir və tanınmır. Xarici ölkələrdə hüquq elmi «hüquq doktrinası» anlayışı ilə əhatə edilir. Hüquq elmi (doktrina) hüquqi hadisələr barədə anlayışların, müddəaların və nəticələrin – biliklərin sistemidir. Bu cür biliklər hüquq normalarının doktrinal (elmi) təfsiri (izahı) nəticəsində yaranır. Doktrinal (elmi) təfsir rəsmi olmayan təfsirdir. Onun məcburi hüquqi qüvvəsi yoxdur.

Doktrinal (elmi) təfsir dedikdə hüquq sahəsi üzrə alim və mütəxəssislərin, hüquqşünasların, xüsusi elmi tədqiqat müəssisələrinin, praktiki hüquq işçilərinin qanunvericiliyə verdikləri təfsir başa düşülür. Bu cür təfsir, bir qayda olaraq, şərhlərdə, elmi əsərlərdə, monoqrafiyalarda, dərsliklərdə, dərs vəsaitlərində, mühazirə kurslarında, məqalələrdə və çıxışlarda verilir.

Roman-german (kontinental) hüquq sistemində doktrina hüququn mənbəyi kimi tanınır və qəbul edilir. Düzdür, burada o, rəsmi surətdə formal mənbə kimi nəzərdə tutulmur. Həmin hüquq sistemində doktrina hüququn real (faktiki) mənbəyi sayılır. İngilis-amerikan (ümumi) hüquq sisteminə gəldikdə isə qeyd etmək lazımdır

ki, burada hüquq doktrinası hüququn mənbəyi kimi böyük əhəmiyyət kəsb edir. [1]

Hüquq elmi (doktrina) Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququnun mənbəyi olmasa da, onun rolunu və əhəmiyyətini inkar etmək olmaz. Belə ki, onun verdiyi biliklər normativ aktların – nəqliyyat nizamnamə və məcəllələrinin mənasının dərindən və hərtərəfli başa düşülməsinə kömək edir. Hüquq elminin müəyyən etdiyi konsepsiya və müddəalar, nəzəriyyə və təlimlər hüquq normalarının təcrübədə düzgün və dəqiq tətbiq edilməsində mühüm əhəmiyyətə malik olur. Onlar çox vaxt çətin işlərin düzgün həll edilməsində praktiki işçilərin və hüquqtətbiqetmə orqanlarının köməyinə gəlir.

Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ **nəqliyyat müqavilələrini** hüququn mənbəyi hesab etmir. Ona görə ki, həmin müqavilələr fərdi – birdəfəlik xarakterli müqavilələrdir. Bu müqavilələr dəfələrlə tətbiq olunmaq üçün nəzərdə tutulan ümumməcburi qaydaları (hüquq normalarını) müəyyən etmir.

Nəqliyyat müqavilələri nəqliyyat fəaliyyəti sferasında iqtisadi münasibətlərin hüquqi forması kimi çıxış edir. Bazar iqtisadiyyatı şəraitində onların rolu artır. Nəqliyyat müəssisələri (daşıyıcılar) nəqliyyat daşıma və digər xidmətləri məhz nəqliyyat müqavilələrinin əsasında həyata keçirirlər.

Nəqliyyat müqavilələri onları bağlayan tərəflər üçün hüquq və vəzifələr müəyyən edir, həmin tərəflər arasındakı qarşılıqlı münasibətləri tənzimləyir. Bu müqavilələr yalnız müqavilə iştirakçıları üçün ümumməcburi hüquqi qüvvəyə malikdir.[1] Dediklərimiz onu sübut edir ki, nəqliyyat müqavilələri nəqliyyat

---

[1] Bax: Марченко М.Н. Правовые системы современного мира. М., 2001, с. 111-112.

[1] Təsadüfi deyildir ki, Fransa Mülki Məcəlləsinin 1134-cü maddəsinin 1-ci hissəsinə görə, qanuni əsaslarla bağlanmış müqavilə (saziş) onu bağlayanlar üçün qanundur (bax: Морандьер Л.Ж. Гражданское право Франции. Книга 1. М., 1961).

hüququnun mənbəyi olmasa da, tərəflərin qarşılıqlı münasibətlərini qaydaya salmaqda mühüm rol oynayır.

Beləliklə, Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat hüququnun mənbə növlərinin siyahısını veririk:

-nəqliyyat qanunvericiliyi;

-hüquqi adətlər;

-beynəlxalq müqavilələr;

-Konstitusiya Məhkəməsinin qərarları;

-yerli özünüidarə orqanlarının (bələdiyyələrin) normativ xarakterli aktları (qərarları);

-yerli icra hakimiyyəti orqanlarının normativ xarakterli qərarları.

Presedent hüququ, məhkəmə təcrübəsi, Ali Məhkəmə Plenumunun qərarları, hüquq elmi (doktrina), nəqliyyat müqavilələri bu siyahıya daxil edilmir.

12.4.Nəqliyyat hüququnun subyektləri

Nəqliyyat hüququnun subyektləri anlayışı

Nəqliyyat müəssisəsi müştərilərə daşıma prosesini həyata keçirmək üçün nəqliyyat vasitələrindən istifadə edilməsi üzrə xidmət göstərir. Göstərilən bu xidmətlə əlaqədar olaraq nəqliyyat müəssisəsi ilə müştəri arasında ictimai münasibətlər əmələ gəlir ki, bunlar nəqliyyat münasibətləri adlanır. Məhz həmin münasibətlər nəqliyyat hüququnun predmetini təşkil edir. Bu münasibətlərdə iştirak edən şəxslər isə nəqliyyat hüququnun subyektləri hesab olunur.

Nəqliyyat-hüquq münasibətlərində iştirak edən şəxslərə **nəqliyyat hüququnun subyektləri** deyilir.

Nəqliyyat hüququ subyektlərinin əhatə dairəsi kifayət qədər genişdir. Onlar, əsasən, üç kateqoriyaya bölünür:

-nəqliyyat müəssisəsi;

-daşıyıcı;

-müştəri.

Nəqliyyat müəssisəsi nəqliyyat hüququnun subyekti kimi

Nəqliyyat hüququnun subyektlərindən biri nəqliyyat müəssisəsi hesab edilir. **Nəqliyyat müəssisəsi** dedikdə qanunvericiliyə və öz təsis sənədlərinə uyğun olaraq fəaliyyət göstərən yük, sərnişin, baqaj və poçt daşımaları, nəqliyyat vasitələrinin saxlanılması, texniki xidmət və təmir, yükləmə - boşaltma və liman xidmətləri göstərən hüquqi şəxs başa düşülür.[1] Məhz nəqliyyat müəssisələrinin dəqiq və müntəzəm işləməsi, yük və sərnişinləri vaxtında təyinat yerinə çatdırması nəticəsində sənayenin, ticarətin, bir sözlə, maddi istehsalın ahəngdar fəaliyyəti təmin olunur. Yalnız nəqliyyat müəssisələrinin fəaliyyəti nəticəsində nəqliyyat ictimai istehsalın, bölgünün və mübadilənin bütün növlərini əhatə edən ölkə iqtisadiyyatının müxtəlif sahələri arasında əlaqə yaradan vasitəyə çevrilir, habelə yüklərin, sərnişinlərin və onların baqajlarının daşınma vasitəsi kimi çıxış edir. Nəqliyyat müəssisələri olmasaydı, yəqin ki, nəqliyyat maddi istehsalın bir sahəsi hesab edilməzdi.

Nəqliyyat müəssisələrini nəqliyyatın növündən asılı olaraq bir neçə yerə bölmək olar:

1)dəmir yolu nəqliyyatı müəssisələri;

2)hava nəqliyyatı müəssisələri;

3)avtomobil nəqliyyatı müəssisələri;

4)dəniz nəqliyyatı müəssisələri;

5)daxili su (çay) nəqliyyatı müəssisələri.

---

[1] Bax: «Nəqliyyat haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununun 1-ci maddəsi //AR QK, III xüsusi buraxılış. Bakı, 2001, s.133.

Dəmir yolu nəqliyyatı müəssisələri Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolunun (**ADDY**) struktur vahidləri kimi dəmir yolunun tərkibinə daxildir. Bu müəssisələr təsərrüfat hesablı müəssisələr olub, yük, baqaj və sərnişinlərin daşınması üzrə xidmətlər göstərirlər.

Dəmir yolu nəqliyyatı müəssisələrinin işinə və fəaliyyətinə ADDY rəhbərlik edir. ADDY dövlət təşkilatı olub, Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinə tabedir. O, müvafiq əsasnamə üzrə fəaliyyət göstərir.[1]

Hüquqi şəxs statuslu ADDY-nin əsas vəzifələri aşağıdakılardan ibarətdir:

-dəmir yolunda yük, sərnişin, baqaj və poçtun daşınması, beynəlxalq əlaqədə dəmir yolu daşınmasının inkişaf etdirilməsi;

-yüklərin marşrut üzrə daşınmasının təmin edilməsi;

-daşınan yük, sərnişin, baqaj və poçtun vaxtında və təhlükəsiz daşınmasının təmin edilməsi;

-dəmir yolunun yük və kommersiya işinin təşkili və ona rəhbərlik edilməsi, ümumi istifadə yerlərində dəmir yolu vəsaitləri ilə yükləmə və boşaltma işlərinin təşkil edilməsi, yükgöndərən və yükalanlara nəqliyyat-ekspedisiya xidmətinin göstərilməsi;

-dəmir yolu müəssisələrində dövlət əmlakının mühafizəsinin təmin edilməsi və s.

ADDY-nin əmlakı dövlət əmlakı hesab edilir. Bu əmlak tam təsərrüfatçılıq səlahiyyəti — məhdud əşya hüququ əsasında ona məxsusdur. ADDY bu əmlak üzərində qanunvericiliklə müəyyən edilmiş qaydada və hüdudlarda sahiblik, istifadə etmək və sərəncam vermək səlahiyyətlərini həyata keçirir.

Hava nəqliyyatı müəssisələri hava yolu ilə yük, sərnişin və baqaj daşımalarını həyata keçirir. Bu müəssisələr «Azərbaycan Hava Yolları» (**AZAL**) Dövlət Konserninin tərkibinə daxildir.[2] «AZAL»

---

[1] «Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolu haqqında» Əsasnamə Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 1995-ci il 8 avqust tarixli 171 nömrəli qərarı ilə təsdiq edilmişdir.

[2] «AZAL» «Azerbaijan Airlines» sözlərinin qısaldılmış formasıdır. «Azerbaijan Airlines» isə «Azərbaycan Hava Yollarrı» sözlərinin ingilis dilində qarşılığıdır.

Dövlət Konserni Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 7 aprel 1992-ci il tarixli fərmanı ilə keçmiş SSRİ Mülki Aviasiya Nazirliyinin «Azərbaycan Aviasiyası» Konserninin bazası əsasında yaraldılmış və 2008-ci ilin aprel ayında «Azərbaycan Hava Yolları» Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinə çevrilmişdir.[1] Cəmiyyət müvafiq Nizamnamə əsasında fəaliyyət göstərir.

«AZAL» Azərbaycan Respublikasının hava nəqliyyatına, aviasiya daşımaları ilə məşğul olan hava nəqliyyatı müəssisələrinin fəaliyyətinə edilən rəhbərliyi həyata keçirir. Cəmiyyətin əsas fəaliyyət predmeti də məhz onun tərkibinə daxil olan bu cür müəssisələrin vasitəsi ilə sərnişin, yük, baqaj və poçtun daxili və beynəlxalq hava xətləri üzrə daşımalarını həyata keçirməkdən ibarətdir.

«AZAL» sərnişin, yük, baqaj və poçt hava daşımaları üzrə tarifləri qanunvericiliyə uyğun şəkildə müəyyən edir, bu tariflərin tətbiq olunma qaydalarını təsdiqləyir, habelə hava daşımalarında güzəştli biletlərin verilmə qaydalarını müəyyənləşdirir. O, vahid qiymət və tarif siyasətini həyata keçirir.

Bundan əlavə, Cəmiyyətin daşıdığı digər vəzifələrə aşağıdakılar aiddir:

-mülki aviasiyanın hərtərəfli inkişafını və təkmilləşdirilməsini təmin etmək;

-mülki aviasiyanın inkişafı sahəsində vahid elmi-texniki siyasəti həyata keçirmək;

-hava gəmilərinin müntəzəm uçuşlarını və təhlükəsizliyini təmin etmək;

-beynəlxalq hava daşımalarının həyata keçirilməsinə və inkişafına, habelə mülki aviasiya sahəsində bərabər hüquqlu və qarşılıqlı fayda prinsipləri əsasında beynəlxalq elmi-texniki əməkdaşlığa yönələn tədbirlər görmək və s.

---

[1] Bax: Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 16.04.2008-ci il tarixli Sərəncamı // «Nəqliyyat hüququ» jurnalı. Bakı, 2008, № 2, s.170.

Avtomobil nəqliyyatı müəssisələri **«Azəravtonəqliyyat» Dövlət Konserni-nin** tərkibinə daxil olan müəssisələr idi. Konsern müvafiq Nizamnamə əsasında fəaliyyət göstərirdi, onun əsas vəzifə və funksiyaları bunlar idi:

-iqtisadiyyatın və əhalinin avtonəqliyyat xidmətlərinə olan tələbatının təmin edilməsinə, istehsal potensialından və əmək ehtiyatlarından tam istifadə olunmasına yönələn tədbirlər görmək üçün proqram və iqtisadi mexanizmlər işləyib hazırlamaq;

-avtonəqliyyatın inkişafı sahəsində vahid elmi-texniki siyasəti həyata keçirmək;

-avtonəqliyyat xidmətlərinin azad və rəqabətə əsaslanan bazarının təşəkkülü üçün şərait yaratmaq və s.

Hal-hazırda bu funksiyaları Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi həyata keçirir. Nəqliyyat Nazirliyinin diqqət yetirdiyi əsas məsələlərdən biri avtonəqliyyat müəssisələrinin iqtisadi-hüquqi tənzimlənməsi barədə qanunvericiliyi təkmilləşdirməkdən ibarətdir. Bu məqsədlə o, həmişə müvafiq təkliflər hazırlayır.

Dəniz nəqliyyatı müəssisələri **Azərbaycan Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinə** daxildir. Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi Azərbaycan Respublikasının Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi, habelə ticarət dənizçiliyi üzrə beynəlxalq konvensiyalar və müvafiq Nizamnamə əsasında fəaliyyət göstərən dövlət təşkilatıdır.[1] Hüquqi şəxs statusuna malik olan Azərbaycan Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabinetinə tabedir.

Azərbaycan Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi bir sıra əsas vəzifələr daşıyır:

---

[1] Bax: Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 1993-cü il 6 oktyabr tarixli 533 nömrəli qərarı ilə təsdiq edilmiş «Azərbaycan Respublikası Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin Nizamnaməsi»nə (AR QK, IV cild, s.712.). Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 1998-ci il 17 iyul tarixli 154 nömrəli qərarı ilə Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi Azərbaycan Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi adlandırılmışdır.

-başqa sahibkarlardan icarəyə götürülmüş gəmilər, o cümlədən kirayə edilmiş xarici tonnaj və öz donanması vasitəsilə Azərbaycan Respublikası limanları ilə xarici limanlar arasında, həmçinin xarici limanlar arasında yüklərin və sərnişinlərin daşınmasının həyata keçirilməsi;

-əmək kollektivinin sosial məsələlərinin həllinə yönəldilən Azərbaycan Respublikası qanunvericiliyi ilə nəzərdə tutulmuş istehsal, kommersiya və xarici-iqtisadi fəaliyyətin həyata keçirilməsi;

-dəniz səfərləri təhlükəsizliyinin, donanmada qəza hallarının maksimum azaldılmasının, yüklərin mühafizəsinin və vaxtında yerinə çatdırılmasının, habelə sərnişinlərin təhlükəsizliyinin və onlara göstərilən mədəni xidmətin səviyyəsinin yüksəldilməsinin təmin olunması sahəsində tədbirlərin işlənib hazırlanması, həyata keçirilməsi və s.

Dəniz nəqliyyatı müəssisələri arasında **Azərbaycan Respublikası Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı** mühüm rol oynayır. Hüquqi şəxs statusuna malik olan bu dövlət müəssisəsi, Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinə tabedir. O, öz fəaliyyətində Azərbaycan Respublikası Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsini, ticarət dənizçiliyi üzrə beynəlxalq konvensiyaları, həmçinin müvafiq Nizamnaməni rəhbər tutur.[1]

Dəniz nəqliyyatının məhsula, işə və xidmətə olan ictimai ehtiyaclarının ödənilməsinə xidmət etmək Ticarət Limanının əsas və başlıca vəzifəsini təşkil edir. Qarşıya qoyulmuş digər vəzifələri yerinə yetirmək üçün o, aşağıdakı işləri yerinə yetirməyə borcludur:

-gəmiləri yükləmək və boşaltmaq, onlara xidmət etmək;

-yükləri başqa nəqliyyat vasitələrindən dəniz nəqliyyatına və əksinə yükləmək;

-dəniz nəqliyyatı gəmiləri ilə kabotaj və xarici yük, sərnişin və poçt daşınmasına xidmət etmək, yedək əməliyyatları aparmaq;

---

[1] Bax: Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 1994-cü il 28 noyabr tarixli 407 nömrəli qərarı ilə təsdiq edilmiş «Azərbaycan Respublikası Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının Nizamnaməsi»nə.

-liman akvatoriyasında gəmilərin üzməsinin təhlükəsizliyini təmin etmək;

-görülən işlərə və göstərilən xidmətlərə görə müqavilələr və ya təsdiq olunmuş tariflər əsasında hesablaşma aparmaq;

-gəmilərin limana gəlişi və gedişi cədvəlini tərtib etmək və s.

Nəqliyyat-hüquq münasibətlərində subyekt qismində çıxış edən iştirakçılar-dan biri **Bakı Metropoliteni** hesab edilir. Bakı şəhərində sərnişinlərin tez və rahat daşınması məqsədilə yaradılan metropoliten Azərbaycan SSR Nazirlər Sovetinin 1966-cı il 6 avqust tarixli 444 nömrəli qərarına əsasən təşkil edilmişdir.

Hüquqi şəxs statuslu Bakı Metropoliteni (fransızca «metropolitain»)[2] dövlət müəssisəsidir. O, öz fəaliyyətində Nazirlər Kabinetinə tabedir[3]. Metropoliten müvafiq Nizamnamə əsasında fəaliyyət göstərir.[4]

Bakı Metropoliteninin əsas və başlıca vəzifəsi aşağıdakılardan ibarətdir:

-şəhər əhalisinin daşınmalara olan tələbatını tam və keyfiyyətlə ödəmək;

-sərnişinlərə göstərilən xidmət mədəniyyətini yüksəltmək;

-qatarların hərəkət təhlükəsizliyini təmin etmək;

-mütərəqqi texniki vasitələri, hərəkətin idarə olunmasının müasir sistem və
üsullarını tətbiq etmək;

-tikililəri, qurğuları, texniki vasitələri və qatarları saz vəziyyətdə saxlamaq və s.

Bakı Metropoliteni həmişə sərnişin daşımalarının artırılmasını və metropolite-nin buraxılış qabiliyyətinin inkişafını təmin edir. Bu məqsədlə o, perspektiv planlar işləyib hazırlayır.

---

[2] Bax: Словарь иностранных слов. М., 1985, с.208.

[3] Bax: Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 13 avqust 1993-cü il tarixli 448 nömrəli qərarına.

[4] Bax: Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 4 sentyabr 1995-ci il tarixli 197 nömrəli qərarı ilə təsdiq edilmiş «Bakı Metropoliteninin Nizamnaməsi»nə.

Bakı Metropoliteninin əmlakı dövlət mülkiyyəti hesab edilir. O, həmin əmlak üzərində mülkiyyət hüququna deyil, məhdud əşya hüququna malikdir.

Daşıyıcı və müştərilər nəqliyyat hüququnun subyektləri qismində

Daşıyıcı nəqliyyat hüququnun əsas və mərkəzi fiquru hesab edilir. O, nəqliyyat hüquq münasibətlərinin başlıca iştirakçısıdır. Məhz daşıyıcının göstərdiyi xidmət nəticəsində yük, sərnişin və baqaj təyinat yerinə çatdırılır, bir sözlə, daşıma prosesi həyata keçirilir.

Maddi istehsalın bir sahəsi olan nəqliyyat yeni maddi nemət (əşya) yaratmır, hazırlamır və istehsal etmir. Buna görə də nəqliyyatın fəaliyyəti nəticəsində cəmiyyətdəki əmlak kütləsi artmır. Onun məhsulu yük və ya sərnişinlərin ərazi cəhətdən yerini dəyişməsi üzrə olan fəaliyyətdir. Bu fəaliyyət isə daşıyıcı tərəfindən həyata keçirilir.

Daşıyıcının həyata keçirdiyi fəaliyyət müştərilərə göstərilən xidmətdən ibarətdir. Bu cür xidmət əmtəə hesab edilir. Əmtəə olduğuna görə onun həm mübadilə, həm də istehlak dəyəri vardır. Belə ki, müştəri daşıma haqqını ödədiyi halda «daşıma xidməti» adlı əmtəə ilə pul mübadilə edilir. Digər tərəfdən, həmin xidmətdən istifadə etməklə müştəri onu istehlak edir. Deməli, daşıyıcı iqtisadi (əmlak) dövriyyə əlaqələrinin, əmtəə-pul münasibətlərinin iştirakçısı kimi çıxış edir.

Daşıyıcı dedikdə ödəniş və ya muzdla sərnişin, baqaj, yük və poçt daşımaları üzrə xidmətlər göstərən, mülkiyyət, icarə hüququ və ya başqa qanuni əsaslarla nəqliyyat vasitələrinə malik olan hüquqi və ya fiziki şəxs başa düşülür.[1]

Daşıyıcı kateqoriyasını nəqliyyat müəssisəsi anlayışından fərqləndirmək lazımdır. Onlar bir-birinə yaxın olsalar da, öz aralarında fərqli cəhətlərə malikdirlər.

---

[1] Bax: «Nəqliyyat haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununun 1-ci maddəsi //AR QK, III xüsusi buraxılış. Bakı, 2001, s.133.

Birinci, nəqliyyat müəssisəsinin göstərdiyi xidmətlərin əhatə dairəsi daha genişdir. Buraya daşıma xidmətindən əlavə, nəqliyyat vasitələrinin saxlanılması, texniki-təmir, yükləmə-boşaltma və liman xidmətləri də daxildir. O, nəqliyyat-hüquq münasibətlərinin iştirakçısıdır. Daşıyıcıya gəldikdə isə qeyd etmək lazımdır ki, o, müştəriyə yalnız daşıma xidməti göstərir. Daşıyıcı nəqliyyat vasitələrinin saxlanması, texniki xidmət və təmir, yükləmə-boşaltma və liman xidmətləri kimi xidmət növləri göstərmir. O, nəqliyyat-hüquq münasibətlərinin bir növü olan daşıma-hüquq münasibətlərinin iştirakçısıdır.

İkinci, nəqliyyat müəssisəsi rolunda yalnız hüquqi şəxslər çıxış edə bilər. Fiziki şəxsin nəqliyyat müəssisəsi olması istisna edilir. Daşıyıcıya gəldikdə isə göstərmək lazımdır ki, həm hüquqi şəxslər, həm də fiziki şəxslər daşıyıcı ola bilərlər.

Ölkəmizdə xalq təsərrüfatı bazar münasibətlərinə keçənədək daşıma əməliyyatları, müstəsna olaraq, dövlət mülkiyyətində olan nəqliyyat müəssisə və təşkilatları tərəfindən yerinə yetirilirdi. 1990-cı illərin əvvəllərindən başlayaraq həyata keçirilən özəlləşdirmə prosesi nəqliyyat sahəsini də əhatə etmişdir.

Özəlləşdirmənin dövlət proqramı Azərbaycan Respublikasında, dəmir yolu nəqliyyatı müəssisələri və Bakı Metropoliteni istisna olmaqla, bütün avtomobil, hava, dəniz və çay nəqliyyatı müəssisələrinin, limanların özəlləşdirilməsinin mümkünlüyünü nəzərdə tutur.[1]

Nəqliyyat müəssisələri özəlləşdirilərkən səhmdar cəmiyyətə çevrilirlər. Bu halda onlar istismar olunan nəqliyyat vasitələrinin mülkiyyətçiləri kimi çıxış edirlər. Yeni yaradılmış

---

[1] Bax: Azərbaycan Respublikasının 29 sentyabr 1995-ci il tarixli 1120 nömrəli Qanunu ilə təsdiq edilmiş «Azərbaycan Respublikasında 1995-1998-ci illərdə dövlət mülkiyyətinin özəlləşdirilməsinin Dövlət Proqramı» // Sahibkarlığa kömək və özəlləşdirmə proqramları. Bakı, 1999, Burax. 4, s.42, 44; «Dövlət əmlakının özəlləşdirilməsi haqqında» Azərbaycan Respublikasının 16 may 2000-ci il tarixli Qanunu //AR QK, III xüsusi buraxılış. Bakı, 2001, s.515.

nəqliyyat müəssisələrinin bəzilərində səhm zərfinin bir hissəsi dövlətə məxsus olur.

Səhmdar cəmiyyətə çevrilmiş dövlət nəqliyyat müəssisələrinin – yeni yaradılmış subyektlərin hüquqi statusu səhmdar cəmiyyət haqqında qanun-vericiliklə, Azərbaycan Respublikası Mülki Məcəlləsinin hüquqi şəxslər barədə ümumi normaları ilə, habelə onların nizamnamələri ilə müəyyən edilir. Dövlətin iştirak etdiyi, xüsusilə, iri nəqliyyat müəssisələrinin nizamnamələri hökumət tərəfindən təsdiq olunur.

Dövlət nəqliyyat müəssisələrinin özəlləşdirilməsi şəxslərə imkan verir ki, onlar yük və sərnişinlərin daşınması ilə bağlı sahibkarlıq fəaliyyətini həyata keçirsinlər. Bu cür fəaliyyəti həyata keçirmək üçün qanunvericilik göstərir ki, həmin fəaliyyətlə yalnız lisenziya (latınca «licentia» – icazə vermək), yəni xüsusi icazə əsasında məşğul olmaq olar.[1] Bununla daşıma fəaliyyətinin dövlət lisenziya-laşdırılması sistemi və qaydası müəyyənləşdirilir. Bu cür lisenziyalaşdırmanın əsas və başlıca vəzifələri bunlardan ibarətdir:

-nəqliyyat sahəsində dövlətin tənzimləyici və nizamlayıcı funksiyasını saxlamaq;

-nəqliyyat xidməti bazarının normal fəaliyyət göstərməsini təmin etmək;

-müştərilərin (daşıma xidməti istehlakçılarının) mənafelərini müdafiə etmək;

-nəqliyyat vasitələrindən istifadə olunarkən hərəkətin təhlükəsizliyini təmin etmək.

Beləliklə, daşıyıcı qismində daşıma-hüquq münasibətlərində iştirak etmək üçün müvafiq şəxslərin lazımi dövlət orqanlarından xüsusi icazə (lisenziya) almaları tələb olunur. Əgər bu cür xüsusi

---

[1] Bax: Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 4 oktyabr 1997-ci il tarixli 637 nömrəli Fərmanı ilə təsdiq olunmuş «Xüsusi razılıq (lisenziya) tələb olunan fəaliyyət növləri və onları verən icra hakimiyyəti orqanlarının Siyahısı» və b.

icazə (lisenziya) verilməzsə, həmin şəxsin daşıyıcı statusu əldə etməsindən söhbət gedə bilməz.

Daşıma fəaliyyətinin lisenziyalaşdırılması qaydası Azərbaycan Respub-likasının hökumət qərarları ilə müəyyən edilir. Dəmir yolundan başqa, hər bir nəqliyyat növü üzrə mövcud olan ayrı-ayrı qaydalar lisenziyalaşdırma münasibətlərini tənzimləyir. Dəmir yolunda daşıma fəaliyyətinin lisenziyalaşdırıl-maması onunla izah edilir ki, dəmir yolu nəqliyyatı müəssisələrinin hüquqi statusu başqa cürdür. Belə ki, nəqliyyat - texnoloji xüsusiyyətlərinə və xüsusi dövlət əhəmiyyəti kəsb etməsinə görə burada mərkəzləşdirilmiş və vahid idarəçilik həyata keçirilməsi tələb olunur. Qanunvericiliyə görə Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolunun əmlakı dövlət əmlakıdır. O, bu əmlaka münasibətdə mülkiyyətçi deyil, məhdud əşya hüququna – tam təsərrüfatçılıq hüququna (səlahiyyətinə) malikdir. Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolunun özü isə hüquqi şəxs statuslu dövlət müəssisəsidir.[1] Dəmir yolları, habelə dəmir yolu nəqliyyatı müəssisələrinin daşıma prosesini bilavasitə təmin edən və qəza - bərpaetmə işlərini həyata keçirən obyektlər və digər əmlaklar özəlləşdirilmir. Ona görə də dəmir yolunda daşıma fəaliyyəti lisenziyalaşdırılmır. Nəqliyyatın digər növləri üzrə isə daşıma fəaliyyətinə lisenziya (xüsusi icazə) müvafiq qaydalar əsasında verilir.

Bazar münasibətlərinə keçid şəraitində Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququnda yeni nəqliyyat-hüquqi anlayış – «ümumi istifadədə olan nəqliyyatla daşıma» anlayışı əmələ gəlmişdir (MM-in 400-cü maddəsinin 1-ci bəndi). Bu cür halda daşıma fəaliyyətini həyata keçirən şəxsə **ümumi istifadədə olan nəqliyyat daşıyıcısı** deyilir. Onun hüquqi statusu, əsasən, iki əlamətlə müəyyənləşdirilir və xarakterizə olunur:

-birinci, bu kateqoriyadan olan daşıyıcı kommersiya təşkilatıdır;

[1] Bax: «Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolu haqqında Əsasnamə»yə.

-ikinci, bu təşkilatın fəaliyyəti ümumi xarakterə malikdir. Belə ki, həmin təşkilat öz fəaliyyətinin xarakterinə görə ona müraciət edəcək hər kəsə daşıma xidməti göstərir.

Bundan əlavə, ümumi istifadədə olan nəqliyyat daşıyıcısının hüququ yoxdur ki, müştərilərlə yük və ya sərnişin daşınması müqaviləsi bağlanmasında onlardan birinə digərinə nisbətən üstünlük versin. Həmin müqavilələrdə daşıma haqqı, habelə müqavilənin digər şərtləri bütün müştərilər (istehlakçılar) üçün eyni cür müəyyənləşdirilir.

Müasir dövrdə «ümumi istifadədə olan nəqliyyat daşıyıcısı» konstruksiyası mühüm əhəmiyyətə malik olmadığından geniş yayılmamışdır. Bu onunla izah edilir ki, indiki dövrdə istehsal səviyyəsi aşağı düşmüş, daşıma haqqı isə xeyli bahalaşmışdır. Lakin gələcəkdə iqtisadiyyatın canlanması və inkişafı şəraitində bu konstruksiyanın lazımi qaydada fəaliyyət göstərəcəyinə şübhə ola bilməz. Daşıyıcı daşımanı yerinə yetirməkdən boyun qaçırdığı hallarda həmin konstruksiya yük sahibləri və sərnişinlər üçün müəyyən hüquqi təminat rolunu oynayacaqdır.

Daşıma fəaliyyətinin praktiki olaraq həyata keçirilməsində nəqliyyat müəssi-sələri ilə birlikdə dəniz limanları və aeroportlar da iştirak edirlər. Onlar vacib nəqliyyat - texniki və kommersiya vəzifələrini yerinə yetirirlər. Xüsusilə, dəniz limanlarının fəaliyyəti mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Onların hüquqi statusu Azərbaycan Respublikası Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsinin V fəslində ifadə olunan normalarla müəyyən edilir. Hava limanları və aerodromların həyata keçirdikləri fəaliyyətin əsas cəhətləri isə «Aviasiya haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanununda nəzərdə tutulmuşdur (maddə 9).

Dəniz limanı hüquqi şəxs statuslu müstəqil kommersiya təşkilatıdır. O, bir sıra nəqliyyat əməliyyatlarını yerinə yetirir. Bu əməliyyatların dairəsi kifayət qədər genişdir: limana daxil olan gəmiləri yükləyir, boşaldır və onlara xidmət göstərir; yükləri anbara qəbul edir; nəqliyyat-ekspeditor xidməti göstərir; yedək

əməliyyatları aparır; gəmi sərnişinlərinə xidmət göstərir; limanın gəmiləri ilə yerli yük və sərnişin daşımalarını yerinə yetirir.

Dəniz limanında nəzarət funksiyasını dəniz limanı kapitanı həyata keçirir. O, limanda mühafizə qaydalarına və hərəkətin təhlükəsizliyinə aid məcburi göstərişlər vermək hüququna malikdir. Müəyyən əsaslar olduqda, dəniz limanı kapitanı gəmini yoxlaya bilər.

Aeroportlar, prinsip etibarı ilə, dəniz limanları kimi eyni vəzifələri yerinə yetirirlər. Amma onların yerinə yetirdikləri kommersiya əməliyyatlarının dairəsi nisbətən məhduddur. Aeroportlar limanlardan fərqli olaraq daşıma fəaliyyəti ilə məşğul olmurlar. Onların bəziləri müstəqil kommersiya təşkilatı hesab olunur. İnzibati funksiyaya gəldikdə isə qeyd etmək lazımdır ki, aeroportlar bu funksiyanı yerinə yetirmirlər. Hava gəmilərinin hərəkəti aviasiya idarə orqanlarının göstərişləri ilə həyata keçirilir.

Nəqliyyat-hüquq münasibətlərinin iştirakçılarından biri müştərilər hesab olunur. Müştərilər olmasa, təbii ki, nəqliyyat-hüquq münasibətləri də əmələ gələ bilməz. Ona görə ki, istənilən münasibətin yaranması və mövcudluğu üçün, ən azı iki subyektin olması gərəkdir. Çünki tək bir subyekt öz-özü ilə hər hansı münasibətə girə bilməz. Heç olmazsa, ən azı iki subyektin mövcudluğu hüquq münasibətlərinin ümumi şərtlərindən biri sayılır.[1]

Müştəri dedikdə daşıyıcı ilə bağlanmış müqaviləyə uyğun olaraq nəqliyyatdan istifadə edən hüquqi və ya fiziki şəxslər (yükgöndərən, yükalan, sərnişin, icarədar və s.) başa düşülür. Nəqliyyat hüququnun nizamasalma predmetini təşkil edən ictimai münasibətlər – nəqliyyat münasibətləri məhz müştəri ilə nəqliyyat müəssisəsi və daşıyıcı arasında əmələ gəlir. Belə ki, daşıma prosesini həyata keçirmək üçün nəqliyyat vasitəsindən istifadə üzrə xidmət göstərilməsi ilə əlaqədar olaraq nəqliyyat müəssisəsi

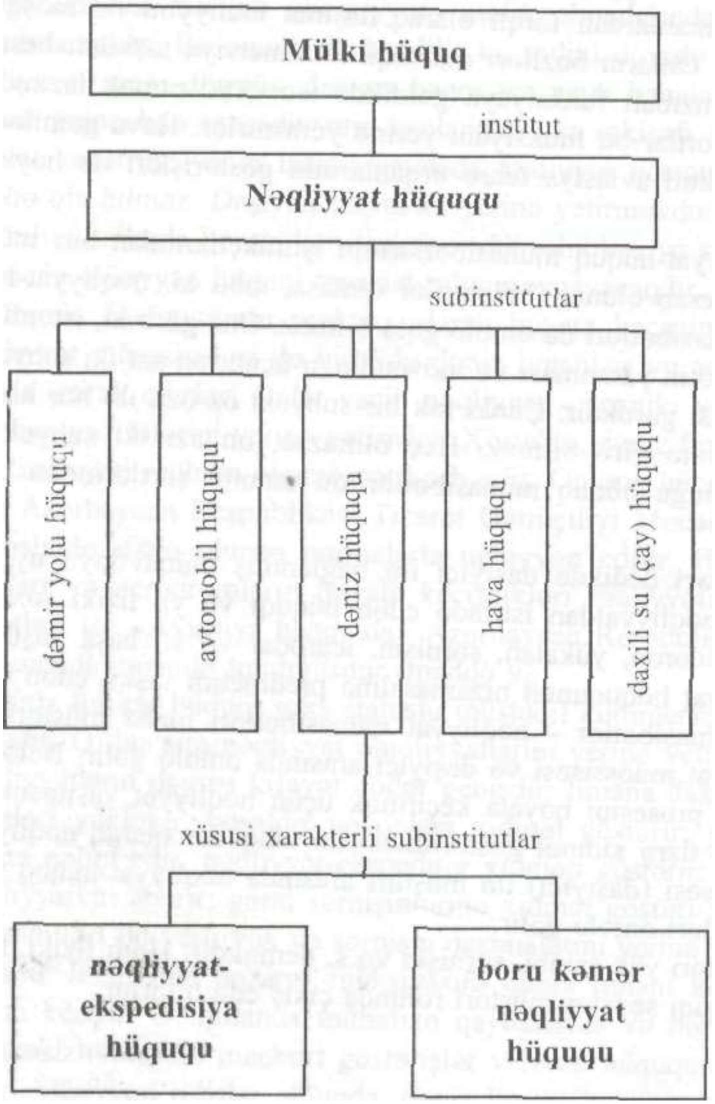
---

[1] Вах: Теория государства и права. Курс лекций/ Под ред. Н.И.Матузова, А.В.Малько. М., 2000, с.515.

(daşıyıcı) ilə müştəri arasında nəqliyyat-hüquq münasibətləri əmələ gəlir.

Müştəri yük sahibi, sərnişin və s. deməkdir. Həm fiziki, həm də hüquqi şəxslər müştəri rolunda çıxış edə bilərlər.

12.5.«Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ» fəsli üzrə sxem



İSTİFADƏ EDİLMİŞ ƏDƏBİYYAT

1) Azərbaycan dilində

1.Azərbaycan Respublikası Ali Sovetinin Məlumatı. 1994, № 12, m. 131; 1995, № 17-18, m. 313.

2.Azərbaycan Respublikasının Konstitusiyası. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2002, 84 s.

3.Azərbaycan Respublikasının Qanunlar Külliyyatı. I cild / Buraxılışa məsul: Əfəndiyev E.M. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2001, 880 s.

4.Azərbaycan Respublikasının Qanunvericilik Toplusu. Bakı: Azərbaycan, 1996 –2008.

5.Azərbaycan Respublikasının Mülki Məcəlləsi. Bakı: Qanun, 2005, 616 s.

6.Azərbaycan Respublikası Vergilər Nazirliyinin icmal məlumat Bukleti. Bakı, 2003.

7.Azərbaycan Respublkisanın nəqliyyat qanunvericiliyi. I kitab / Buraxılışa məsul – A.Süleymanlı. Bakı: Çaşıoğlu, 2005, 820 s.

8.Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının mülki hüququ. Dərslik. II cild. Bakı: Digista, 2001, 822 s.; I cild, I kitab, 2003, 976 s.

9.Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq xüsusi (mülki) hüquq kursu. Dərslik. Bakı: Digesta, 2007, 820 s.

10.Allahverdiyev S.S. Nəqliyyat müqavilələri (nəqliyyat qanunvericiliyinin elmi-praktiki kommentariyası). I hissə. Bakı: Digesta, 2005, 336 s.

11.Atakişiyev M. Azərbaycanın yeni neft siyasəti və iqtisadi yüksəliş. Bakı: Azərbaycan, 2004, 264 s.

12.Atakişiyev M. Azərbaycan sosial-iqtisadi tərəqqi yolunda. Bakı: Təhsil, 2005, 264 s.

13.Avtomobil yolları haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu. Bakı: Nurlan, 2000, 32 s.

14.BYD Konvensiyası üzrə məlumat kitabı / Müəllif-tərtibçilər: Gözəlov S.K., Məmmədov R.T., Namazov B.F. Bakı: «AS-5» MMC-nin mətbəəsi, 2007, 298 s.

15.Əliyev E.Ə. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüquqi. Dərs vəsaiti. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2005, 544 s.

16. Əliyev E.Ə. Beynəlxalq daşımaların hüquqi tənzimlənməsi. Dərs vəsaiti. Bakı: Zərdabi LTD, 2008, 524 s.

17. Əliyev E.Ə. Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının konvension təsbiti. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2002, 152 s.

18.Əliyev E.Ə. Qloballaşma dövründə beynəlxalq nəqliyyat daşımaları: hüquqi aspektlər. Bakı: Zərdabi LTD, 2006, 360 s.

19.Əliyev E.Ə. Qloballaşma dövründə beynəlxalq nəqliyyat münasibətlərinin hüquqi tənzimlənməsi. Hüq. elm. dok… dis. Bakı, 2007, 353 s.

20.Əliyev E.Ə. Nəqliyyat Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq müqavilə praktikasında. Hüq. elm. nam…. dis. Bakı , 2002, 144 s.

21.Əliyev E.Ə. Nəqliyyat hüququnun əsasları. Dərs vəsaiti. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2004, 324 s.

22.Əliyev E.Ə. Yol hərəkətinin beynəlxalq- hüquqi tənzimlənməsi və milli qanunvericilik. Dərs vəsaiti. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2003, 260 s.

23.Hüseynov L.H. Beynəlxalq hüquq. Dərslik. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2000, 408 s.

24.Hüseynov Ə.H. Yol hərəkəti qaydaları əleyhinə olan inzibati xətaların kommentariyası (Normativ materiallarla). Bakı: Digesta, 2008, 620 s.

25.İqtisadiyyat və neft (Heydər Əliyevin yeni neft strategiyasının reallaşmasın-da İlham Əliyevin xidmətləri). Nazim Süleymanovun redaktəsi ilə. Bakı: Nurlan, 2003, 234 s.

26.Müasir beynəlxalq iqtisadi münasibətlərdə istifadə edilən terminlər. Xarici iqtisadi biliklərə dair acərbaycanca-rusca-ingiliscə lüğət-məlumat kitabı / Müəllif-tərtibçilər: Əfəndiyev O.F., Əliyev E.Ə. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 2005, 676 s.

27.«Nəqliyyat hüququ» elmi-nəzəri, təcrübi jurnalı. Bakı, 2004-2008.

28.Rəcəbli H.M. BMT-nin ixtisaslaşmış qurumları. Bakı: Azərbaycan, 2003, 256 s.

29.Sığorta (normativ hüquqi aktlar) / T.R.Məmtiyevin redaktəsi ilə. Bakı: «Tərəqqi» MMC, 2005, 494 s.

30.Yol hərəkəti haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı, 1998, 176 s.

2) Türk dilində

31.Abuzer Kendigelen, Alican Aydın. Taşıma hukuku mevzuatı. İstanbul: Beta, 2001, 1011 s.

32.Emin Ertürk. Uluslararası iktisadi birleşmeler. İstanbul: Vipaş A.Ş, 2002, 389 s.

33.Emine Yazıcıoğlu. Hamburg Kuralları'na göre taşıyanın sorumluluğu. İstanbul: Beta Basım A.Ş., 2000, 228 s.

34.Fahiman Tekil. Deniz hukuku. İstanbul: Alkim, 2001, 634 s.

35.Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni. İstanbul, 2004, Yıl 24/Sayı 1-2.

36.Rayegân Kender. Ergon Çetingil. Deniz ticareti hukuku. Temel bilgiler. İstanbul: Arikan LTD, 2007, 388 s.

37.Rayegân Kender. Türkiye'de hususi sıgorta hukuku. İstanbul: Arikan Ltd, 2008, 306 s.

3) Rus dilində

38.Авчинкин Д.В. Международные перевозки: правовые аспекты перемещения грузов и пассажиров. Минск: Амалфея, 1999, 304 с.

39.Алиев И.Г. Каспийская нефть Азербайджана. М.: Известия, 2003, 712 с.

40.Алиев Э.А. Международные транспортные правоотношения в эпоху глобализации. М.: ООО «Р-СТИЛЬ», 2006, 340 с.

41. Алиев Э.А. Транспорт в международной договорной практике Азербайджанской Республики.М.: 000 «Моно-граф», 2005, 150 с.

42.Алёшина А.В., Косовская В.А. Международное частное право: учебно-методический комплекс. Ростов-на Дону: Феникс, 2007, 316 с.

43.Анцелевич Г.О., Покрещук О.О., Ковалевська Л.І. Міжнародно-правова регламентація транспортних перевезень. Підручник. Kuiв: Зовнішня торгівля, 2004, 288 с.

44.Артемьев С.П. Междугородные и международные автомобильные перевозки. М., 1968.

45.Биккинин И.А., Шакирова М.Л., Костырева В.А. Страхование автогражданской ответственности: состояние и пути развития // Транспортное право, 2005, № 2, с. 33 – 38.

46.Бирюков П.Н. Международные автомобильные перевозки: учебное пособие. Воронеж: ВГУ, 2005, 191 с.

47. Блинкова Е.В. Правовое регулирование энергетического транспорта в России // Транспортное право, 2004, № 3, с. 16 – 19.

48. Богуславский М.М. Международное частное право. М.: Юристъ, 2000, 408 с.

49.Богуславский М.М. Международное экономическое право. М.: Международные отношения, 1986, 304 с.

50.Боева В.В. Ответственность морского перевозчика // Транспортное право, 2004, № 2, с. 2 – 7.

51.Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М.: Статут, 2004, 910 с.

52.Бровка С.В., Савченко М.И. Международное транспортное право. Минск: Веды, 1997, 116 с.

53.Вельяминов Г.М. Международное экономическое право и процесс. Учебник. М., 2004, с.220-230, 256-257.

54.Верещагин А.Н. Международное воздушное право. М.: Между-народные отношения, 1966, 199 с.

55.Гафаров З.М., Алиев Э.А. Применение современного международного транспортного права в Азербайджанской Республике. Учебное пособие. М.: Олма-пресс, 2002, 352 с.

56.Гончаров Е.В. Правовой статус коносамента в российском и зарубеж-ном законодательстве // Вестник МГУ, Серия. Право, 1996, № 2, с. 76-79.

57. Гражданский кодекс РФ. Части I, II, III. Официальное издание. М.: Юридическая литература, 2004, 624 с.

58.Гражданское право. Учебник. Том 2. Полутом 2/ Под ред. Е.А.Суханова. М., 2000, с.42-52.

59.Гражданское право России. Курс лекций. Часть 2/ Под ред. О.Н.Садикова. М., 1997, с. 382.

60.Гражданское право. Учебник. Часть 2/Под ред. А.Г.Калпина М., 1999, с.270-272.

61.Гражданское право. Учебник. Часть 2/ Под ред. А.П.Сергеева, Ю.К. Толстого. М., 1997, с. 392.

62.Гуреев С.А., Копылов М.Н. Международное транспортное право: Сб. международно-правовых актов. М.: УДН, 1987, 80 с.

63.Гуреев С.А., Тарасова И.Н. Международное речное право. Учебное пособие. М.: Юридическая литература, 2004, 352 с.

64.Гусейнов В.А. Каспийская нефть. Экономика и

геополитика. М.: Олма-Пресс, 2002, 272 с.

65.Гуцуляк В.Н. Международное морское право (публичное и частное). М.: Центр морского права, 2003, 416 с.

66.Дарабади П. Геоистория Каспийского региона и геополитика современности. Баку: Элм, 2002, 191 с.

67.Действующее международное право: В 3-х т. Т. 1; 3 / Под ред. Ю.М.Колосова и Э.М.Кривчиковой. М.: МНИМП, 1996 – 1997, 860 с.; 826 с.

68.Европейское право. Учебник для вузов / Под общ. ред. Л.М.Энтина. М.: Норма-Инфра, 2000, 720 с.

69.Европейское международное право. Учебник / Отв. ред. Колосов Ю.М., Кривчикова Э.С., Саваськов П.В. М.: Международные отношения, 2005, 408 с.

70.Егиазаров В.А. Транспортное право. Учебник. М.: ЗАО Юстицин-форм, 2007, 552 с.

71. Егиазаров В.А. Транспортное законодательство государств-участников СНГ. М.: Норма, 2007, 512 с.

72.Ермолаев В.Г., Сиваков О.В. Морское право. Учебное пособие. М.: Издание г-на Тихомирова М.Ю., 2005, 255 с.

73.Ерпылева Н.Ю.. Международное транспортное право: современные проблемы // Транспортное право, 2003, № 1, с. 33 – 38.

74.Ерпылева Н.Ю. Международное частное право. Учебник. М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2004, 560 с.

75.Жильцов С.С., Зонн И.С., Ушков А.М. Геополитика Каспийского региона. М.: Международные отношения, 2003, 153 с.

76.Журнал «Транспортное право». М., Юрист, 2005-2008.

77.Землянский П.Л. Сущность и классификация смешанных перевозок // Транспортное право, 2004, № 2, с. 29 – 35, № 3, с. 25-30.

78.Информационный бюллетень Межпарламентской Ассамблеи СНГ, 2001, № 27.

79.Иоффе О.С. Советское гражданское право. Курс лекций. Часть 2. Л., 1961, с. 268-277.

80.Калпин А.Г. Чартер (природа, структура отношений, сопоставление со смежными морским и договорами). М., 1978, с. 122, 130.

81.Карбонович И.И. Международные автомобильные перевозки. Минск: Транспорт, 1999, 256 с.

82.Карро Д., Жюйар П. Международное экономическое право (перевод с французск. яз.). М.: Международные отношения, 2001, 608 с.

83.Керимов М. Великий сын Азербайджана – создатель «Контракта века» во имя народа // «Бизнес -Известия»,

специальный выпуск, 2004, сентябрь, с.3.

84.Ковалёв А.А. Современное международное морское право и практика его применения. М.: Научная книга, 2003, 416 с.

85.Кодекс внутренного водного транспорта Российской Федерации. Официальный текст с изменениями и дополнениями на 1 января 2005 года. М., Изд-во Эксмо, 2005. – 96 с.

86.Коментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации / Отв. ред. А.П.Сергеев, Ю.К.Толстой. Часть 2. М., 2006, с.521.

87. Коммюнике Саммита ГУУАМ (22 апреля 2005 года, г. Кишинэу, Молдова). http://www.guam.org.ua/ 190.448.0.0.1.0.phtml

88.Крыжановский Г.А. Международный экспедитор / Под ред. Семеновой Г.П. СПб.: Партнер ВЭД, 2002, 162 с.

89.Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мултимодальные перевозки. СПб: Выбор, 2000, 176 с.

90.Лукашук И.И. Международное право. Особенная часть. Учебник. М.: БЭК, 1998, 410 с.

91.Лунц Л.А. Курс международного частного права: В 3-х т. Т. 2, 3, М.: Спарк, 2002.

92.Материалы I Международной научно-практической конференции (ГУУАМ). Национальный институт украинско-российских отношений / Пирожков С.И. (глав. ред). Киев: Фонд Ф. Эберта, 1999, 96 с.

93.Международное морское право / Отв. ред. С.А. Гуреев. М.: Юридическая литература, 2003, 448 с.

94.Международное право. Учебник / Отв. ред. – Колосов Ю.М., Кривчикова Э.С. М.: Международные отношения, 2000, 720 с.

95.Международное публичное право. Учебник / Отв. ред. – Игнатенко Г.В., Тиунов О.И. М.: Норма, 2005, 624 с.

96.Международное публичное право. Учебник / Отв. ред. – Бекяшев К.А. М.: Проспект, 2009, 1008 с.

97.Международное частное право. Учебник /Под ред. Г.К.Дмитриевой. М., 2004, с. 442-466.

98.Международное частное право. Учебник/ Отв. ред. О.Н.Садиков. М., 1984, с.186-187.

99.Мирзаев Р. Транспортные коммуникации и геополитика в регионе Великого шелкового пути // Центральная Азия и Кавказ, 2005, № 2, с. 109 – 119.

100.Основные проформы чартеров. М., 1970// В книге: Гражданское право. Учебник. Часть II. Глава «Перевозка» / Под ред. А.Г.Калпина. М., 1999.

101.Перчик А.И. Трубопроводное право. М.: Нефть и газ, 2002, 368 с.

102.Проблема национального машстаба. М., ДОБДД МВД России, 2005, 74 с.

103.Прокопьева Е.З. Международные комбинированные перевозки грузов и разрешение споров, связанных с ними: Дис. …канд. юр. наук. СПб., 1996, 177 с.

104.Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М.: Международные отношения, 1981, 286 с.

105.Салминен Э.О., Борозна А.А., Икаев Ю.К., Икаева Т.П. Международное транспортное и таможенное право России. Учебное пособие. СПб.: Профикс, 2007, 160 с.

106.Сарафанова Е.В., Евсеева А.А., Копцев Б.П. Грузовые автомобильные перевозки. Учебное пособие. Москва-Ростов на Дону: МарТ, 2006, 480 с.

107.Семенов Н.П. Правовые аспекты международных комбинированных перевозок грузов: Автореф. дис…канд. юр. наук. М.: МГУ им. М.В. Ломоно-сова, 1983, 23 с.

108.Сиваков О.В., Ермолаев В.Г., Маковский Ю.Б. Транспортное право. Учебное пособие. М., 2001, с.12.

109.Транспортне право Украiнu. Навчпосіб. Демський Е.Ф., Гіжевський В.К., Демський С.Е., Мілашевич А.В. Кuiв:

Юрінком Інтер, 2002, 416 с.

110.Транспортное право Украины. Сборник законодательных актов / Составитель – Сунцов В.В. Харьков: Консум, 1998, 495 с.

111.Транспортное право. Учебное пособие. Автор. колл. М.: Былина, 2002, 400 с.

112.Тулеугалиев Г.И. Избранные труды по транспортному праву. Алматы: НИИ частного права КазГЮУ, 2003, 506 с.

113.Тынель А., Функ Я., Хвалей В. Курс международного торгового права. Минск: Амалфея, 2000, 500 с.

114.Фомичев В.И. Международная торговля. Учебник. М., 2001, с. 389-421.

115.Холопов К.В. Комментарий к Конвенции о договоре международной дорожной перевозке груза. М.: ЗАО Бизнес-школа «Интел – Синтез», 2000, 104 с.

116.Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник / Под ред. К.В.Холопова. М.: Юристь, 2000, 684 с.

117.Эфендиев О.Ф., Алиев Э.А. Внешнеэкономическая деятельность современного Азербайджана. Баку: «Зардаби ЛТД» 000, 2007, 328 с.

118.Эфендиев О.Ф. Некоторые международно-правовые

аспекты либе-рализации мировой торговли // Beynəlxalq hüquq, 1998, № 1, с. 47 – 57.

119.Эфендиев О.Ф. Новый международный экономический порядок в Мировом океане. М.: МФИ, 1989, 42 с.

120. Юридическая энциклопедия. Издание 5-е /Под ред. М.Ю.Тихомиро-ва. М., 2005, с. 552-727.

31.Abuzer Kendigelen, Alican Aydın. Taşıma hukuku mevzuatı. İstanbul: Beta, 2001, 1011 s.

32.Emin Ertürk. Uluslararası iktisadi birleşmeler. İstanbul: Vipaş A.Ş, 2002, 389 s.

33.Emine Yazıcıoğlu. Hamburg Kuralları'na göre taşıyanın sorumluluğu. İstanbul: Beta Basım A.Ş., 2000, 228 s.

34.Fahiman Tekil. Deniz hukuku. İstanbul: Alkim, 2001, 634 s.

35.Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni. İstanbul, 2004, Yıl 24/Sayı 1-2.

36.Rayegân Kender. Ergon Çetingil. Deniz ticareti hukuku. Temel bilgiler. İstanbul: Arikan LTD, 2007, 388 s.

37.Rayegân Kender. Türkiye'de hususi sıgorta hukuku. İstanbul: Arikan Ltd, 2008, 306 s.

4)Elektron informasiya mənbələri

121.http://vyshka.azeurotel.com/arxiv/ 2003/06/3.htm

122. http://www.un.org/russian/documen/gadocs/6spec/ r3201_s6.pdf. [1 may 1974 qoda. A/RES/3201 (S-VI)]

123.http://www.un.org/ russian/documen/gadocs/ 6spec /r3202_s6.pdf [1maə 1974 qoda. A/RES/3202 (S-VI)].

124. http://www.un.org/russian/documen/ gadocs

/convres/r20-2131.pdf.
125. http://www.un.org/russian/documen/gadocs/convres/r25-2625.pdf.
126. http: // www.sops. ru / rus / research / doctrina. asp.
127. http://www.sops.ru/rus/research/ resear1.asp
128. unece.org/trans/doc/1971/wp11/TRANS-WP11-211-Add1r.doc
129. untreaty.un.org/ilc/reports/ 2001/russian/chp4.pdf.
130. untreaty.un.org/ilc/reports/ 2001/russian/chp5.pdf.
131. untreaty.un.org/ilc/reports/ 2005/russian/chp5.pdf.

5) Digər xarici dillərdə

132.Aliyev E.A. International legal regulation of traffic and national legislation. Textbook. Baku, Huquq edebiyyati, 2003, 256 p.

133. Carole Blackshaw. Aviation Consultant, Solicitor and Lecturer. " Legal liability – the Warsaw / Montreal regime" http://www.cranfield.ac.uk/soe/cpd/hfat-airlaw.htm

134.Crispeels E. Tye United Nations Convention on international multimodal transport of goods: A background note // European Transport Law, 1980, Vol. 15, No 4, p. 358.

135.Kolloch V. Abkommen über den Internationalen

Eisenbahn-Güterverkehr (SMGS). Berlin, 1959, p.31, 178.

136.Marek Zylicz. International Air Transport Law. Dordrecht /Boston/ London: Martinus Nijhoff Rublishers, 1992, 254 p.

137.Nanassy B. Das internationale Eisen bahn fracht recht. Wien. 1956, p.577-578.

138.Uniform Rules Concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail (CIM) (COTIF, Berne 1980, entered into force 1st May 1985) http://www.miripravo.ru/forms/ perevoz/rail/cim_e.htm.

İXTİSARLAR:

AAA – Avropa Aviaşirkətləri Assosiasiyası
AATA – Avropa Aviasiya Təhlükəsizliyi Agentliyi
AB – Avropa Birliyi
ABADA – Azərbaycan Beynəlxalq Avtomobil Daşıyıcıları Assosiasiyası
ABT – Afrika Birliyi Təşkilatı
ADT – Amerika Dövlətləri Təşkilatı
AFİK – Afrika üçün İqtisadi Komissiya
AFMAK – Afrika Mülki Aviasiya Komissiyası
AHQ – «Aviasiya haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanunu
Aİ – Avropa İttifaqı
AİB – Avropa İqtisadi Birliyi
AİK – Avropa İqtisadi Komissiyası
ALTİD ESKATO BMT – BMT–nin Avropa, Qafqaz, Qara dəniz və Xəzər dənizi regionları, Yaxın Şərq, Orta Asiya və Asiya–Sakit okean regionları arasında nəqliyyat qovşağı haqqında layihə
AMAK– Avropa Mülki Aviasiya Konfransı
AR QT – Azərbaycan Respublikasının Qanunvericilik Toplusu
ASİƏT – Asiya–Sakit okean İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı
ATAT – Aeronaviqasiyanın təhlükəsizliyinin təmin olunması üzrə Avropa Təşkilatı – Avronəzarət
ATƏM – Avropada Təhlükəsizlik və Əməkdaşlıq Müşavirəsi
ATƏT – Avropada Təhlükəsizlik və Əməkdaşlıq Təşkilatı
BAEC – Beynəlxalq Aviasiya Elektro - Rabitə Cəmiyyəti – SİTA
BAS – Beynəlxalq Avtomagistrallar haqqında Avropa Sazişi
BASİ – Beynəlxalq Aviasiya Sığortaçıları İttifaqı
BANİ – Beynəlxalq Avtomobil Nəqliyyatı İttifaqı – İRU
BBDK – Baltik Beynəlxalq Dəniz Komitəsi – BİMKO
BDK – Beynəlxalq Dəniz Komitəsi
BDKA – Beynəlxalq Dəniz Yolu Konqresləri Assosiasiyası
BDSƏT – Beynəlxalq Dəniz Sputnik Əlaqələri Təşkilatı – İNMARSAT

BDSİ – Beynəlxalq Dəniz Sığorta İttifaqı
BDT – Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı – İMO
BDYS – Beynəlxalq dəmir yolu ilə yük əlaqələri haqqında Saziş
BEAF – Beynəlxalq Ekspeditor Assosiasiyaları Federasiyası – FİATA
BƏT – Beynəlxalq Əmək Təşkilatı
BGP – Beynəlxalq Gəmiçilik Palatası
BGSA – Beynəlxalq Gəmi Sahibləri Assosiasiyası
BGSF – Beynəlxalq Gəmi Sahibləri Federasiyası
BHNA – Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyaları Federasiyası – İATA
BKD – Beynəlxalq kombinə edilmiş daşımalar
BKDO – Beynəlxalq kombinə edilmiş daşımalar operatoru
BKDŞİ – Beynəlxalq kombinə edilmiş avtomobil-dəmir yolu daşımaları şirkətləri İttifaqı
BMAT – Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı – İKAO
BMT – Birləşmiş Millətlər Təşkilatı
BMTSA – Beynəlxalq Müstəqil Tanker Sahibləri Assosiasiyası – İNTERTANKO
BNAS – Beynəlxalq avtomobil daşımalarını həyata keçirən nəqliyyat vasitələri heyətinin işinə aid Avropa Sazişi – ESTR
BSK – Beynəlxalq dəmir yolu ilə sərnişin və baqaj daşımaları haqqında Konvensiya
BTC – Bakı-Tbilisi-Ceyhan Əsas Neft İxrac Boru Kəməri
BTƏ – Bakı-Tbilisi-Ərzurum Əsas Qaz İxrac Boru Kəməri
BTP – Beynəlxalq Ticarət Palatası
BTT – Beynəlxalq Tranzit Tarifi
BVF – Beynəlxalq Valyuta Fondu
BYD Konvensiyası – BYD kitabçası tətbiq edilməklə beynəlxalq yük daşımaları haqqında Gömrük Konvensiyası (TİR Konvensiyası)
BYDM – Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi haqqında Konvensiya – CMR
BYPNT – Beynəlxalq Yol Polisi və Nəqliyyat Təşkilatı

BYK – Beynəlxalq dəmir yolu ilə yük daşımaları haqqında Konvensiya
CQBK – Cənubi Qafqaz Boru Kəməri
DDA – Azərbaycan Respublikasının Dövlət Dəniz Administrasiyası
DMA – Azərbaycan Respublikasının Dövlət Mülki Aviasiya Administrasiyası
DKABF – Dəniz Kapitanları Assosiasiyalarının Beynəlxalq Federasiyası
DLBA – Dəniz Losmanlarının Beynəlxalq Assosiasiyası
EKOSOS – BMT-nin İqtisadi və Sosial Şurası
ƏDL – Ərəb Dövlətləri Liqası
ƏKTT – Ərzaq və Kənd TəsərrüfatıTəşkilatı
ƏMAK – Ərəb Mülki Aviasiya Komissiyası
FDYMC – Fransa Dəmir Yolları Milli Cəmiyyəti
GKDBA – Gəmiçilik üzrə konqreslərin Daimi Beynəlxalq Assosiasiyası
GUAM – Demokratiya və iqtisadi inkişaf naminə Təşkilat– Gürcüstan, Ukrayna, Azərbaycan, Moldova
HDMT – Hökumətlərarası Dəniz Məsləhət Təşkilatı – İMKO
XBH – Xüsusi Borcalma Hüququ
XTBS – Xidmətlərlə Ticarət üzrə Baş Saziş
İƏİT – İqtisadi Əməkdaşlıq və İnkişaf Təşkilatı
İƏT – İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı
İP – BMT- nin İnkişaf Proqramı
KOTİF – Bern Konvensiyaları (Əlavə Sazişlə) – Convention Concerning İnternational Carriage by Rail
QDS – Qarışıq daşıma müqaviləsi barədə xüsusi Saziş
QİYŞ – Qarşılıqlı İqtisadi Yardım Şurası
MAQATE – Atom Enerjisi üzrə Beynəlxalq Agentlik
MARPOL-73/78 – Gəmilərdən çirklənmənin qarşısının alınmasına dair 1978-ci il əlavələri də daxil olmaqla 1973-cü il Beynəlxalq Konvensiyası
MDB – Müstəqil Dövlətlər Birliyi
MM – Azərbaycan Respublikasının Mülki Məcəlləsi

NHQ – «Nəqliyyat haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanunu

NNAK – Nəqliyyat Nazirlərinin Avropa Konfransı

OTİF – Beynəlxalq dəmir yolu əlaqələri üzrə Hökumətlərarası Təşkilat

RANP – Regional Avianaviqasiya Proqramı

SOLAS-74/78 – Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair 1978-ci il əlavələri də daxil olmaqla 1974 – cü il Beynəlxalq Konvensiyası

ŞAƏT – Şərqi Afrika Əməkdaşlıq Təşkilatı

ŞAQK – Şimali Avropa qaz kəməri

ŞAMT – Şimali Atlantika Müqaviləsi Təşkilatı – NATO

ŞƏT – Şanxay ƏməkdaşlıqTəşkilatı

ŞSSO – Şərqi Sibir-Sakit okean boru kəməri

TASİS – MDB və Monqoliya üçün Texniki Yardım Proqramı

TDS – Tezkorlanan qida məhsullarının beynəlxalq daşınması və bu daşımalar üçün istifadə olunan xüsusi nəqliyyat vasitələri haqqında Saziş

TGM – Azərbaycan Respublikasının Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi

TRASEKA – Böyük «İpək yolu»nun bərpası üzrə lahiyə-proqram – Avropa–Qafqaz–Asiya Nəqliyyat Dəhlizi

TSLİ – Dəmir yolu ilə yük daşımaları haqqında Saziş

TTBS – Tariflər və Ticarət üzrə Baş Saziş

TTTBQ – Ticarət terminlərinin təfsiri üzrə Beynəlxalq Qaydalar – İNKOTERMS

TYDAS – Təhlükəli yüklərin quru yollar ilə beynəlxalq daşımaları haqqında

Avropa Sazişi – DOPOQ

ÜST – Ümumdünya Səhiyyə Təşkilatı

ÜTT – Ümumdünya Ticarət Təşkilatı

YUNESCO – BMT–nin elm, təhsil və mədəniyyət məsələləri üzrə Təşkilatı

YUNİDRUA – Xüsusi hüququn unifikasiyası üzrə Beynəlxalq İnstitut

YUNKTAD – BMT–nin Ticarət və İnkişaf üzrə Konfransı

YUNSİTRAL – BMT–nin Beynəlxalq Ticarət Hüququ üzrə Komissiyası

Azərbaycan Respublikası Təhsil Nazirliyi
Bakı Dövlət Universiteti

Beynəlxalq hüquq və beynəlxalq münasibətlər fakültəsi

Beynəlxalq xüsusi hüquq və Avropa hüququ kafedrası

Bakalavr təhsil pilləsi üçün

BEYNƏLXALQ NƏQLİYYAT HÜQUQU

fənninin

TƏDRİS PROQRAMI

İxtisas: 12.00.10. – «Beynəlxalq hüquq»

Azərbaycan Respublikası Təhsil Nazirliyinin
« 20 » iyun 2008-ci il tarixli 795 nömrəli
əmri ilə təsdiq edilmişdir.

BAKI – 2008

Proqram Bakı Dövlət Universitetinin «Beynəlxalq hüquq və beynəlxalq münasibətlər» fakültəsinin «Beynəlxalq xüsusi hüquq və Avropa hüququ» kafedrasında hazırlanmışdır.

Tərtib edənlər: -**Əliyev Əmir İbrahim oğlu,** BDU «Beynəlxalq münasibətlər və beynəlxalq hüquq» fakültəsinin elmi işlər üzrə dekan müavini, hüquq elmləri doktoru, dosent;
-**Əliyev Etibar Əli oğlu,** BDU «Beynəlxalq xüsusi hüquq və Avropa hüququ» kafedrasının müəllimi, hüquq elmləri namizədi;
-**Əliyeva Fatimə Etibar qızı,** BDU «Beynəlxalq xüsusi hüquq və Avropa hüququ» kafedrasının baş laborantı, hüquqşünas.

Elmi redaktor: -**Məmmədov Rüstəm Fəxrəddin oğlu,** BDU «Beynəlxalq ümumi hüquq» kafedrasının müdiri, hüquq elmləri doktoru, dosent.

Rəyçilər: -**Quliyev İ.O.,** Milli Aviasiya Akademiyasının «Hüquqşünaslıq» kafedrasının müdiri, hüquq elmləri doktoru, professor;
-**Hüseynov L.H.,** AR MM Aparatının Dövlət quruculuğu üzrə qanunvericilik şöbəsinin müdiri, hüquq elmləri doktoru, professor;
-**İmanov R.C.,** Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyası «Humanitar fənlər» kafedrasının müdiri, tarix elmləri namizədi, dosent.

«Beynəlxalq nəqliyyat hüququ» fənninin məzmununa dair izahat vərəqi

«Beynəlxalq nəqliyyat hüququ» Bakı Dövlət Universitetində tədris edilən fənlərdən biridir. Fənn kursunun tədrisinə 40 saat (26 saat mühazirə, 14 saat seminar məşğələ) ayrılmışdır və proqram özündə 12 mövzunu əks etdirir.

Fənnin tədris edilməsində məqsəd beynəlxalq nəqliyyat hüququ elmi, onun anlayışı, predmeti, prinsipləri, metod və sistemi, mənbələri, nəqliyyat-hüquq münasibətləri və onların subyektləri, beynəlxalq nəqliyyat daşımaları zamanı məsuliyyət, sığorta və nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması, habelə beynəlxalq nəqliyyat konvensiya və sazişlərinin, milli (dövlətdaxili) nəqliyyat qanunvericilik aktlarının müddəaları barədə müvafiq biliklərin tələbələrə öyrədilməsindən və bu sahədə yüksək ixtisaslı mütəxəssislərin hazırlanmasından ibarətdir. Fənnin öyrədilməsi prosesində həmçinin proqramda tövsiyə olunan elmi ədəbiyyat və mənbələrin tələbələr tərəfindən dərindən mənimsənilməsi nəzərdə tutulur.

Beynəlxalq yük, sərnişin və baqaj daşıma qaydaları, neyt, qaz və digər məhsulların boru kəməri nəqliyyatı vasitəsilə nəql edilməsi zamanı yaranan nəqliyyat-daşıma münasibətləri məhz beynəlxalq nəqliyyat hüquqi ilə tənzimlənir.

Müxtəlif növ nəqliyyat vasitələri ilə beynəlxalq yük, sərnişin və baqaj daşınması, həmçinin beynəlxalq nəqliyyat prosesi iştirakçıları (daşıyıcılar, yükgöndərənlər, yükalanlar, sərnişinlər, sığortaçılar və b.) arasındakı qarşılıqlı münasibətlər sahəsində dövlətlərin münasibətlərini tənzimləyən müqavilə və hüquqi adət normalarının məcmusu beynəlxalq nəqliyyat hüququdur. Beynəlxalq nəqliyyat hüququ ümumi və xüsusi hissələrə malik deyil, lakin nəqliyyat-hüquq münasibətlərinin tənzimlənməsində həm beynəlxalq hüququn, həm də beynəlxalq xüsusi hüququn norma, prinsip və strukturundan istifadə edir. Məsələn, beynəlxalq nəqliyyat

daşımalarının təşkili, beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri bazarına çıxış, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərindən və kommunikasiyalarından istifadə olunması üzrə dövlətlərarası münasibətlərin tənzimlənməsində beynəlxalq hüququn, beynəlxalq daşımalar zamanı nəqliyyat prosesi iştirakçıları (daşıyıcılar, müştərilər və s.) arasında münasibətlərin nizamlanmasında isə beynəlxalq xüsusi hüququn norma və müddəalarından istifadə olunur. Bu baxımdan beynəlxalq hüquq, beynəlxalq xüsusi hüquq və digər hüquq fənləri ilə yanaşı beynəlxalq nəqliyyat hüququnu dərindən öyrənmədən kamil və hərtərəfli hüquqşünas kimi yetişmək qeyri-mümkündür.

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnu dərindən mənimsəməklə dünyada baş verən qloballaşma, iqtisadi inteqrasiya və bazar iqtisadiyyatı şəraitində beynəlxalq nəqliyyat daşımaları ilə bağlı meydana çıxan çoxsaylı problemləri həll etmək olar. Eyni zamanda, müasir dövrdə beynəlxalq nəqliyyat daşıma prosesi iştirakçılarının hüquq və vəzifələrinin həyata keçirilməsini təmin edən qaydaların ümumi normalarının müəyyən edilməsi və bu normaları bilmək bu sferada çalışan hər bir hüquqşünas, təcrübi işçi və mütəxəssislər üçün olduqca vacibdir.

TƏDRİS PROQRAMININ TEMATİK QURULUŞU

Sıra №-i	Mövzunun adı	Saat cəmi	Mühazirə	Məşğələ
1.	Beynəlxalq nəqliyyat hüququ anlayışı, predmeti, metod, prinsip və mənbələri, onun hüquq sistemində mövqeyi	2	2	-
2.	Beynəlxalq daşıma müqaviləsi	3	2	1
3.	Beynəlxalq dəmir yolu daşımaları	4	2	2
4.	Beynəlxalq dəniz daşımaları	4	2	2
5.	Beynəlxalq hava daşımaları	4	2	2
6.	Beynəlxalq avtomobil daşımaları	4	2	2
7.	Beynəlxalq su (çay) daşımaları	3	2	1
8.	Beynəlxalq boru kəməri daşımaları	3	2	1
9.	Beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımalar	3	2	1
10.	Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarında mülki-hüquqi məsuliyyət və sığortaetmə	3	2	1
11.	Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarında nəqliyyat təhlükəsizliyi	3	2	1
12.	Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ	4	4	-
	CƏMİ:	**40**	**26**	**14**

MÖVZU 1. Beynəlxalq nəqliyyat hüququ anlayışı, predmeti, metod, prinsipvə mənbələri, onun hüquq sistemində mövqeyi.

Beynəlxalq nəqliyyat hüququ anlayışı, onun predmeti, məqsəd və vəzifələri. Müasir dövrdə dövlətlərarası münasibətlər xarici iqtisadi-ticarət əlaqələrinin genişlənməsi ilə səciyyələnir. Beynəlxalq nəqliyyat beynəlxalq əmək bölgüsü əsasında dövlətlər arasında yaranmış əlaqələrin təmin edilməsində mühüm rol oynayır.

Yük, sərnişin və baqaj daşınmasında əmələ gələn münasibətlər hüquqi tənzimlənməni tələb edir. Beynəlxalq nəqliyyat hüququ dedikdə müxtəlif nəqliyyat növləri ilə beynəlxalq yük, sərnişin və baqaj daşınması sahəsində dövlətlər arasında əmələ gələn münasibətləri, həmçinin beynəlxalq nəqliyyat prosesi iştirakçıları (daşıyıcı, yükgöndərən, yükalan, sərnişin və b.) arasında qarşılıqlı münasibətləri tənzimləyən müqavilə və adi hüquq normalarının məcmusu başa düşülür.

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun əsas elementi, əmələ gəlmə əlaməti yük və sərnişinlərin beynəlxalq daşınması, nəql olunmasıdır. Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun predmeti dedikdə onun nizama saldığı nəqliyyat –hüquq münasibətləri başa düşülür. Belə münasibətlərin tənzimlənməsində tətbiq edilən hüquqi forma və mexanizmlər beynəlxalq nəqliyyat hüququnun metodudur.

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun prinsipləri: ümumi prinsiplər (beynəlxalq nəqliyyat münasibətlərində dövlətlərin suveren bərabərliyi, dövlətlərin qarşılıqlı əməkdaşlıq prinsipi, dövlətlərin öz üzərinə götürdükləri öhdəliklərin vicdanla yeri-nə yetirilməsi prinsipi və s.), xüsusi prinsiplər (beynəlxalq nəqliyyat daşımalarında nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması, nəqliyyat standartlaşdırılması və s.).

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun məzmunu və tərkib hissələri: beynəlxalq dəmir yolu hüququ, beynəlxalq dəniz hüququ, beynəlxalq hava hüququ, beynəlxalq avtomobil hüququ, beynəlxalq su (çay) hüququ, beynəlxalq boru kəməri hüququ və müəyyən hissədə milli (dövlətdaxili) nəqliyyat hüququ.

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun mənbələri: beynəlxalq müqavilələr (konvensiya, saziş, razılaşma və s.), milli qanunvericilik aktları (qanun, məcəllə, nizamnamə və s.) və digərləri.

Beynəlxalq daşımalar anlayışı, xüsusiyyətləri və növləri. Beynəlxalq nəqliy-yat daşımaları dedikdə beynəlxalq müqavilələrlə müəyyən edilmiş şərtlərə uyğun olaraq, iki və ya bir neçə dövlətin ərazisində həyata keçirilən daşımalar başa düşülür.

Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının Azərbaycan

Respublikasının sosial-iqtisadi durumuna və onun inkişafına təsiri.

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun normaları: iştirakçıların dairəsinə görə – universal və partikulyar, hüquqi tənzimetmə üsuluna görə – dispozitiv və imperativ. Beynəlxalq nəqliyyat-hüquq münasibətlərinin tənzimlənməsində kollizion normaların rolu.

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun hüquq sistemində tutduğu yer. Beynəlxalq nəqliyyat hüququ beynəlxalq ümumi hüququn və beynəlxalq xüsusi hüququn kompleks sahəsi kimi – kompleks hüquq institutudur.

MÖVZU 2. Beynəlxalq daşıma müqaviləsi.

Beynəlxalq daşıma müqaviləsi anlayışı və onun hüquqi xüsusiyyətləri. Beynəlxalq daşıma prosesinin və nəqliyyat əməliyyatlarının əsas məqsədi yük və sərnişinləri müəyyən bir yerdən başqa yerə (təyinat yerinə) çatdırmaqdan ibarətdir. Bu məqsədə məhz beynəlxalq daşıma müqaviləsi çərçivəsində nail olunur.

Beynəlxalq daşıma müqaviləsi beynəlxalq nəqliyyat hüququnun əsas institutu kimi. Beynəlxalq daşıma müqaviləsini daxili daşıma müqaviləsindən fərqləndirən əsas xüsusiyyət – onun xarici elementə malik olması.

Beynəlxalq daşıma müqaviləsinin növləri: beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi, beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi, beynəlxalq baqaj daşınması müqaviləsi.

Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi anlayışı, onun elementləri, hüquqi təbiəti və predmeti. Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinə görə, daşıyıcı yükgöndərən tərəfindən ona tapşırılan yükü xaricdə olan təyinat yerinə çatdırmağı və yükü almağa səlahiyyəti olan şəxsə (yükalana) verməyi, yükgöndərən isə yükün daşınması üçün müəyyən edilmiş haqqı ödəməyi öhdəsinə götürür. Öz hüquqi təbiətinə görə beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi əvəzli, ikitərəfli və real müqavilədir.

Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsində tərəflər,

müqavilənin subyektləri, forması və yerinə yetirdiyi funksiyalar. Beynəlxalq yük daşıma sənədləri: qaimə, konosoment, çarter.

Beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi anlayışı, onun elementləri, əsas xüsusiyyətləri, subyekt tərkibi və forması. Beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi tərəflərdən biri xarici şəxs olan və dövlətlər arasında həyata keçirilən sərnişin daşınmasını rəsmiləşdirən elə bir müqavilədir ki, bu müqaviləyə görə, daşıyıcı sərnişini təyinat yerinə çatdırmağı, sərnişin isə müəyyən olunmuş minik haqqını ödəməyi öhdəsinə götürür. Beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi öz hüquqi təbiətinə görə konsensual, əvəzli və ikitərəfli müqavilədir.

Sərnişin bileti beynəlxalq sərnişin daşımalarını rəsmiləşdirən əsas nəqliyyat sənədidir. Biletin sübutedici funksiyası. Sərnişin biletinin növləri: adlı sərnişin bileti, adsız sərnişin bileti. Sərnişin bileti, adətən, fərdi qaydada verilir. Bununla belə, sərnişinlərə kollektiv bilet də verilə bilər. Turist daşımaları zamanı, bir qayda olaraq, kollektiv sərnişin biletlərindən istifadə olunur.

Beynəlxalq baqaj daşınması müqaviləsi anlayışı, onun elementləri, hüquqi xarakteri və rəsmiləşdirilmə forması. Beynəlxalq baqaj daşınması müqaviləsinə görə, daşıyıcı sərnişinin ona verdiyi baqajı təyinat yerinə çatdırmağı və baqajı almağa səlahiyyəti olan şəxsə verməyi, sərnişin isə baqajın daşınma haqqını ödəməyi öhdəsinə götürür. Beynəlxalq baqaj daşınması müqaviləsi öz hüquqi xarakterinə görə real, ikitərəfli və əvəzli müqavilədir.

Beynəlxalq baqaj daşınması müqaviləsi sərnişin daşınması müqaviləsinə görə və ona münasibətdə əlavə (aksessor), habelə asılı və törəmə müqavilə hesab edilir.

Baqaj qəbzi beynəlxalq baqaj daşınması müqaviləsinin mövcudluğunu və bağlanma faktını təsdiqləyən sənəd kimi müqavilənin sadə yazılı formasını ifadə edir. Bundan əlavə, baqaj qəbzi sübutedici funksiyanı da yerinə yetirir.

MÖVZU 3. Beynəlxalq dəmir yolu daşımaları.

Beynəlxalq dəmir yolu ilə daşıma anlayışı, onun təşkili və xüsusiyyətləri. Dəmir yolu ilə beynəlxalq daşıma dedikdə dövlətlərarası (beynəlxalq) saziş əsasında iki və daha çox dövlətlər arasında həyata keçirilən dəmir yolu daşınması başa düşülür.

Beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının novləri. Nəqliyyat əməliyyatının obyektinə görə: yük daşıma, sərnişin daşıma, baqaj daşıma, yük baqajı (mal maqajı) daşıma. Qonşu xarici dövlətlərin ərazisində başa çatmasına görə: qonşu daşıma, tranzit daşıma. Daşımanın bir və ya bir neçə nəqliyyat (daşıma) sənədi ilə həyata keçirilməsinə görə: birbaşa daşıma, birbaşa olmayan daşıma. Sərhəd dəmir yolu stansiyasında yükün verilmə qaydasına görə: yükləməklə daşıma, yükvurmasız daşıma. Beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının xüsusi növü – yenidən göndərməklə yük daşıma.

Beynəlxalq dəmir yolu daşımaları sahəsində beynəlxalq çoxtərəfli müqavilələr. Bern Konvensiyası beynəlxalq dəmir yolu daşımaları barədə çoxtərəfli universal saziş kimi. KOTİF Sazişi (1990-cı il).KOTİF-ə «A» əlavəsi – dəmir yolu ilə beynəlxalq sərnişin daşıma şərtlərini, «B» əlavəsi isə beynəlxalq dəmir yolu ilə yük daşımalarının şərtlərini müəyyən edir. KOTİF Qərbi, Mərkəzi və Cənubi Avropa ölkələrində beynəlxalq dəmir yolu ilə daşıma müqaviləsini tənzimləyir. Dəmir yolu ilə beynəlxalq yük daşımaları haqqında Saziş (1950-ci il). Bu Saziş Azərbaycan Respublikasında, habelə MDB ölkələrində dəmir yolu ilə beynəlxalq yük daşımalarını tənzimləyən əsas beynəlxalq hüquqi aktdır. Sazişin tənzim etdiyi məsələlər: yük daşıma şərtləri, daşıma haqqı (ödəniş) üzrə münasibətlər, daşıma sənədinin forması və onun tərtib edilmə qaydası, daşıyıcının (dəmir yolunun) məsuliyyəti və s. Dəmir yolu ilə beynəlxalq sərnişin və baqaj daşınması və onun şərtləri.

Beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının təşkilinə aid sazişlər. Bu sazişlər öz quruluşuna və məzmununa görə müxtəlif qruplara bölünür: sərhəd dəmir yolu da-şımasına aid olan sazişlər, xidməti

təlimatlar, vaqonlardan və digər daşıma vasitə-lərindən qarlışıqlı istifadə barədə sazişlər, qarşılıqlı hesablaşmalar barədə sazişlər.

MDB və Yaxın Şərq ölkələrində dəmir yolu nəqliyyatı ilə beynəlxalq daşımaların hüquqi tənzimlənməsi. Avropa Birliyi regionunda beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının xüsusiyyətləri.

Beynəlxalq dəmir yolu daşımaları sahəsində beynəlxalq təşkilatlar və onların fəaliyyətinin əsas istiqamətləri. Beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının inkişafında aşağıda göstərilən xüsusiləşdirilmiş təşkilatların mühüm rolu vardır: Dəmir Yolu Konqreslərinin Beynəlxalq Assosiasiyası (1884-cü il), Sərnişin və baqaj vaqonları üzrə Beynəlxalq İttifaq (1889-cu il), Beynəlxalq Dəmir Yolu Nəqliyyatı Komitəsi (1902-ci il), Beynəlxalq Dəmir Yolu İttifaqı (1922-ci il), Avropa Dəmir Yolu Daşımaları İttifaqı (1953-cü il), Sərnişin tarifləri üzrə Avropa Konfransı (1975-ci il) və b.

Beynəlxalq dəmir yolu daşımaları haqqında müqavilə. Müqavilənin şərtləri və məzmunu. Müqavilə üzrə tərəflərin hüquq və vəzifələri, mülki-hüquqi məsuliyyət, pretenziya və iddialar.

Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq dəmir yolu daşımaları sahəsində müqavilə praktikası, normativ hüquqi aktları və onların beynəlxalq nəqliyyat hüququnun inkişafında rolu.

MÖVZU 4. Beynəlxalq dəniz daşımaları.

Beynəlxalq dəniz daşımaları anlayışı, onun xüsusiyyətləri və təşkilati-hüquqi forması. Beynəlxalq dəniz daşımalarının növləri: tramp gəmiçiliyi, xətt gəmiçiliyi. Tramp gəmiçiliyi qeyri-müntəzəm daşımaları həyata keçirir və ona çox vaxt qeyri-müntəzəm gəmiçilik deyilir. Xətt gəmiçiliyi isə, bir qayda olaraq, müntəzəm daşımaları həyata keçirir və buna görə də dəniz gəmiçiliyinin bu formasına müntəzəm gəmiçilik də deyilir.

Beynəlxalq dəniz daşımaları sahəsində beynəlxalq çoxtərəfli müqavilələr. Beynəlxalq nəqliyyat konvensiyaları (sazişləri) beynəlxalq dəniz daşımalarını hüquqi tənzimetmənin əsas

növlərindən biridir. «Dəniz hüququ barədə» 1982-ci il BMT Konvensiyası dəniz hüququ sahəsində ən mühüm konvensiyalardan biri hesab olunur.

Ticarət gəmiçiliyinin, əsasən, üç sahəsinə aid olan beynəlxalq sazişlər daha əhəmiyyətlidir: beynəlxalq dəniz daşımalarının təşkilinə aid olan sazişlər, dəniz gəmiçiliyinin təhlükəsizliyinə aid olan sazişlər, gəmi sahiblərinin məsuliyyətini tənzimləyən sazişlər.

Dəniz adətləri: beynəlxalq-hüquqi adətlər, milli dəniz adətləri. Ümumi qəzalığın bölüşdürülməsi. 1974-cü il York-Antverpen qaydaları.

Dəniz daşımaları sahəsində beynəlxalq təşkilatlar və onların əsas fəaliyyət istiqamətləri. Dəniz daşımaları sahəsində beynəlxalq hüquq normalarının formalaşmasında aşağıdakı təşkilatlar mühüm rol oynayır: Beynəlxalq Dəniz Sığorta İttifaqı (1874-cü il), Beynəlxalq Dəniz Komitəsi (1897-ci il), Baltik və Beynəlxalq Dəniz Komitəsi (1905-ci il), Beynəlxalq Gəmiçilik Palatası (1948-ci il), Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı (1958-ci il), Beynəlxalq Gəmi Sahibləri Assosiasiyası (1970-ci il), Beynəlxalq Dəniz Sputnik Əlaqələri Təşkilatı –İNMARSAT (1976-cı il), Gəmiçilik üzrə Komitə – YUNKTAD (1965-ci il) və b.

Beynəlxalq dəniz çarter daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi. Çarter anlayışı və onun əhəmiyyəti. Çarterin növləri. Çarter fraxtetmə müqaviləsi kimi. Standart çarter formaları. Çarterin məzmunu.

Beynəlxalq gəmiçilikdə konosament daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi. 1924-cü il Brüssel Konvensiyasının əsas cəhətləri, 1968-ci il Brüssel Protokolu, Dənizlə yük daşınması haqqında BMT Konvensiyası (Hamburq qaydaları). Konosamentin hüquqi təbiəti və məzmunu. Konosamentin növləri və proformaları. Konosament proformalarına qeyd-şərtlərin daxil edilməsi.

Beynəlxalq xətt daşımalarının təşkili və şərtləri. Xətt konfransları xətt daşımalarının həyata keçirilməsinin əsas təşkilati

forması kimi. Xətt konfranslarının Davranış Məcəlləsi (1974-cü il). Məcəllə BMT çərçivəsində bağlanan mühüm beynəlxalq sazişdir.

Dənizlə beynəlxalq sərnişin daşınmasının hüquqi tənzimlənməsi və xüsusiyyətləri. 1961-ci il Brüssel Konvensiyası, 1967-ci il Brüssel Konvensiyası, 1974-cü il Afina Konvensiyası.

Beynəlxalq dəniz daşıma müqavilələri üzrə tərəflərin hüquq və vəzifələri, məsuliyyətin əsasları və həddi.

Azərbaycan Respublikasının Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi. Azərbaycan Respublikasının Dövlət Dəniz Administrasiyası. Beynəlxalq dəniz daşımaları sahəsində Azərbaycan Respublikasının müqavilə təcrübəsi, milli (daxili) dəniz hüququnun beynəlxalq nəqliyyat hüququnun inkişafında rolu.

MÖVZU 5. Beynəlxalq hava daşımaları.

Beynəlxalq hava daşımaları anlayışı və onun növləri. Beynəlxalq hava daşımaları dedikdə elə daşımalar başa düşülür ki, həmin daşımalar zamanı, heç olmasa, yerə enmə məntəqələrindən biri başqa dövlətin ərazisində olsun. Müntəzəm daşımalar, qeyri-müntəzəm daşımalar və kabotaj daşımaları. Beynəlxalq hava nəqliyyatı və daşımaların təşkili.

Beynəlxalq hava daşımaları sahəsində beynəlxalq çoxtərəfli müqavilələr. Beynəlxalq hava daşımalarının təşkilində «Beynəlxalq mülki aviasiya haqqında» 1944-cü il Çikaqo Konvensiyasının rolu və əhəmiyyəti.

Aviaşirkətlərin kommersiya hüquqları. «Hava azadlıqları»: başqa dövlətin ərazisi üzərindən yerə enmədən uçub keçmək hüququ, xarici dövlətin ərizəsində qeyri-kommersiya məqsədləri üçün yerə enmək hüququ, öz ölkəsində hava gəmisinə götürdüyü yükü başqa dövlətin ərazisində boşaltmaq hüququ, öz ölkəsinin ərizəsinə göndərilən yükü başqa dövlətin ərazisində hava gəmisinə götürmək hüququ, istənilən üçüncü ölkəyə ünvanlanan yükü hava gəmisinə götürmək və belə üçüncü ölkələrdən göndərilən yükü boşaltmaq hüququ. İki əlavə «hava azadlığı».

Hava nəqliyyatı sahəsində beynəlxalq təşkilatlar: Beynəlxalq Mülki Avia-siya Təşkilatı (1944-cü il), Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyası (1945-ci il), Avropa Mülki Aviasiya Konfransı (1954-cü il), Avropa Hava Naviqasiya Təhlükə-sizliyi Təşkilatı – Avronəzarət (1960-cı il), Beynəlxalq Mülki Aeroportlar Asso-siasiyası (1962-ci il), Beynəlxalq Hava Daşımaları Assosiasiyası (1971-ci il) və b.

Beynəlxalq hava daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi. Tənzimlənmə sistemi – «Varşava sistemi». «Beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün» Konvensiya – 1929-cu il Varşava Konvensiyası və onun tətbiq sferası. 1929-cu il Varşava Konvensiyasını tamamlayan Əlavə Protokollar: 1955-ci il Haaqa Protokolu, 1966-cı il Monreal Sazişi, 1971-ci il Qvatemala Protokolu, 4 nömrəli Monreal Protokolu. 1999-cu il Monreal Konvensiyası.

Beynəlxalq hava daşımaları haqqında qaydalar. İATA-nın beynəlxalq daşıma şərtləri. Hava gəmilərinin fraxt edilməsi və çarter aviadaşımaları. Hava çarter müqaviləsi və onun hüquqi təbiəti. Aviaçarter müqaviləsinə görə, bir tərəf (kirayəyə verən) sərnişin, yük, baqaj daşınması və ya digər məqsədlər üçün hava gəmisinin tutumunu haqqı ödənilməklə, tamamilə və ya qismən bir və ya bir neçə reys üçün digər tərəfə (kirayəçiyə) verməyi öhdəsinə götürür. «Müqavilə üzrə daşıyıcı olmayan şəxslərin həyata keçirdikləri beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların infikasiyası üçün Varşava Konvensiyasına» Əlavə Konvensiya – Qvadalaxara Konvensiyası (1961-ci il). Faktiki daşıyıcı anlayışı. Faktiki daşıyıcı dedikdə müqavilə üzrə daşıyıcı olmayan, lakin daşımanı həyata keçirməyə hüququ olan şəxs başa düşülür.

Beynəlxalq hava daşımaları haqqında müqavilə üzrə tərəflərin hüquqları, vəzifələri və məsuliyyəti. Pretenziya və iddialar.

Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq hava daşımaları sahəsində qanunvericiliyi və müqavilə praktikası. «Aviasiya haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanunu. Azərbaycan Respublikasının Dövlət Mülki Aviasiya Administrasiyası. Milli

(daxili) hava hüququnun beynəlxalq nəqliyyat hüququnun inkişafında rolu və əhəmiyyəti.

MÖVZU 6. Beynəlxalq avtomobil daşımaları.

Beynəlxalq avtomobil daşımaları anlayışı. Beynəlxalq avtomobil daşımaları həyata keçirilən zaman avtonəqliyyat vasitələri dövlət sərhədlərini keçərək başqa dövlətin avtomobil yolları ilə hərəkət edir. Daşımaların təşkili, xüsusiyyətləri və növləri. Müntəzəm daşımalar və qeyri-müntəzəm daşımalar. «Məkik daşımalar» – xüsusi xarakterli beynəlxalq daşımadır.

Beynəlxalq avtomobil daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi. Beynəlxalq avtodaşımalar sahəsində əsas beynəlxalq çoxtərəfli müqavilələr. Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi (BYDM) haqqında Konvensiya (1956-cı il). Konvensiyanın əsas cəhətləri və tətbiq sahəsi. Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin elementləri və müqavilənin məzmunu.

Avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq yükdaşıma sahəsində Gömrük Konven-siyası (1959-cu il). Konvensiyanın predmeti və əsas xüsusiyyətləri. BYD kitabçası və onun tətbiq qaydaları.

Beynəlxalq avtomobil daşımaları sahəsində digər çoxtərəfli sazişlər: vergi prosedur və qaydalarını tənzimləyən beynəlxalq sazişlər [Beynəlxalq yük daşınması üçün istifadə olunan avtomobil nəqliyyat vasitələrinə görə vergi ödənilməsi haqqında Konvensiya (1956-cı il) və b.], yol hərəkətinin təşkilinə aid olan beynəlxalq sazişlər [Yol hərəkəti haqqında Konvensiya (1968-cı il), Yol nişanları və işarələri haqqında Protokol (1949-cu il) və b.], bəzi spesifik kateqoriyalı yüklərin daşınmasına aid olan beynəlxalq sazişlər [Təhlükəli yüklərin quru yollar ilə beynəlxalq daşımaları haqqında Avropa Sazişi (1975-ci il) və b.], sürücülərin iş və istirahət rejimini müəyyən edən beynəlxalq sazişlər [Beynəlxalq avtomobil daşımalarını həyata keçirən nəqliyyat vasitələri heyətinin işinə aid Avropa Sazişi (1970-ci il) və b.].

Beynəlxalq avtomobil daşımaları sahəsində ikitərəfli hökumətlərarası sazişlər. İcazə sistemi və onun xüsusiyyətləri.

Beynəlxalq avtomobil daşımaları sahəsində beynəlxalq təşkilatlar: Beynəlxalq Avtomobil Nəqliyyatı İttifaqı (1948-ci il), Beynəlxalq Avtonəqliyyat Federasiyası (1948-ci il), Uzaq Reys Yük Avtomobilləri Sürücülərinin Beynəlxalq İttifaqı (1957-ci il), BMT AİK Daxili Nəqliyyat Komitəsi, AİBNK, Beynəlxalq Ekspeditor Assosiasiyaları Federasiyası (1926-cı il), Beynəlxalq Yol Polis və Nəqliyyat Təşkilatı və b. Beynəlxalq avtomobil nəqliyyatının inkişafında BANİ-nin rolu və fəaliyyət istiqamətləri.

Avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq sərnişin daşımaları. Bu sahənin tənzim-lənməsi üçün xüsusi qəbul edilmiş sazişlər: «Beynəlxalq avtomobil sərnişin və baqaj daşımaları müqaviləsi haqqında» Konvensiya (1973-cü il), «Sərnişinlərin və baqajın beynəlxalq avtomobil daşımaları haqqında» Bişkek Konvensiyası (1997-ci il).

Beynəlxalq avtomobil daşımaları haqqında müqavilə üzrə tərəflərin hüquq və vəzifələri, məsuliyyətin əsasları və hədləri. Üçüncü şəxslərə zərər vurulması ilə bağlı təminat. Pretenziya və iddialar.

Beynəlxalq avtomobil daşımalarına dair Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyi və müqavilə praktikası. «Avtomobil nəqliyyatı haqqında» Azər-baycan Respublikasının Qanunu. Azərbaycan Beynəlxalq Avtomobil Daşıyıcıları Assosiasiyası. Milli (dövlətdaxili) avtomobil hüququnun beynəlxalq nəqliyyat hüququnun inkişafına təsiri.

MÖVZU 7. Beynəlxalq su (çay) daşımaları.

Beynəlxalq su (çay) daşımaları anlayışı, onun xüsusiyyətləri, rolu və əhəmiyyəti.

Beynəlxalq su (çay) nəqliyyatının spesifik cəhətləri. Beynəlxalq çaylar və su yolları. Açıq çaylar. Beynəlxalq çaylar dənizlə bağlı olan elə çaylardır ki, onlar iki və ya daha çox dövlətin

ərazisindən axıb keçir və ya onların ərazisini bölür. Belə çaylar çayətrafı dövlətlərin ticarət gəmilərinin naviqasiyası üçün açıq olur. Onlar digər dövlətlərin ticarət gəmilərinin naviqasiyası üçün də açıq olduqda belə çaylara açıq çaylar deyilir.

Su (çay) nəqliyyatı ilə beynəlxalq xarici ticarət daşımalarının növləri: ixrac daşıması, idxal daşıması, tranzit daşıma, xarici fraktedənlərin yüklərinin daşınması.

Su (çay) nəqliyyatı ilə beynəlxalq daşımaların hüquqi tənzimlənməsi. Bu sahədə beynəlxalq çoxtərəfli müqavilələr. Reyn üzrə gəmiçilik haqqında Konven-siya (1868-ci il), Dunayda gəmiçiliyin rejimi haqqında Konvensiya (1948-ci il).

Daxili su (çay) nəqliyyat hüquq sistemində əsas hüquq institutları: daxili su (çay) yollarının hüquqi rejimi, gəminin hüquqi statusu, gəminin təhlükəsizliyi, gəmilərin toqquşmasından dəyən zərərin ödənilməsi, batmış əmlakın hüquqi rejimi, su (çay) limanlarının hüquqi rejimi, gəmilərin icarəsi, gəmi heyətinin hüquqi vəziyyəti, yük daşımalarının normativ hüquqi tənzimlənməsi, sərnişin daşımalarının, baqaj və poçt göndərişlərinin hüquqi tənzimlənməsi, gəmilərin və digər əmlakın xilas edilməsi, ümumi qəza və b.

Beynəlxalq miqayasda həyata keçirilən su (çay) daşımaları beynəlxalq su (çay) hüquqi ilə tənzimlənir. Beynəlxalq su (çay) hüququ dedikdə beynəlxalq çayların, göllərin, qeyri-dəniz kanallarının və digər beynəlxalq əhəmiyyətli daxili su yollarının istifadəsilə bağlı dövlətlər arasındakı münasibətləri tənzimləyən hüquq normalarının məcmusu başa düşülür.

Su (çay) daşımaları sahəsində beynəlxalq və regional təşkilatlar. Beynəlxalq su (çay) daşımalarının inkişafında onların rolu və əhəmiyyəti. Bu qəbildən olan təşkilatlar sırasında aşağıdakıları, xüsusilə, fərqləndirmək lazımdır:

-1)sahənin ayrıca aspektləri ilə məşğul olan ümumi xarakterli beynəlxalq hökumətlərarası və qeyri-hökumət təşkilatları [BMT və onun orqanları (EKOSOS və onun köməkçi orqanı – Təbii Ehtiyatlar

üzrə Komitə və s.); AİK və onun orqanları – Su Ehtiyatları Problemləri üzrə Komitə və s.];

-2)konkret beynəlxalq çayların bütövlükdə istifadəsi üzrə hökumətlərarası təşkilatlar. Bu təşkilatlar ikitərəfli və çoxtərəfli əsasda yaradılmış və onlar məcmu şəklində beynəlxalq su (çay) komissiyaları adlanır: məsələn, Seneral çayının istifadə edilməsi üzrə dövlətlərarası Komitə, Dunay Komissiyası, Reyn üzrə Mərkəzi Gəmiçilik Komissiyası, ABŞ və Qvatemala arasında sərhəd və su ehtiyatları məsələləri üzrə Beynəlxalq Komissiya və s.

Beynəlxalq su (çay) nəqliyyatı ilə daşıma müqavilələri. Müqavilə üzrə tərəflərin hüquq və vəzifələri, məsuliyyət və onun əsasları.

Azərbaycan Respublikasında su (çay) nəqliyyatı ölkənin nəqliyyat sisteminin tərkib hissəsi kimi və onun inkişaf etdirilməsi perspektivləri.

MÖVZU 8. Beynəlxalq boru kəməri daşımaları.

Beynəlxalq boru kəməri daşımaları anlayışı və xüsusiyyətləri. Boru kəməri nəqliyyatı nəqletmə prosesi əməliyyatlarının yüksək mexanikləşdirmə və avtomatlaşdırma dərəcəsi ilə xarakterizə olunur və bir sıra xüsusiyyətləri ilə digər nəqliyyat növlərindən fərqlənir: boru kəməri nəqliyyatında daşıma vasitələrindən istifadə olunmur, iş rejimi iqlim şəraitindən asılı deyildir, daşımanın idarəolunma rejimi sadə və asandır, məhsulun (neft, qaz və neft məhsullarının) nəql edilmə prosesi mexanikləşdirilmiş və avtomatlaşdırılmış şəkildə həyata keçirilir, boru kəmərinin istismarı sadədir, nəqletmə və yükvurma-yükboşaltma əməliyyətları vahid proses halında birləşir və s.

Nəqliyyat sistemində boru kəməri nəqliyyatının tutduğu yer və onun əhəmiyyəti. «Nəqliyyat haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanununa (1999-cu il) müvafiq olaraq, Azərbaycan Respublikasının ərazisində yerləşən magistral boru kəmərləri nəqliyyat anlayışının məna yükü altına düşür. Boru kəməri

nəqliyyatının növləri (neft kəməri, qaz kəməri) və hüquqi xarakteristikası. Boru kəməri nəqliyyatı ümumi istifadədə olan qeyri-universal, magistral nəqliyyat növünə aiddir və bəzən ona ixtisaslaşmış nəqliyyat da deyilir.

Beynəlxalq boru kəməri daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi. Beynəlxalq boru kəməri nəqliyyatı infrastrukturunun əsasını təşkil edən beynəlxalq hüquqi aktlar: Avropa Enerji Xartiyası (1991-ci il), Enerji Xartiyasına Müqavilə (1994-cü il), Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizinin inkişafına dair beynəlxalq nəqliyyat haqqında Əsas Çoxtərəfli Saziş (1998-ci il), Dövlətlərarası neft və qaz nəqli sistemlərinin yaradılması üçün təşkilati prinsiplərə dair Çərçivə Sazişi (1999-cu il), GUAM İttifaqı haqqında Saziş (1997-ci il) və b.

Beynəlxalq boru kəməri daşımalarının həyata keçirilməsi qaydaları, bu sahədə əməkdaşlıq və tərəfdaşlığın prinsipləri.

Azərbaycan Respublikasının regional boru kəməri daşımalarında iştirakı, müqavilə praktikası və onun inkişaf perspektivləri: Boru kəmərləri magistralları ilə neft və neft məhsullarının tranziti sahəsində razılaşdırılmış siyasətin aparılması haqqında Saziş (1996-cı il), Xam neftin Azərbaycan Respublikası, Gürcüstan və Türkiyə Cümhuriyyətinin əraziləri ilə Bakı-Tbilisi-Ceyhan Əsas İxrac Boru Kəməri vasitəsi ilə nəql edilməsinə dair Azərbaycan Respublikası, Gürcüstan və Türkiyə Cümhuriyyəti arasında Saziş (1999-cu il), Təbii qazın Azərbaycan Respublikası və Gürcüstan ərazilərində və bu ərazilərin hüdudlarından kənarda Cənubi Qafqaz Boru kəməri sistemi vasitəsi ilə tranziti, nəql edilməsi və satışına dair Azərbaycan Respublikası və Gürcüstan arasında Saziş (2001-ci il), Azərbaycan Respublikası ilə Qazaxıstan Respublikası arasında neftin beynəlxalq bazarlara nəql olunmasında əməkdaşlıq haqqında Memorandum (1997-ci il), Azərbaycan Respublikası Hökuməti və Yunanıstan Respublikası Hökuməti arasında təbii qaz və neft sahəsində əməkdaşlıq haqqında Memorandum (2007-ci il) və b. BTC və BTƏ boru kəmərləri sistemi. «Əsrin müqaviləsi» ümummilli lider Heydər Əliyevin şah əsəridir.

Beynəlxalq boru kəməri daşımalarının beynəlxalq nəqliyyat hüququnun formalaşmasında rolu. Beynəlxalq boru kəməri nəqliyyatı qloballaşma dövründə ölkələrin dünya iqtisadiyyatına inteqrasiya prosesinə və müasir beynəlxalq nəqliyyat-hüquq münasibətlərinin davamlı və stabil inkişafına mühüm təsir göstərir.

MÖVZU 9. Beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımalar.

Beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşıma anlayışı, onun əsas xüsusiyyətləri, şərtləri və təşkili. Beynəlxalq qarışıq daşıma dedikdə iki dövlət arasında həyata keçirilən, yükgöndərmə və təyinat yeri iki müxtəlif ölkə ərazisində olan və vahid daşıma sənədi əsasında operator tərəfindən bir neçə nəqliyyat növünün iştirakı ilə yerinə yetirilən daşıma başa düşülür. Ona intermodal daşıma və ya multimodal daşıma da deyilir.

Beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımaların beynəlxalq hüquqi tənzimlənməsi. Bu sahədə beynəlxalq nəqliyyat müqavilələri. Beynəlxalq qarışıq yük daşımaları haqqında BMT Konvensiyası (1980-ci il). Konvensiyanın qəbul edilməsini şərtləndirən başlıca amillər: malların (yüklərin) təyinat yerinə çatdırılması prosedurunun sadələşdirilməsi, nəqliyyat (daşıma) xidməti vasitəsilə beynəlxalq ticarətin inkişaf etdirilməsi. Konvensiyanın əsas məqsədi – «qarışıq daşıma operatoru» kimi beynəlxalq hüquq institutunun yaradılması.

Beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımalarda operator və onun rolu. Qarışıq daşıma operatorunun hüquqi statusu üç əsas əlamətlə müəyyən edilir: birinci, operator öz adından və ya onun adından hərəkət edən başqa şəxsin vasitəsilə qarışıq daşıma müqaviləsi bağlayan şəxsdir; ikinci, operator qarışıq daşıma müqaviləsinin tərəflərindən biridir; üçüncü, operator qarışıq daşıma müqaviləsinin icra olunması üçün öz üzərinə öhdəlik (məsuliyyət) götürən şəxsdir.

Qarışıq daşıma müqaviləsinə görə, operator beynəlxalq qarışıq daşımanın (intermodal daşımanın) həyata keçirilməsinin təmin edilməsini haqq əvəzində öhdəsinə götürür. Qarışıq daşıma

operatoru dedikdə şəxsən öz adından və ya onun adından hərəkət edən başqa şəxsin vasitəsilə qarışıq daşıma müqaviləsi bağlayan, müqavilə tərəfi kimi çıxış edən və müqavilənin icra edilməsi məsuliyyətini öz üzərinə götürən şəxs başa düşülür. Operatorlar bir neçə qrupa bölünür: a) konteyner operatoru, konvensional operator; b) faktiki operator, müqavilə operatoru; c) daşımanın təşkilində istifadə olunan nəqliyyat vasitələrinin növünə görə operatorlar; d) intermodal xidmət göstərdikləri ərazi baxımından – ölkələr üzrə operatorlar, regionlar üzrə operatorlar, ayrı-ayrı istiqamətlər üzrə operatorlar, ayrı-ayrı nəqliyyat dəhlizləri üzrə operatorlar və s. Operatorun məsuliyyəti. Operatorun məsuliyyət dövrü yükün daşınma üçün operator tərəfindən qəbul olunduğu andan təhvil verildiyi anadək olan vaxt dövrünü əhatə edir. Operator iki əsas hala görə mülki-hüquqi məsuliyyət daşıyır: 1) yükün salamat qalmaması; 2) yükün təyinat yerinə çatdırılma müddətinin pozulması. Təqsirə görə məsuliyyət prinsipi. Təqsir prezumpsiyası. Məhdud məsuliyyət prinsipi. Pretenziya və iddialar, iddia müddəti.

Beynəlxalq qarışıq daşıma sənədləri və onların tipləri. Dövriyyə və qeyri-dövriyyə sənədləri.

Konosament əsasında beynəlxalq qarışıq daşımaların həyata keçirilməsi. İntermodal (multimodal) daşıma konosamenti. Konteyner daşımaları konosamenti.

Beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımaların inkişaf etdirilməsinin və təkmilləşdirilməsinin beynəlxalq nəqliyyat-hüquq münasibətlərinə göstərdiyi təsir.

MÖVZU 10. Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarında mülki-hüquqi məsuliyyət və sığortaetmə.

Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarında mülki-hüquqi məsuliyyət anlayışı. Nəqliyyat daşıma prosesi iştirakçılarının mülki-hüquqi (əmlak) məsuliyyət daşımaları beynəlxalq daşıma müqaviləsindən irəli gəlir. Belə ki, beynəlxalq daşıma müqaviləsi daşıma öhdəliyinin yaranmasının hüquqi əsasıdır. Bu öhdəlik

daşıyıcı ilə yük sahibi (və ya müştəri) arasında əmələ gəlir. Beynəlxalq daşıma zamanı daşıma müqaviləsinin bütün iştirakçıları öz müqavilə öhdəliyini lazımi qaydada icra etməməyə görə məsuliyyət daşıyırlar. Digər tərəfdən, beynəlxalq daşıma müqaviləsi iştirakçılarının öz öhdəliklərini lazımi qaydada yerinə yetirməmələri onların mülki-hüquqi məsuliyyət daşımalarının əsası sayılır.

Beynəlxalq nəqliyyat-hüquq münasibətlərində məsuliyyət institutu, onun hüquqi tənzimlənməsi sahəsində beynəlxalq nəqliyyat müqavilələri.

Daşıyıcının məsuliyyətinin yaranması halları: daşıma predmetinin təyinat yerinə salamat çatdırılmaması, təyinat yerinə çatdırılma müddətinin pozulması, daşıma müqaviləsinin digər şərtlərinin pozulması.

Beynəlxalq daşıma müqaviləsi üzrə daşıyıcının məsuliyyəti. Məsuliyyətin əsası, şərtləri və həddi. Daşıyıcının məsuliyyət dövrü. Qarışıq məsuliyyət və onun yaranma əsasları.

Daşıyıcının məsuliyyətdən azad olunmasına səbəb olan hallar: yükgöndərənin və ya yükalanın düzgün olmayan hərəkətləri, yükgöndərən və ya yükalan tərəfindən daşıyıcıya verilən qeyri-dəqiq təlimatlar və ya belə təlimatların olmaması, yükün itirilməsi, zədələnməsi və ya xarab olması halının yükün xüsusi təbii xassələri nəticəsində baş verməsi, daşıyıcının görə bilmədiyi və qarşısını ala bilmədiyi fors-major halları və s.

Beynəlxalq nəqliyyat daşımaları zamanı sığortaetmə və onun hüquqi tənzimlənməsi. Nəqliyyat sığortası dedikdə daşıma prosesi həyata keçirilən zaman həmin prosesdə iştirak edən şəxslərin onların nəzarət edə bilmədikləri halların nəticəsində düşdükləri müxtəlif növ zərərlərin əvəzini ödəməyə imkan verən sığortaların məcmusu başa düşülür. Nəqliyyat sığortasının üç əsas növü fərqləndirilir: 1) nəqliyyat vasitələrinin sığortası; 2) yüklə bağlı olan müxtəlif zərərlərdən sığorta; 3) məsuliyyət sığortası.

Sığortaetmənin əsas müddəaları və prinsipləri. Sığorta sənədləri və onların sığortaetmədə rolu.

Avtonəqliyyat vasitələri sahiblərinin mülki məsuliyyətinin icbari sığortası haqqında Avropa Sazişi (1959-cu il). Beynəlxalq avtomobil sığorta sistemi: yaşıl kart sistemi, mavi kart sistemi. Həm «yaşıl kart» sığorta polisi, həm də «mavi kart» sığorta sertifikatı sadə yazılı formada mülki məsuliyyətin sığorta müqaviləsinin bağlanmasını ifadə edir. Sığorta polisi (sığorta sertifikatı) müqavilə sənədidir. Həmin müqaviləyə görə, sığorta hadisəsinin baş verdiyi ölkənin sığortaçısı belə hadisə baş verən zaman sığortalanmış nəqliyyat vasitəsinin istismarı nəticəsində vurulan zərərə görə zərərçəkənə sığorta ödənişi verməyi öhdəsinə götürür. Sığorta hadisəsi dedikdə üçüncü şəxsə məxsus əmlakın zədələnməsi və ya məhv olması, üçüncü şəxsin ölməsi və ya şikəst olması başa düşülür.

Beynəlxalq nəqliyyat daşımaları ilə bağlı sığortaetmə sahəsində Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyi.

MÖVZU 11. Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarında nəqliyyat təhlükəsizliyi.

Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarında nəqliyyat təhlükəsizliyi anlayışı və onun əsas xüsusiyyətləri. Nəqliyyat təhlükəsizliyi nəqliyyat (daşıma) prosesinin elə bir vəziyyətidir ki, bu vəziyyət həmin prosesdə iştirak edən şəxslərin nəqliyyat hadisəsindən və onun nəticələrindən müdafiə olunması dərəcəsini əks etdirir.

Nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsinin əsas prinsipləri. Bu prinsiplər sırasına aşağıdakıları aid etmək olar:

-nəqliyyat (daşıma) prosesində iştirak edən insanların həyat və sağlamlığının təsərrufat fəaliyyətinin iqtisadi nəticələrindən üstünlüyü;

-nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsinə görə dövlət məsuliyyətinin nəqliyyat (daşıma) prosesində iştirak edən şəxslərin məsuliyyətindən üstünlüyü;

-nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsi zamanı insanların, cəmiyyətin və dövlətin mənafelərinə əməl olunması və s.

Nəqliyyat daşımalarının təhlükəsizliyi prinsipini beynəlxalq nəqliyyat hüququnun ümumi prinsiplərindən törəmə xarakteri daşımasına baxmayaraq, təhlükəsizliyin təminatı məsələlərində həlledici mövqeyə malik imperativ beynəlxalq-hüquqi normaların tələblərinə uyğundur. Nəqliyyat təhlükəsizliyi prinsipi sərnişin və yük daşımaları üzrə subyektlərin nəqliyyat fəaliyyətində mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarında nəqliyyat təhlükəsizliyinin hüquqi tənzimlənməsi. Nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması sahəsində beynəlxalq hüquqi sənədlər (konvensiyalar, sazişlər və b.). Beynəlxalq nəqliyyat daşımaları zamanı nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması sferasında beynəlxalq əməkdaşlıq və onun institusional bazası. Nəqliyyat (daşıma) təhlükəsizliyi sahəsində beynəlxalq əməkdaşlıq dövlətlərarası, hökumətlərarası, idarələrarası müqavilələr, habelə qanunvericiliyə uyğun olaraq, nəqliyyat müəssisələri və daşıyıcıların xarici hüquqi və fiziki şəxslərlə birbaşa bağladıqları müqavilələr əsasında həyata keçirilir.

Beynəlxalq nəqliyyat təhlükəsizliyi sahəsində əməkdaşlıq və tərəfdaşlığın əsas istiqamətləri: vahid təhlükəsizlik standartlarının işlənib hazırlanması və effektli tətbiqi, ekoloji nəzarətin həyata keçirilməsi və s.

Nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması sahəsində Azərbaycan Respub-likasının milli (daxili) nəqliyyat qanunvericiliyi və beynəlxalq müqavilə praktikası.

Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarında nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunmasında beynəlxalq nəqliyyat hüququnun əlaqələndirici rolu və onun inkişaf perspektivləri. Nəqliyyat təhlükəsizliyinin etibarlı şəkildə təmin olunması məqsədilə beynəlxalq nəqliyyat təhlükəsizliyi sisteminin yaradılması zəruridir. Gələcəkdə dövlətlərin və digər subyektlərin intensiv və sıx əməkdaşlığı sayəsində, həmçinin müvafiq beynəlxalq təşkilatların səyləri nəticəsində beynəlxalq nəqliyyat hüququ çərçivəsində vahid nəqliyyat təhlükəsizliyi konsensiyasının (beynəlxalq

konvensiyasının) qəbul edilməsi müasir dövrün aktual məsələlərindən biridir.

MÖVZU 12. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ.

Nəqliyyat hüququ anlayışı və onun predmeti. Nəqliyyat hüququ dedikdə daşıyıcı (nəqliyyat müəssisəsi) ilə müştəri arasında daşıma prosesinin həyata keçirilməsi üçün nəqliyyat vasitələrindən istifadə edərək, xidmət göstərilməsi ilə əlaqədar yaranan əmlak-dəyər xarakterli nəqliyyat münasibətlərini tənzim edən hüquq normalarının sistemi və məcmusu başa düşülür.

Nəqliyyat hüququnun predmetini nəqliyyat müəssisəsinin (daşıyıcının) müştəriyə sərnişin, yük və baqaj daşımaları üzrə və digər nəqliyyat xidmətləri göstərilməsi ilə bağlı olaraq yaranan ictimai münasibətlər – nəqliyyat münasibətləri təşkil edir.

Nəqliyyat hüququnun mənbələri. Milli nəqliyyat qanunvericiliyi, hüquqi adətlər, beynəlxalq sənədlər nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi. Nəqliyyat hüququ-nun digər mənbələri: normativ hüquqi aktlar, əmlak dövriyyə adətləri, Konstitusiya Məhkəməsinin qərarları, yerli özünüidarə orqanlarının normativ xarakterli aktları, yerli icra hakimiyyəti orqanlarının normativ xarakterli qərarları və sairə.

Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququnun milli hüquq sistemində tutduğu yer. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ sahələrarası (qarışıq) hüquq institutu və vacib mülki hüquq institutu kimi.

Mülki hüququn nəqliyyat hüququnda istifadə olunan əsas prinsipləri: subyektlərin hüquq bərabərliyi prinsipi, müqavilə azadlığı prinsipi, təqsirə görə məsuliyyət prinsipi, məhdud məsuliyyət prinsipi, pozulmuş hüquqların bərpasının təmin edilməsi prinsipi, təqsirə görə məsuliyyət prinsipi, məhdud məsuliyyət prinsipi, pozulmuş hüquqların bərpasının təmin edilməsi prinsipi,

mülki hüquqların məhkəmə müdafiəsi prinsipi, hüquqdan sui-istifadəyə yol verilməməsi prinsipi və s.

Nəqliyyat qanunvericiliyi, onun tərkibi və sistemi. Nəqliyyat qanun-vericiliyi dedikdə nəqliyyat fəaliyyəti ilə bağlı olaraq əmələ gələn ictimai münasibətləri tənzimləyən hüquq normalarının zahirən ifadə olunduğu ayrı-ayrı qanunların, qanun qüvvəli aktların və digər normativ hüquqi aktların məcmusu başa düşülür.

Nəqliyyat hüququnun subyektləri. Daşıyıcılar və müştərilər nəqliyyat hüququnun subyektləri qismində.

Nəqliyyat və daşıma öhdəlikləri. Nəqliyyat öhdəliyi dedikdə elə bir mülki hüquq münasibəti başa düşülür ki, bu münasibətə görə nəqliyyat müəssisəsi müştəriyə daşıma və digər növ nəqliyyat xidməti göstərir, müştəri isə bu xidmətin əvəzində müəyyən haqq ödəyir. Daşıma öhdəliyi isə elə bir hüquqi münasibətdir ki, bu münasibətə görə, daşıyıcı yükü, sərnişini və ya baqajı təyinat yerinə çatdırır, müştəri isə bunun müqabilində ona daşıma haqqı ödəyir. Nəqliyyat daşıma müqavilələri, onların növləri və sistemi.

Nəqliyyat hüququnun subinstitutları: dəmir yolu hüququ, dəniz hüququ, hava hüququ, avtomobil hüququ, su (çay) hüququ, boru kəməri hüququ. Azərbaycanın sosial-iqtisadi inkişafında nəqliyyat hüququnun rolu və əhəmiyyəti.

Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ beynəlxalq nəqliyyat hüququnun tərkib hissəsi kimi. Milli (daxili) nəqliyyat hüququnun beynəlxalq nəqliyyat hüququnun formalaşmasına və inkişafına təsiri.

MÜNDƏRİCAT

ÖN SÖZ 5

I FƏSİL. **BEYNƏLXALQ NƏQLİYYAT HÜQUQU HAQQINDA ÜMUMİ MÜDDƏALAR**

1.1. Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun yaranma əlamətləri 7

Beynəlxalq nəqliyyat daşımaları 9

Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının növləri 14

1.2. Beynəlxalq nəqliyyat hüququ anlayışı və predmeti 25

Beynəlxalq nəqliyyat hüququ anlayışı 25

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun predmeti 27

1.3. Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun hüquq sistemində tutduğu yer 31

Beynəlxalq nəqliyyat hüququ beynəlxalq hüququn struktur hissəsi kimi 31

Beynəlxalq nəqliyyat hüququ beynəlxalq xüsusi hüququn struktur hissəsi kimi 32

1.4. Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun mənbələri 34

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun mənbə növləri 34

Beynəlxalq müqavilələr beynəlxalq nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi 36

Daxili (milli) qanunvericilik beynəlxalq nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi 38

Beynəlxalq adətlər beynəlxalq nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi 40

1.5. Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun subyektləri 42

Beynəlxalq ümumi nəqliyyat hüququ subyektləri 42

Beynəlxalq xüsusi nəqliyyat hüququ subyektləri 43

1.6. Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun sistemi, funksiyaları və prinsipləri 44

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun sistemi 44

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun funksiyaları 45

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun prinsipləri 46

1.7. «Beynəlxalq nəqliyyat hüququ haqqında ümumi müddəalar» fəsli üzrə sxem 48

II FƏSİL. **BEYNƏLXALQ DAŞIMA MÜQAVİLƏSİ**
2.1. Beynəlxalq daşıma müqaviləsi anlayışı və onun hüquqi xüsusiyyətləri **50**
2.2. Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi **53**
Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi anlayışı **53**
Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin elementləri **54**
Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin daxili yük daşınması müqaviləsindən fərqi **63**
2.3. Beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi **65**
Beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi anlayışı və onun elementləri **65**
Beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsinin əsas xüsusiyyətləri **69**
2.4. Beynəlxalq baqaj daşınması müqaviləsi **72**
2.5. «Beynəlxalq daşıma müqaviləsi» fəsli üzrə sxem **75**

III FƏSİL. **BEYNƏLXALQ DƏMİR YOLU HÜQUQU**
3.1. Beynəlxalq dəmir yolu hüququ anlayışı **76**
3.2. Dəmir yolu ilə beynəlxalq daşıma və onun xüsusiyyətləri **78**
Beynəlxalq dəmir yolu daşımaları **78**
Dəmir yolu ilə beynəlxalq daşımanın xüsusiyyətləri **80**
Beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının növləri **84**
3.3. Beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi **88**
3.4. Beynəlxalq dəmir yolu daşımaları barədə sazişlər **109**
3.5. Bern Konvensiyası beynəlxalq dəmir yolu daşımaları sahəsində çoxtərəfli universal saziş kimi **114**
Bern Konvensiyasının tətbiq sferası **114**
KOTİF üzrə yükdaşıma şərtləri **117**
KOTİF üzrə daşıyıcının (dəmir yolunun) məsuliyyəti **121**
KOTİF üzrə daşıyıcıya pretenziya və iddia verilməsi **128**
KOTİF üzrə sərnişin və baqaj daşımanın şərtləri **130**
3.6. Dəmir yolu ilə beynəlxalq yük daşımaları haqqında Saziş **133**
Sazişin qəbul edilməsi **133**

Sazişin tətbiq sahəsi.......... 135
Saziş üzrə yükdaşıma şərtləri.......... 137
Saziş üzrə qaimə.......... 138
Saziş üzrə yükün təyinat yerinə çatdırılma müddəti və daşıma ödənişləri.......... 140
Sazişə görə mülki-hüquqi məsuliyyət.......... 147
Sazişə görə pretenziya və iddialar.......... 160
3.7. Yaxın Şərq ölkələrində dəmir yolu nəqliyyatı ilə beynəlxalq daşımaların tənzimlənməsi.......... 165
3.8. Dəmir yolu ilə beynəlxalq sərnişin və baqaj daşınması.......... 167
3.9. «Beynəlxalq dəmir yolu hüququ» fəsli üzrə sxem.......... 172

IV FƏSİL. **BEYNƏLXALQ DƏNİZ HÜQUQU**
4.1. Beynəlxalq dəniz hüququ anlayışı, onun prinsipləri və mənbələri.......... 173
Beynəlxalq dəniz hüququ anlayışı.......... 173
Beynəlxalq dəniz hüququnun mənbələri.......... 177
4.2. Beynəlxalq dəniz daşımalarının təşkili.......... 184
Dəniz daşımalarının təşkilati-hüquqi forması.......... 184
Ticarət gəmiçiliyinin inkişafı sahəsində beynəlxalq sazişlər.......... 189
4.3. Beynəlxalq dəniz daşımalarının konvension təsbiti və xüsusiyyətləri.......... 191
4.4. Beynəlxalq dəniz çarter daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi.......... 216
Çarter anlayışı və onun əhəmiyyəti.......... 216
Çarterin növləri.......... 219
Çarter fraxtetmə müqaviləsi kimi.......... 223
4.5. Beynəlxalq gəmiçilikdə konosament daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi.......... 232
Konosamentin hüquqi təbiəti və məzmunu.......... 232
Beynəlxalq daşımalarda tətbiq edilən konosamentin növləri.......... 235
1924-cü il Brüssel Konvensiyasının əsas cəhətləri.......... 241
1968-ci il Brüssel Protokolu.......... 247

«Dənizlə yük daşınması haqqında» BMT Konvensiyası (Hamburq qaydaları)........ 249
Konosament proformaları və onlara qeyd-şərtlər edilməsi........ 254
4.6. Beynəlxalq xətt daşımalarının (yük daşımalarının) təşkili və şərtləri........ 257
Beynəlxalq xətt daşımalarının əhəmiyyəti və növləri........ 257
Xətt konfransları xətt daşımalarının həyata keçirilməsinin əsas təşkilati forması kimi........ 261
Xətt konfranslarının Davranış Məcəlləsi........ 264
4.7. Dənizlə beynəlxalq sərnişin daşınmasının hüquqi tənzimlənməsi........ 269
Dənizlə beynəlxalq sərnişin daşınmasının hüquqi tənzimlənməsinin xüsusiyyətləri........ 269
1961-ci il Brüssel Konvensiyası........ 271
1967-ci il Brüssel Konvensiyası........ 273
1974-cü il Afina Konvensiyası........ 274
Dənizlə beynəlxalq sərnişin daşınmasının tənzimlənməsində daxili (milli) dəniz hüququnun rolu........ 277
4.8. Azərbaycan Respublikasının Dövlət Dəniz Administrasiyası........ 279
4.9. «Beynəlxalq dəniz hüququ» fəsli üzrə sxem........ 282

V FƏSİL. **BEYNƏLXALQ HAVA HÜQUQU**
5.1. Beynəlxalq hava hüququ anlayışı........ 283
5.2. Beynəlxalq hava nəqliyyatı və daşımaların təşkili........ 286
Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı........ 290
Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyası........ 292
Beynəlxalq hava daşımalarının təşkilində Çikaqo Konvensiyasının rolu........ 295
Saziş iştirakçısı olan dövlətlərə məxsus aviaşirkətlərin kommersiya hüquqları........ 300
Beynəlxalq hava daşımaları sahəsində ikitərəfli sazişlər........ 303
Aviaşirkətlərin kommersiya sazişi........ 305

5.3. Beynəlxalq hava daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi **309**
Beynəlxalq hava daşımalarının tənzimlənmə sistemi....... 309
Varşava Konvensiyası və onun tətbiq sferası................ 312
Daşıma müqaviləsi Varşava Konvensiyasının tənzimlədiyi əsas məsələlərdən biri kimi................................ 314
Varşava Konvensiyası üzrə tərəflərin hüquq və vəzifələri.. 317
Varşava Konvensiyası üzrə daşıyıcının məsuliyyəti........ 318
Varşava Konvensiyası üzrə daşıyıcıya pretenziya və iddia verilməsi.. 322
Varşava Konvensiyası üzrə kollizion normalar.............. 326
1929-cu il Varşava Konvensiyasını tamamlayan Əlavə Protokollar.. 328
1999-cu il Monreal Konvensiyası.................................. 334
5.4. Hava daşımalarının beynəlxalq-hüquqi reqlamentləşdirilməsinin xüsusiyyətləri.. **337**
5.5. Beynəlxalq hava daşımaları haqqında qaydalar............ **360**
BHNA-nın beynəlxalq daşıma şərtləri........................... 360
«AZAL»-ın beynəlxalq hava daşımaları qaydaları.......... 366
5.6. Hava gəmilərinin fraxt edilməsi və çarter aviadaşımaları **367**
Qeyri-müntəzəm aviadaşımalar.................................... 367
Qvadalaxara Konvensiyası.. 368
Çarter aviadaşımaları. Hava çarter müqaviləsi............... 371
Çarterin hüquqi təbiəti... 376
5.7. Azərbaycan Respublikasının Dövlət Mülki Aviasiya Administrasiyası... **377**
5.8. «Beynəlxalq hava hüququ» fəsli üzrə sxem.................. **380**

VI FƏSİL. **BEYNƏLXALQ AVTOMOBİL HÜQUQU**
6.1. Beynəlxalq avtomobil hüququ anlayışı.......................... **381**
6.2. Beynəlxalq avtomobil daşımalarının təşkili və hüquqi tənzimlənməsi **384**
Beynəlxalq avtomobil daşımalarının təşkili və xüsusiyyətləri.. 384
Beynəlxalq avtomobil daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi.. 388

6.3. Beynəlxalq avtonəqliyyat-hüquq münasibətlərinin reqlamentləşdirilməsinin xüsusiyyətləri 391
6.4. «Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi (BYDM) haqqında» Konvensiya 424
Konvensiyanın əsas cəhətləri 424
Konvensiyanın tətbiq sahəsi 426
Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin elementləri 428
Müqavilənin məzmunu 433
Daşıyıcının məsuliyyəti 436
Pretenziya və iddialar 439
6.5. Avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq yükdaşıma sahəsində Gömrük Konvensiyası 443
Konvensiyanın predmeti və əsas xüsusiyyətləri 443
Beynəlxalq Yol Daşıma kitabçası 444
6.6. Beynəlxalq avtomobil daşımaları sahəsində digər əsas sazişlər 447
Vergi prosedur və qaydalarını tənzimləyən beynəlxalq sazişlər 447
Yol hərəkətinin təşkilinə aid olan beynəlxalq sazişlər ... 448
Bəzi spesifik kateqoriyalı yüklərin daşınmasına aid olan beynəlxalq sazişlər 454
Beynəlxalq avtomobil daşımaları sürücülərinin iş və istirahət rejimini müəyyən edən beynəlxalq sazişlər 456
6.7. Beynəlxalq avtomobil daşımaları sahəsində ikitərəfli hökumətlərarası sazişlər 457
İcazə sistemi 459
6.8. Avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq sərnişin daşımaları .. 461
Avtonəqliyyatla sərnişin daşımaları sahəsində beynəlxalq sazişlər 461
Beynəlxalq sərnişin daşımaları sahəsində ikitərəfli sazişlər 466
6.9. Azərbaycan Beynəlxalq Avtomobil Daşıyıcıları Assosiasiyası 468
6.10. «Beynəlxalq hava hüququ» fəsli üzrə sxem 471

VII FƏSİL. **BEYNƏLXALQ SU (ÇAY) HÜQUQU**
7.1. Beynəlxalq su (çay) hüququ anlayışı və prinsipləri........... 472
7.2. Beynəlxalq su (çay) daşımalarının rolu və əhəmiyyəti...... 474
Su (çay) nəqliyyatının xüsusiyyətləri................................... 474
Su (çay) nəqliyyatı ilə xarici ticarət daşımalarının növləri.. 480
7.3. Su (çay) daşımalarının beynəlxalq-hüquqi tənzimlənməsi 481
7.4. Beynəlxalq su (çay) daşımalarının konvension təsbitinin xüsusiyyətləri.. 486
7.5. «Beynəlxalq su (çay) hüququ» fəsli üzrə sxem 490
VIII FƏSİL. **BEYNƏLXALQ BORU KƏMƏR NƏQLİYYAT HÜQUQU**
8.1. Beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat hüququ anlayışı........... 491
8.2. Nəqliyyat sistemində boru kəməri nəqliyyatının tutduğu yer və onun əhəmiyyəti.. 497
Boru kəməri nəqliyyatı anlayışı.. 497
Boru kəməri nəqliyyatının xüsusiyyətləri............................ 500
Boru kəməri nəqliyyatının növləri....................................... 501
Boru kəmər nəqliyyat daşımaları... 501
8.3. Beynəlxalq boru kəməri nəqliyyatının hüquqi tənzimlənməsi.. 506
8.4. Beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat-kommunikasiyalarının bəzi hüquqi aspektləri 527
8.5. «Beynəlxalq boru kəmər nəqliyyat hüququ» fəsli üzrə sxem 537
IX FƏSİL. **BEYNƏLXALQ QARIŞIQ (İNTERMODAL) DAŞIMALAR HÜQUQU**
9.1. Beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımalar hüququ anlayışı və onun prinsipləri.. 538
9.2. Beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşıma anlayışı, onun xüsusiyyətləri və təşkili... 542
Beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşıma anlayışı və onun əsas şərtləri.. 542
Beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımaların xüsusiyyətləri.. 546

Beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımaların təşkili......... 548
Beynəlxalq qarışıq daşımalarda operator və onun rolu..... 557
9.3. Beynəlxalq qarışıq yük daşımaları haqqında BMT Konvensiyası....... 560
Konvensiyanın qəbul edilməsini şərtləndirən başlıca amillər....... 560
Beynəlxalq qarışıq yük daşımaları haqqında BMT Konvensiyasının qəbul edilməsi....... 561
Beynəlxalq qarışıq daşıma sənədi....... 563
Beynəlxalq qarışıq daşımalarda operatorun məsuliyyəti.. 565
Pretenziya və iddialar....... 568
İddia müddəti....... 570
9.4. Beynəlxalq qarışıq daşıma sənədlərinin tipləri 572
Dövriyyə və qeyri-dövriyyə sənədləri....... 572
Konosament əsasında qarışıq daşımaların həyata keçirilməsi....... 573
9.5. Beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımaların konvension təsbitinin bəzi cəhətləri....... 577
Qarışıq daşımaların beynəlxalq nəqliyyat sazişləri ilə tənzimlənməsi....... 577
Beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımalarda nəqliyyathüquq münasibətlərinin tənzimlənməsinin xüsusiyyətləri....... 578
9.6. «Beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımalar hüququ» fəsli üzrə sxem....... 595

X FƏSİL. **BEYNƏLXALQ NƏQLİYYAT DAŞIMALARINDA MƏSULİYYƏT VƏ SIĞORTAETMƏ**
10.1. Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarında məsuliyyət anlayışı və onun mahiyyəti 596
10.2. Beynəlxalq nəqliyyat-hüquq münasibətlərində məsuliyyət institutu....... 605
10.3. Beynəlxalq daşıma müqaviləsi üzrə daşıyıcının məsuliyyəti....... 629
Ümumi müddəalar....... 629
Beynəlxalq daşıma müqaviləsi üzrə məsuliyyətin əsası və şərtləri....... 641

Beynəlxalq daşıma müqaviləsi üzrə məsuliyyətin həddi.. 647
Beynəlxalq daşıma müqaviləsi üzrə qarışıq məsuliyyət... 651
10.4 Beynəlxalq nəqliyyat daşımaları zamanı sığortaetmə....... 656
Nəqliyyat sığortası.. 656
Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarında sığorta institutu....... 663
Beynəlxalq avtomobil daşımalarında sığortanın xüsusiyyətləri.. 667
10.5. «Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarında məsuliyyət və sığortaetmə» fəsli üzrə sxem.. 672

XI FƏSİL. **BEYNƏLXALQ DAŞIMALARDA NƏQLİYYAT TƏHLÜKƏSİZLİYİ**

11.1. Nəqliyyat təhlükəsizliyi anlayışı və onun əsas xüsusiyyətləri.. 673
11.2. Nəqliyyat təhlükəsizliyinin beynəlxalq-hüquqi təminatı. 677
Beynəlxalq dəniz nəqliyyatında təhlükəsizlik məsələləri 678
Beynəlxalq avianəqliyyat daşımalarında təhlükəsizliyin tənzimlənməsi.. 688
Beynəlxalq avtomobil daşımalarında nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması.. 692
Beynəlxalq dəmir yolu daşımalarında nəqliyyat təhlükəsizliyi məsələləri.. 698
Beynəlxalq su (çay) nəqliyyatında təhlükəsizlik məsələləri.. 700
Beynəlxalq boru kəməri nəqliyyatında təhlükəsizlik məsələləri.. 701
11.3. Nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması sahəsində milli (daxili) nəqliyyat qanunvericiliyi......................... 703
11.4. Nəqliyyat təhlükəsizliyi sahəsində beynəlxalq əməkdaşlıq 715
11.5. «Beynəlxalq daşımalarda nəqliyyat təhlükəsizliyi» fəsli üzrə sxem.. 720

XII FƏSİL. **AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ NƏQLİYYAT HÜQUQU**

12.1. Nəqliyyat hüququ anlayışı, onun predmeti və prinsipləri 721
Mülki hüququn nəqliyyat hüququnda istifadə olunan əsas prinsipləri.. 729

12.2. Azərbaycan Respublikası nəqliyyat hüququnun milli hüquq sistemində tutduğu yer **739**

Nəqliyyat hüququnun Azərbaycanın hüquq məkanında mövqeyi **739**

Nəqliyyat hüququ sahələrarası (qarışıq) hüquq institutu kimi **754**

Nəqliyyat hüququ vacib mülki hüquq institutu kimi **759**

12.3. Azərbaycan Respublikası nəqliyyat hüququnun mənbələri **762**

Nəqliyyat qanunvericiliyi nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi **763**

Hüquqi adətlər nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi **790**

Beynəlxalq müqavilələr nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi **793**

Nəqliyyat hüququnun digər mənbələri **800**

12.4. Nəqliyyat hüququnun subyektləri **804**

Nəqliyyat hüququnun subyektləri anlayışı **804**

Nəqliyyat müəssisəsi nəqliyyat hüququnun subyekti kimi **805**

Daşıyıcı və müştərilər nəqliyyat hüququnun subyektləri qismində **811**

12.5. «Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ» fəsli üzrə sxem **818**

"Zərdabi LTD" MMC nəşriyyat-poliqrafiya müəssisəsində (lisenziya № 0079637)
___ yanvar 2009-ci il tarixdə hazır diapozitivlərdən çap edilmişdir.
Formatı 84x108 1/16. Şərti çap vərəqi ____.
Tirajı 500.

- -

Ünvan: Bakı şəhəri, Nizami rayonu,
Keşlə qəsəbəsi, Yuxarı bağ, 12.
Telefon: 514-73-73