

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZİRLİYİ
AZƏRBAYCAN DÖVLƏT İQTİSAD UNİVERSİTETİ

ELÇİN EYVAZOV, NƏRMİNƏ BALABƏYOVA

**BEYNƏLXALQ
NƏQLİYYAT ƏMƏLİYYATLARI**
(Dərs vəsaiti)

"Elm və təhsil"
Bakı - 2019

*Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetinin
Tədris Metodiki Şura iclasının 15 oktyabr 2019-cu il tarixli
02 sayılı protokoluna əsasən çap olunur.*

Elmi redaktor: **A.Ş.Şəkəraliyev**
əməkdar elm xadimi, professor

Rəyçilər: **Amil Məhərrəmov**
i.ü.e.d., professor
İ.H.Vəliyeva
dosent

Elçin Eyvazov, Nərminə Balabəyova.
Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları (dərs vəsaiti)
Bakı, "Elm və təhsil," 2019, 336 səh.

4603000000
N-98-2019 qriffli nəşr

© "Elm və təhsil", 2019

MÜNDƏRİCAT

I MÖVZU Dünya iqtisadiyyatının inkişafında nəqliyyat amili (dos. E.T.Eyvazov)

1.1. Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının mahiyyəti, nəqliyyat xarici iqtisadi fəaliyyət sahəsində. Dünya bazarında nəqliyyat xidmətləri	8
1.2. Malların çatdırılması prosesinin əsas məzmunu, logistika konsepsiyası.....	13
1.3. Beynəlxalq nəqliyyat daşımaları və onların növləri	19
II MÖVZU Malların daşınmasının bazis şərtlərinin onların nəql edilməsinin təşkilinə təsiri. İnkoterms. (dos. N.Ş.Balabəyova)	
2.1. Daşınmanın bazis şərtinin məqsəd və vəzifələri. “İnkoterms” alqı-satqı müqaviləsinin əsas hissəsi kimi.....	30
2.2. “İnkoterms”ə yenidən baxılmasının səbəbləri.....	34
2.3 “Kontrakt” beynəlxalq yük daşımaları və nəqliyyat əməliyyatlarının hüquqi razılaşma sənədi kimi.....	39

III MÖVZU Beynəlxalq dəniz daşımaları . (dos. N.Ş.Balabəyova)

3.1. Beynəlxalq dəniz nəqliyyatının inkişaf tarixi. Müasir beynəlxalq daşımalarda dəniz daşımalarının tutduğu yer, əsas dəniz nəqliyyatı marşrutları.....	43
3.2. Beynəlxalq dəniz daşınmalarının əhəmiyyəti.....	49
3.3. Beynəlxalq dəniz daşımalarının reallaşdırılması formaları və rəsmiləşdirilməsi qaydaları.....	52
3.4. Beynəlxalq gəmiçilikdə konosament daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi.....	54
3.5. Beynəlxalq dəniz daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi.....	58

IV MÖVZU Beynəlxalq daşımalarda su (çay) daşımalarının rolu və əhəmiyyəti . (dos. N.Ş.Balabəyova)

4.1 Beynəlxalq çay nəqliyyatı haqqında məlumat. Su (çay) nəqliyyatı vasitəsilə xarici ticari daşımalarının növləri	64
4.2. Su (çay) daşımalarının beynəlxalq-hüquqi tənzimlənməsi....	68

V Mövzu Beynəlxalq aviadaşımaların təşkili (dos. E.T.Eyvazov)

5.1. Beynəlxalq aviadaşımalar anlayışı	72
5.2. Beynəlxalq hava nəqliyyatı vasitələrinin və uçuşlarının təsnifatı	75
5.3. Beynəlxalq aviasiya tarifləri	80
5.4. Hava gəmilərinin fraxt olunması, çarter aviadaşımaları, qeyri-müntəzəm daşımalar	87
5.5. Beynəlxalq aviadaşımaların hüququ tənzimlənməsi	92

VI Mövzu Beynəlxalq avtomobil daşımaları . (dos. N.Ş.Balabəyova)

6.1. Beynəlxalq avtomobil daşımalarının təşkili və reallaşdırılması xüsusiyyətləri	119
6.2. Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin komponentləri	126
6.3. Beynəlxalq avtomobil daşımalarında hüquqi tənzimlənmə ..	129
6.4. Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi ilə bağlı Konvensiya ..	139
6.5. Avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə beynəlxalq yükdaşıma yönümündə "Gömrük Konvensiyası", Beynəlxalq Yol Daşıma kitabçası	158

VII Mövzu Beynəlxalq dəmiryol daşımaları (dos. E.T.Eyvazov)

7.1. Dəmiryolu ilə beynəlxalq daşımanın məzmunu və onun xüsusiyyətləri	166
7.2. Beynəlxalq dəmiryol daşımalarının növləri.....	170
7.3. Beynəlxalq dəmiryol daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi .	173
7.4. Beynəlxalq dəmir yol yükdaşımalarına gömrük nəzarəti	189

**VIII MÖVZU Beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımaların
təşkili. . (dos. N.Ş.Balabəyova)**

8.1. Beynəlxalq qarışıq daşımalar anlayışı, üstün və çatışmayan cəhətləri	196
8.2. Beynəlxalq qarışıq daşımanın prinsipləri, xüsusiyyətləri	199
8.3. Beynəlxalq intermodal daşımaların təşkili.....	201
8.4. Beynəlxalq qarışıq daşımalarda operator və onun rolu	204
8.5. Beynəlxalq qarışıq daşımaların hüquqi tənzimlənməsi	207

IX MÖVZU Beynəlxalq boru kəməri daşımaları. (dos. E.T.Eyvazov)

9.1. Beynəlxal borukəməri nəqliyyatı anlayışı və onun xüsusiyyətləri	215
9.2. AR-nın nəqliyyat sistemində boru kəməri nəqliyyatının	

tutduğu yer və onun əhəmiyyəti	220
9.3. Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəməri (BTC)	222
9.4. Trans Adriatik Boru Kəməri (TAP)	225
9.5. Trans Anadolu Qaz Boru Kəməri (TANAP)	227
9.6. Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz kəməri	228
9.7. Beynəlxalq boru kəməri nəqliyyatında hüquqi tənzimlənmə... ..	230

**MÖVZU X Beynəlxalq daşımalarda nəqliyyat təhlükəsizliyi
(dos. E.T.Eyvazov)**

10.1. Nəqliyyat təhlükəsizliyinin mahiyyəti və əsas xüsusiyyətləri	232
10.2. Nəqliyyat təhlükəsizliyi üzrə beynəlxalq hüquqi təminat ..	235
10.3. Beynəlxalq dəniz daşımaları üzrə nəqliyyat təhlükəsizliyi .	236
10.4. Beynəlxalq aviadaşımalarda nəqliyyat təhlükəsizliyi	246
10.5. Beynəlxalq avtomobil daşımalarında nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması	251
10.6. Beynəlxalq dəmiryolu daşımalarında nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsi.....	256
10.7. Beynəlxalq su (çay) nəqliyyatında təhlükəsizlik məsələləri .	259
10.8. Beynəlxalq boru kəməri nəqliyyatında təhlükəsizlik məsələləri	260
10.9. Nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması sahəsində milli nəqliyyat qanunvericiliyi	261
10.10. Nəqliyyat təhlükəsizliyi sahəsində beynəlxalq əməkdaşlıq.....	271

**MÖVZU XI Beynəlxalq daşımalar zamanı sığorta
əməliyyatları. (dos. N.Ş.Balabəyova)**

11.1. Beynəlxalq daşımalarda nəqliyyat sığortası anlayışı, onun məqsədi və növləri. Beynəlxalq yükdaşımalarda sığorta istiqamətləri	275
11.2. Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarında Sığorta İnstitutu.....	279
11.3. Beynəlxalq avtomobil daşımalarında sığortanın xüsusiyyətləri	282
11.4. Beynəlxalq dəniz daşımaları üzrə sığorta.....	288

MÖVZU XII Azərbaycan Respublikasında beynəlxalq yük daşıımaların təşkili. (dos. N.Ş.Balabəyova)

12.1. Azərbaycan Respublikası üzrə nəqliyyat sistemi	294
12.2. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat xidmətləri üzrə ixrac istiqamətləri, tranzit potensialı, respublika ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin perspektivləri, respublikanın nəqliyyat sisteminin inkişaf istiqamətləri	308
12.3. Azərbaycanın BMT-nin Avropa Komissiyası çərçivəsində qoşulduğu sazişlər və konvensiyalar	312
12.4. BMT-nin tranzit nəqliyyatı sahəsində Azərbaycanın qoşulması nəzərdə tutulan beynəlxalq Konvensiyalar və Sazişlər.....	313
12.5. MDB çərçivəsində Azərbaycanın qoşulduğu sazişlər və konvensiyalar	314
12.6. Müxtəlif Beynəlxalq Təşkilatlar çərçivəsində Azərbaycanın qoşulduğu sazişlər və konvensiyalar	316
12.7. Müxtəlif nəqliyyat sahələri üzrə Azərbaycanın qoşulduğu saziş və konvensiyalar	319
12.8. Azərbaycan Hökumətinin nəqliyyat sahəsində əməkdaşlığı üzrə Beynəlxalq təşkilatlar	322
12.9. Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq yük daşıımaları üzrə dünya dövlətləri ilə Sazişləri	323

ÖN SOZ

“Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları” fənninin tədris edilməsində məqsəd bu xidmət sahənin rolunun sürətlə artması ilə izah edilir. Belə ki, beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin və xarici-iqtisadi fəaliyyətin genişlənməsi, xarici-ticarət əməliyyatlarının həcminin sürətlə artması, bu sahənin əhəmiyyətini şərtləndirən əsas amillərdəndir. “Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları” fənninin öyrədilməsi prosesində beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları anlayışının mahiyyəti, müxtəlif növ nəqliyyat vasitələri ilə beynəlxalq yük, sərnişin və baqaj daşınması, 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 öyrədilməsi və bu sahədə yüksək ixtisaslı mütəxəssislərin hazırlanması nəzərdə tutulur. Dərs vəsaitinə daxil olunmuş mühazirələrdə nəzəri əsaslarla yanaşı, müxtəlif növ beynəlxalq nəqliyyat daşımaları, onların spesifik xüsusiyyətləri, üstün və mənfi cəhətləri, daşımaların təşkili və sənədləşdirilməsi, sığorta məsələləri və Azərbaycanda nəqliyyat sisteminin təşkili barədə materiallar yer almışdır. Dərs vəsaiti “Dünya iqtisadiyyatı” ixtisası üzrə təhsil alan tələbələr, magistrlər və bu ixtisas üzrə işləyən müəllimlər və mütəxəssislər üçün faydalı ola bilər.

I MÖVZU

DÜNYA İQTİSADİYYATININ İNKİŞAFINDA NƏQLİYYAT AMİLİ

1.1. Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının mahiyyəti, nəqliyyat xarici iqtisadi fəaliyyət sahəsində. Dünya bazarında nəqliyyat xidmətləri.

Nəqliyyat əlaqəsi beynəlxalq iqtisadi münasibətin həyata keçirilməsinin ən mühüm və fasiləsiz tərkib hissəsi sayılır. Dünya ölkələri arasında cərəyan edən integrasiya proseslərinin inkişafında başqa iqtisadi ünsürlərlə birlikdə, nəqliyyat amili də çox mühüm əhəmiyyətə malikdir. Nəqliyyatın dünya ölkələrinin iqtisadi inkişafı zamanı «fəqərə» sütunu rolunu oynaması elmə artıq çoxdan məlumdur. Bununla belə XX əsrin sonu və XXI əsrin əvvəllərində dünya ölkələri arasında iqtisadi əlaqənin daha da genişlənməsi nəqliyyatın yeni problemlərinin aşkar olunmasına təsir göstərmişdir.

Nəqliyyat vasitələri beynəlxalq bazarda əmtəə və xidmətin tədarükçüdən istehlakçıya qədər olan hərəkətini təchiz edir. Funksional şəkildə nəqliyyat, tədavül prosesi ilə bütünlüklə qovuşaraq bilavasitə ona xidmət göstərir. Əmtəə və xidmətlərin tədavülü proseslərini nəqliyyatdan kənarda təsəvvür etmək mümkün deyil. Hazırda beynəlxalq iqtisadi əlaqələr sisteminin vacib elementi hesab olunan nəqliyyat və beynəlxalq nəqliyyat daşımaları bütün ölkələrin iqtisadi infrastrukturunda mühüm yer tutur. Nəqliyyat ölkənin 2 ayrı iqtisadi sektoru olan kənd təsərrüfatı və sənaye arasında əla-

qə yaradır və ölkə iqtisadiyyatını vahid kompleks olaraq bir araya gətirir.

Xarici ticarətin, beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının, sənayenin və başqa xidmət sektorlarının ahəngdar işi yük və sərnişinlərin vaxtlı-vaxtında nəql olunmasından, nəqliyyat müəssisələrinin davamlı olaraq fəaliyyət göstərməsindən funksional şəkildə asılıdır. Nəqliyyatın əsas vəzifəsi və fəaliyyəti daşınma proseslərini həyata keçirməkdir. Daşınma prosesləri isə istehsal proseslərinin həyata keçirilməsinin mühüm şərtidir. İstehsal olunan və hazırlanan məhsullar daşınaraq istehlak yerlərinə (istehlakçılara) çatdırılır. Beləliklə, istehsal prosesi dayanır. Daşınma fəaliyyəti istehsal prosesinin dövrüyyə prosesində davam etməsi deməkdir. Nəqliyyat termininin xüsusiyyəti - latınca trasporto sözündən formalaşmış, gətirirəm, aparıram, yerini dəyişdirirəm mənasını ifadə edir. Əsas xüsusiyyəti hər hansı bir yük və insanı, sərnişini bir məkandan digər məkana çatdırmaqdır. Nəqliyyat, hansısa bir məhsulu istehsal etmir, lakin təyinatından asılı olaraq vətəndaşa, cəmiyyətə, ümumilikdə isə dövlətə vacib və zəruri xidmət göstərir. Nəqliyyatın maddi istehsal yaratmaq xüsusiyyəti olmasa da belə, o bu prosesdə bir xərc subyekti kimi iştirak edir və bu nöqtəyi nəzərdən hansısa bir məhsulun son qiymətinin formalaşması zamanı ciddi faktor kimi çıxış edir.

Nəqliyyat xarici iqtisadi fəaliyyət sektorunda. İEÖ-də hər birində nəqliyyat sahəsinə müstəqilliyin qorunub saxlanmasının vacib bir faktoru kimi baxılır. Yəni, nəqliyyat artıq qloballaşan dünyanın dinamik və ən fəal strukturlarından birinə çevrilmişdir. Təbii ki, Qərbi və Şərqi qovuşduğu məkanda yerləşən, unikal coğrafi, geosiyasi şəraitli ölkəmiz

dünya iqtisadiyyatının nəqliyyat sahəsində gedən proseslərə əlaqədar olmuşdur.

İqtisadi amillərdən başqa, eyni zamanda nəqliyyat faktoru da vacib əhəmiyyət kəsb edir. Nəqliyyat təkcə yük və sərnişin daşınma əməliyyatlarını yerinə yetirmir, eyni zamanda təbii və əmək resursunun istehsal dövriyyəsinə cəlb edilməsində, məhsuldar qüvvələrinin inkişafında istehsal sahəsinin ərazi üzrə səmərəli təşkili zamanı, əhəlinin məskunlaşması, şəhər və kəndlərin formalaşmasında önəmli faktor rolunu oynayır. Müasir zamanda bütün dünya ölkələri arasında yüz milyona yaxın əhali nəqliyyatın bir çox sahələrində çalışırlar. Xüsusilə XX əsrin sonlarında dünyanın siyasi xəritəsinə müasir qrup müstəqil ölkələrin daxil olması və bu ölkələrin müstəqil formada dünya iqtisadiyyatına qovuşması hazırkı şəraitdə ölkələrarası yük axınlarının intensivləşməsinə təsir etməklə nəqliyyatın iqtisadi səmərəliliyini artırmışdır. Dövlətlərarası iqtisadi əlaqələrin səmərəliliyinin artırılması və yük axınlarının tənzimlənməsi bütün nəqliyyat sahələrində beynəlxalq normaya uyğun təkmilləşdirmə işlərinin aparılmasını tələb edir. Dövlətlərin yerləşmə məkanından asılı olmayaraq, dövlətlər çalışır ki, özünün istehsal etdiyi sənaye və kənd təsərrüfatı məhsullarını daha səmərəli yollarla dünya bazarına çıxararaq yüksək gəlir qazansınlar.

Buna baxmayaraq, XXI əsrdə ETT-nin sürətli inkişaf etməsi digər sektorlarda olduğu kimi nəqliyyatın ayrı-ayrı sahələrinə sirayət etmiş, onun elmi-texniki imkanının artırılmasına təsir göstərmişdir. XXI əsrin iqtisadiyyatı hər bir dünya ölkəsinin dünya bazarının rəqabətə dözümlü, ixtisaslaşdırılmış məhsul istehsalını tələb edirsə, nəqliyyat sahəsində isə yük-sək yük tutuma və intensiv hərəkətə malik maşının olmasını tələb edir.

Nəqliyyatın inkişafı cəmiyyətdə olan inkişafı əlaqəli olaraq, istehsal sahələrinin inkişafında və məhsuldar qüvvələrin əmələ gəlməsində təsiredici ünsürlərdən olub, daim təkmilləşərək formalaşmışdır. Nəqliyyatın inkişaf etməsində və onun sahələrinin təşəkkül tapmasında tarixən yer kürəsinin müxtəlif regionlarının, dəniz və okeanlarının öyrənilməsi nəticəsində və həmin yerlərə gediş-gəlişin təmin edilməsi zərurətindən irəli gələrək nəqliyyatın müxtəlif sahələrinin inkişaf etdirilməsinə daim diqqət göstərilirdi. Əgər cəmiyyətin inkişafı zamanı maddi nemətlər istehsalı məqsədilə məhsuldar qüvvələrin inkişafı vacib sayılırdısa, istehsal edilmiş məhsulların daşınması üçün nəqliyyat sahələrinin inkişafı tələb edilirdi. Buna görə də istehsalın primitiv alətlərdən istifadə edildiyi zamanlarda əsas daşınma vasitəsi kimi at, öküz, araba hesab olunurdusa, istehsal olunmuş məhsulların dövrlətlər arasında daşınma tələbinə cavab verən və dünya iqtisadiyyatının təşəkkül tapmasında daha aktiv iştirakı olan nəqliyyatın müasir mütərəqqi sahələri inkişaf etdirilmişdir.

Dünyada nəqliyyat inkişafı təkcə yük və sərnişin daşınma əməliyyatını yerinə yetirmir, eyni zamanda, yüz milyonlarla əhəlinin işlə təmin edilməsində, quru və su hövzələrində yerləşən zəngin təbii resurslarının istehsal dövriyyəsinə cəlb edilməsində, əhəlinin məskunlaşmasında, şəhər, qəsəbə, kəndlərin təşəkkül tapmasında, əsas sənaye və nəqliyyat qovşaqları, limanların inkişafında vacib iqtisadi əhəmiyyət kəsb edir.

Dünya bazarında nəqliyyat xidmətləri. Beynəlxalq iqtisadi əməliyyatlar həyata keçirilərkən nəqliyyat xidmətləri iki və daha çox ölkə arasında predmetin yerdəyişməsinə təmin edir. Aşağıdakılardan asılı olaraq bu nəqliyyat xidmətləri fərqlənir:

1. Nəqliyyatın növündən: su (dəniz və çay), yerüstü (dəmiryol və avtomobil), hava (aviasiya), boru kəməri, qarışiq

2. Nəqliyyat əməliyyatlarının predmetindən (yük, sərnişin, baqaj)

3. Malın nəqliyyat xarakteristikasından; quru (kömür, filiz), səpilə bilən (taxıl, sement, fosfat), süzülə bilən (neft və onun emalı üzrə məhsullar, bitki yağları)

4. Daşınmanın periodikliyi (daimi və daimi olmayan)

5. Sərhədi keçmə qaydası (konteyner, parom və.s.)

6. Ötürülmə növü (birbaşa, birbaşa olmayan və.s.)

Beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri spesifik əmtəə olaraq, beynəlxalq nəqliyyat bazarlarında alınır, satılır və nəqliyyatın növündən, daşınmanın coğrafiyasından və daşınan yüklərin növündən asılı olaraq fərqləndirilir.

Daha geniş mənada, beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri bilavasitə daşınma fəaliyyətindən əlavə, müxtəlif əməliyyatları özündə birləşdirir; yükün malgöndərənin anbarından yaxınlıqda olan yük terminalına qədər daşınması, onun magistral nəqliyyat vasitələrinə yüklənməsi, aralıq məntəqələrinə nəqliyyatın digər növlərinə yenidən yüklənməsi, təyinat məntəqəsində boşaltma, aralıq məntəqəsindən yükün müvəqqəti saxlanılması, daşınma sənədlərinin yenidən sənədləşdirilməsi.

Uyğun nəqliyyat əməliyyatlarının yerinə yetirilməsi ilə əlaqədar olan xərclərlə və nəqliyyatın magistral növləri ilə yükün daşınması üzrə məsrəflər yük sahibininin tam nəqliyyat xərclərini təşkil edir.

Beləliklə, beynəlxalq nəqliyyat prosesində yük sahiblərindən və daşınma ilə məşğul olanlardan əlavə müxtəlif təsərrüfat subyektləri iştirak edirlər (limanlarda və stansiyalar-

da yük terminalları operatorları da daxil olmaqla). Beynəlxalq daşınmalar zamanı, xüsusilə hazır məhsulun və yarım-fabrikatların daşınması zamanı yük dəfələrlə daşınma ilə məşğul olanlardan terminal operatorlarına, sonra yenidən daşıyanlara və s. keçir. Eyni zamanda yükə görə məsul subyektlər də dəyişir.

Özlərinin kommersiya maraqlarını müdafiə etmək üçün yük sahibləri yüklər ilə əməliyyatların yerinə yetirilməsini ekspeditorlara tapşıırırlar, məsələn: yük boşaltma, yükün saxlanması, yük sənədlərinin rəsmiləşdirilməsi və s. Yük sahibi həmçinin daşınmalar üzrə müqaviləni, fraxt üzrə hesablaşmanı və sairəni ekspeditorlara tapşıra bilər.

Dünyanın bir çox dövlətlərində vasitəçi təşkilatların inkişaf etmiş şəbəkəsi yük sahiblərinə imkan verir ki, ona maraqlı olan hər bir məntəqədə bilavasitə ekspeditor firmaları ilə müqavilələr bağlasın. Belə müqavilələr bütün daşınmanın tapşırıldığı baş ekspeditorla da bağlana bilər. Baş ekspeditor yük sahibi adından müxtəlif növdən olan nəqliyyat daşıyıcıları ilə də müqavilələr bağlaya bilər.

1.2. Malların çatdırılması prosesinin əsas məzmunu, logistika konsepsiyası.

Malların hesablandığı yerdən istehlak yerinə çatdırılma prosesinin əsas məzmunu əmtəə hərəkəti sistemi çərçivəsində əməliyyatların geniş spektrinin yerinə yetirilməsini özündə birləşdirir. Bu proses nəqliyyatın bütün növlərinin texniki vasitələrini, kommunikasiya, sənaye firmalarının, anbarın filiallarının, ticarət vasitəçi və digər şirkətlərin, broker firmalarının, agentliklərin maddi-texniki bazası, konteynerləri icarəyə verən lizinq şirkətlərin maddi-texniki bazası,

informasiya idarəetmə sistemlərinin texniki vasitələri kimi müəyyən olunur.

Bununla yanaşı, bu sistem «Təsərrüfat əlaqələrinin nəqliyyat informasiya və digər təminatı prosesində yaranan texnoloji, təşkilatı, hüquqi, sosial və digər münasibətlərin, boşaltma işlərinə tariflərin, daşınma ilə əlaqədar digər əməliyyatlara tariflər məcmusunu əhatə edir. Hər hansı bir dövlət çərçivəsindən çıxan əmtəə hərəkəti sistemi beynəlxalq sistem kimi müəyyənləşdirilə bilər. "Ümumdünya əmtəə hərəkəti" sistemi dedikdə beynəlxalq bölgüsü vasitəsilə bir-biri ilə əlaqədar olan müxtəlif milli sistemlərin məcmusu başa düşülür.

Əmtəə hərəkəti anlayışına identik olan «nəqliyyat təminatı» anlayışından istifadə olunur. Nəqliyyat təminatı dedikdə vahid nəqliyyat sisteminin elementləri məcmusu anlaşılır ki, onlar da bir-birilə sıx əlaqədədirlər. «Nəqliyyat təminatı» dedikdə - texniki, texnoloji elementlərin məcmusunu təcəssüm etdirən sistem, ictimai təkrar istehsalı və iqtisadiyyatın səmərəli fəaliyyətini təmin edən istehsal, istehlak və tədavül sferasının bütün mərhələlərində və səviyyələrində nəqliyyat əməliyyatı və prosesləri ilə idarəetmənin forma və metodları başa düşülür.

Bu anlayışların hər ikisi (əmtəə hərəkəti və nəqliyyat təminatı) texniki istismarın və iqtisadi-təşkilati tədbirlərin bütün kompleksini kifayət qədər və tam əhatə edir. Bunlarsız daxili və beynəlxalq təsərrüfat əlaqələri mümkün deyil.

İstehsal xarakterli əməliyyatlar (anbarlaşma, yükləmə, boşaltma, daşınma prosesi və onunla bağlı boşaltma, saxlanma, komplektləşdirmə) malın istehlak tərkibini heç vaxt yaxşılaşdırma bilməz. Əksinə məhz daşınma prosesində malın tərkibi və onun keyfiyyəti pisləşə bilər, burada itirilmə, xarab

olma, malın oğurlanması riski də var. Bununla əlaqədar olaraq əsas vəzifədən biri odur ki, mal vaxtında və itkisiz nəzərdə tutulmuş yerə çatdırılsın.

Daşınma ilə əlaqədar olan əməliyyatların öz qiyməti var, yəni bu proses məhsulun qiymətinin yaranmasına təsir edir. Bir çox mallar çox böyük daşınma xərcləri ucbatından bazarlarda öz rəqabət qabiliyyətini itirirlər. Nəqliyyat tarifləri, anbarlaşma, yükləmə məhsulun qiymətinə əlavə olunur və bəzən müxtəlif bazarlarda onun müvəffəqiyyətlə realizə olunmasının üstündən xətt çəkə bilər. Bu malın daşınmasına aşağıdakı tələbi də irəli sürür, onun optimallaşması, yəni qiymət cəhətdən rəqabət qabiliyyətinin saxlanılması məqsədilə onun maksimal olaraq ucuzlaşması zəruridir.

Bununla əlaqədar daxili və beynəlxalq təsərrüfat əlaqələrində «Əmtənin qiymətində nəqliyyat tərkibi» anlayışı vacib rol oynayır. Nəqliyyat tərkibi malın müqavilə qiymətinə daxil edilən, onun daşınması üzrə məsrəflərin faizidir. Malın qiymətinə münasibətdə onun daşınması üzrə məsrəflərin faiz münasibəti beynəlxalq təcrübə əsasında formalaşan kəmiyyətdir.

Nəzər almaq lazımdır ki, mal nə qədər bahadırsa satış bazarında onun qiymətində nəqliyyat tərkibi bir o qədər aşağıdır. Belə ki, dünya təcrübəsində hazır məhsulun ticarəti zamanı (məs. elektron sənaye məhsulu) nəqliyyat tərkibi 2-3%-ə qədər, yeyinti məhsulları və ev texnikasında 5-6%-ə, maşın və avadanlıq daşınarsa 7-12%-ə qədərdir. Əgər söhbət xammal və yarımfabrikatlarda ticarətdən gedirsə nəqliyyat tərkibi çox olur. Belə ki xammal məhsulunun daşınması zamanı nəqliyyat tərkibi 45-60% diapazonunda, mineral-tikinti yükləri üçün 80-85%-ə yaxınlaşır. Daşınma, yükləmə, saxlama və s. üçün xüsusi şərtlər tələb olunan xüsusi rejimli yüklərin da-

şınması zamanı isə nəqliyyat xərcləri əmtəənin dəyərini ötüb keçə bilər.

Malın istehsalçıdan istehlakçıya daşınması prosesinin idarə olunması konsepsiyası onun təşkili və həyata keçirilməsinin müxtəlif metod və üsullarından istifadə edərək logistika anlayış ilə müəyyən olunur. Bu anlayış daşınmanın bütün növlərinə və üsullarına aiddir. Geniş planda logistika malgöndərənlərlə istehlakçılar arasında qarşılıqlı əlaqələrdə müəssəsinin idarə edilməsi kimi başa düşülür.

Bu konsepsiyanın əsasını Fransa ali kommertiya məktəbinin professoru Pyer Karaban qoymuş və o, logistikanı «təchizat, mal bazarının idarəedilməsi, istehsal və satış, həmçinin satışdan sonrakı xidmət proseslərinin daha aşağı məsrəflərlə yüksək səviyyədə təşkili və həyata keçirilməsinin təchizi ilə mal axınının səmərəli idarə edilməsinin üsul və metodlarının məcmusu» kimi müəyyən etmişdir. Onun fikrincə logistikanın qarşısında strateji xarakterli iki vəzifə dayanır: məsrəflər üzərində onların azadılması məqsədilə səmərəli nəzarət və təchizat, satış, istehsal, satış və satışdan sonrakı xidmət proseslərinin yüksək səviyyədə təmin olunmasına nail olunması.

Logistika dar mənada əks olaraq belə şərh olunur: qablaşdırmaya, yükləmə - boşaltma işlərinə, daşınma, gömrük tənzimlənməsinə, anbarlaşmaya məsrəflərin azaldılmasına, nəqliyyat vasitəçi fəaliyyətlə bağlı xərclərin minimuma endirilməsi üzrə əməliyyatların məcmusu kimi müəyyən olunur.

Amerika iqtisadçılarının fikrlərinə görə isə, «biznes logistikası» termini mövcuddur. ABŞ-da biznesin logistikası dedikdə, materialların istehsalı üçün zəruri olan daşınmanın planlaşdırılması və təşkili prosesi, müəssisə məhsulunun ti-

carət anbarlarına və ya pərakəndə şəbəkəyə daşınması, həmçinin, bu əməliyyatlar üzərində lazimi nəzarət prosesi başa düşülür.

Logistikanın yuxarıda sadaladığımız müəyyənliklərini təhlil edərək göstərmək olar ki, logistika konsepsiyası hər bir halda malın daşınması üzrə nəqliyyat və digər əməliyyatların təşkili və planlaşdırılması ilə bağlı olan, müəssisənin fəaliyyətinin idarə edilməsi prosesidir.

Ən mühüm fakt odur ki, logistika konsepsiyası iri sənaye, kənd təsərrüfatı, ticarət və digər müəssisələrin iqtisadi strategiyasında «ən yüksəklikdə qoyulan daşa» bənzəyir. Təcrübədə logistika konsepsiyasının reallaşması inkişaf etmiş dövrlərdə nəqliyyat təminatının yüksək səmərə verməsinə nail olunması mühüm strateji punktdur. Başqa sözlə ABŞ və Yaponiyada, həmçinin Avropa ölkələrində hal hazırda, həm də perspektivdə müəssisənin ümumi strategiyasının işlənilib hazırlanmasında bu konsepsiyaya mühüm yer verilir.

İqtisadi ədəbiyyatlarda logistikanın aşağıdakı növləri vardır: Təchizat-satış, istehsal, nəqliyyat, informasiya.

1. Təchizat-satış - logistika çərçivəsində istehsalın xammal və materialla təmin edilməsinin planlaşdırılması, tənzimlənməsi, həmçinin onlara nəzarət üzrə əməliyyatları həyata keçirir.

2. İstehsal logistikası - xammal və işçi qüvvəsinin minimal məsrəflər ilə bütün istehsal bölmələrinin qarşılıqlı fəaliyyətinin yüksək səviyyəyə nail olunmasına yönəldir.

3. Nəqliyyat logistikası - təşkilatı proseslərlə idarəetməni təmin edir və dəqiq hesablanmış müddətə daşınmasını (istehsalçıdan - istehlakçıya) həyata keçirir.

4. İnformasiya logistikası - xammal və yarımfabrikatın kəmiyyətilə, hazır məhsulun buraxılması ilə, istehsal ehtiyatlarının vəziyyəti ilə və s. ilə bağlı əməliyyatlara nəzarəti həyata keçirir. Həmçinin müəssisənin fəaliyyətinin təhlilini aparır və vəziyyətə qiymət verir.

Logistikanın əsasını sistemli yanaşma təşkil edir, sistemin layihələşdirilməsini və yenidən qurulmasını özündə cəmləyir. Bu zamanın və məkanın daha səmərəli istifadəsi, maddi və informasiya axınının təşkili məqsədlə edilir. Logistika tələblərinin həyata keçirilməsi səmərəli logistika sistemlərinin yaradılması vasitəsilə realizə olunur, o təchizat, istehsal və satışı əhatə edir.

Logistika sisteminin məqsədi - mal və məhsulların lazımi yerə lazımi kəmiyyət və çeşiddə, nəzərdə tutulan məsrəflər çərçivəsində daşınmasıdır. Logistika sistemi kütləvi xidmət kimi xarici mühitdə əlaqələrə malikdir. Əlaqələr tsiklik xarakteri daşıyır.

Çevik logistik sistemi - bu ele bir sistemdir ki, burada material axınının istehlakçıya çatdırılması həm bir başa əlaqələrlə həm də vasitəçilərin iştirakı ilə həyata keçirilir. Baxılan sistemə nümunə - ehtiyat hissələrilə təchizatı göstərmək olar, bu zaman alıcının ünvanına nadir tələbli hissələrin göndərilməsi adətən, birbaşa mərkəzi anbardan, standart tələbli hissələr isə vasitəçinin anbarından göndərilir. Birbaşa əlaqələrlə logistika sistemi - burada material axını istehlakçıya vasitəçinin iştirakı olmadan, birbaşa təsərrüfat əlaqələri ilə həyata keçirilir.

Çox səviyyəli logistika sistemi - material axını heç olmasa, bir vasitəçinin iştirakı ilə həyata keçirilir.

Logistika sisteminin tərkib hissələri bunlardır; daşınma; anbarlaşma; saxlama, yükləmə və boşaltma işləri, qablaşdırma və istehsal ehtiyatları ilə idarəetmə.

1.3. Beynəlxalq nəqliyyat daşımaları və onların növləri

Nəqlətmə prosesinin mahiyyəti məhsulların və şəxslərin yer nöqtəyi-nəzərindən öz yerlərini dəyişməsindən, hər hansı bir məkandan başqa bir məkana doğru istiqamətlənməsindən ibarətdir. Məhz mallar (yüklər) və ya şəxslərin (sərnişinlərin) yerdəyişmələri daşınma proseslərinin əsas məqsədini təşkil edir. Daşınma prosesləri, adətən, müəyyən bir ölkənin ərazisində aparılır. Beləliklə, daşınma prosesləri iki və ya daha çox ölkə ərazisində də həyata keçirilə bilər. Bu baxımdan daşınmaların 2 növü ayırd edilir:

1. Daxili daşımalar,
2. Beynəlxalq daşımalar.

İstənilən hər hansı bir ölkə daxilində həyata keçirilən daşımalar daxili daşımalar adlanır. Belə daşınmalar hər hansı bir ölkənin ərazi hədudlarında başlayır və həmin ölkənin ərazisində də başa çatır. Yəni, daxili daşımalar yalnız müəyyən bir ölkə ərazisi ilə məhdudlaşır. Nəqliyyatın inkişafının ilk dövrlərində daxili daşımalar yeganə daşıma növü sayılırdı. Ancaq nəqliyyatın inkişafının növbəti dövrlərində daşımaların başqa növü - beynəlxalq daşımalar meydana gəlmişdir. Bunların yaranmasına isə xarici iqtisadi ticarət, elmi-texniki və mədəni əməkdaşlıqların genişləndirilməsi, beynəlxalq təsərrüfat münasibətlərinin ciddiləşməsi təkan vermişdir. Beynəlxalq nəqliyyat daşınmaları dedikdə, beynəlxalq müqavilələrlə müəyyənləşdirilmiş şərtlərə müvafiq olaraq, bəzi dövlətlərdə baş tutan daşınmalar başa düşülür.

Beynəlxalq nəqliyyat daşınmalarının növləri: nəqliyyatın növünə görə beynəlxalq daşımaların təsnifi aşağıdakı kimidir:

beynəlxalq avtomobil daşınmaları,
beynəlxalq dəniz daşınmaları,
beynəlxalq dəmir yolu daşınmaları,
beynəlxalq hava daşınmaları,
beynəlxalq su (çay) daşımaları.

Məsələn, bunlara uyğun olaraq qazın və neftin beynəlxalq boru kəmərilə nəql edilməsini də aid etmək mümkündür. Nəticədə, «magistral boru kəməri» məfhumu boru kəməri sektorunda mövcud olan münasibətlər AR-nın müvafiq qanunvericiliyi ilə nizama salınır.

Beynəlxalq dəniz daşınmaları ilə beynəlxalq su (çay) daşınmalarına ümumilikdə su yolu ilə beynəlxalq daşınmalar, beynəlxalq avtomobil daşınmaları ilə beynəlxalq dəmir yolu daşınmalarına quru yol ilə beynəlxalq daşınmalar, beynəlxalq hava daşınmalarına isə beynəlxalq aviasiya daşınmaları da deyilir.

Daşınma (nəqliyyat) proseslərində iştirak edən nəqliyyat vasitələrinə görə beynəlxalq daşımaların beynəlxalq sadə və mürəkkəb daşımalar kimi iki növ fərqləndirilir. Beynəlxalq sadə daşınmalar dedikdə, təkcə bir nəqliyyat növü ilə reallaşdırılan beynəlxalq daşınmalar anlaşılır. Məsələn, hava gəmisindən istifadə edilməklə iki ölkə arasında hava daşınması həyata keçirilir. Digər bir misalda, dəmiryolu kimi nəqliyyat növündən istifadə edilməklə beynəlxalq daşınma reallaşdırılır. Göstərilənlər beynəlxalq sadə daşınmalara misaldır.

Beynəlxalq mürəkkəb daşınmalar dedikdə nəqliyyatın ayrı-ayrı növlərindən istifadə edilməklə reallaşdırılan bey-

nəlxalq daşınmalar anlaşılr. Misal olaraq, iki ölkə arasında avtomobil nəqliyyatı və dəniz gəmilərindən, və ya dəmir yolları və dəniz gəmilərindən istifadə edilməklə daşınma reallaşdırılmasını qeyd etmək olar. Bu növ daşınmalar kombinə olunmuş və ya qarışıq daşınmalar, ya da intermodal daşınmalar adlandırılır.

Nəqliyyat əməliyyatının predmeti və ya daşınmanın obyektinə əsasən beynəlxalq daşınmalar üç növə ayrılır:

beynəlxalq yük daşınmaları,
beynəlxalq sərnişin daşınmaları,
beynəlxalq baqaj daşınmaları.

Beynəlxalq yük daşınmaların obyektini yükdən ibarətdir. Bir çox dövlətlər arasında mümkün olan daşınmanın obyektini sərnişin olarsa, bu cür daşınmalar beynəlxalq sərnişin daşınmaları adlanır.

Beynəlxalq daşınmanın obyektini kimi baqaj çıxış edərsə, bu cür daşınmalar beynəlxalq baqaj daşınmaları adlanır. Dəmir yolu nəqliyyatında daşınmanın obyektini yük baqajı da çıxış edə bilər. Belə ki, sərnişin daşınması həm baqaj daşınması, həm də yük baqajının daşınması ilə müşayiət edilə bilər. Yük baqajı deyildikdə, sərnişin və poçt-baqaj qatarında daşınan yük və başqa maddi nemətlər anlaşılr. Nəqliyyat əməliyyatının müəyyən vaxtlarda olub-olmamasına əsasən beynəlxalq daşınmaların iki növü səciyyələndirilir:

beynəlxalq müntəzəm daşınmalar,
beynəlxalq qeyri-müntəzəm daşınmalar.

Beynəlxalq müntəzəm daşınmaların, hər şeydən öncə, əsas xüsusiyyətlərini müəyyən edək. Bu xüsusiyyətlər onu müntəzəm olmayan beynəlxalq daşınmalardan ayırmağa şərait yaradır. Həmin xüsusiyyətlərə aşağıda göstərilənlər aiddir:

-birincisi, beynəlxalq müntəzəm daşınmaların əsas və önəmli xüsusiyyəti odur ki, bu növ daşınmaları reallaşdıran nəqliyyat (daşıma) vasitəsi (avtomobil, hava gəmisi və s.) əvvəldə rəsmi şəkildə elan edilmiş cədvəl üzrə istiqamətlənir. Hərəkət cədvəli geniş həcmdə informasiya verir. Bu isə, beynəlxalq müntəzəm daşınmalar müəyyən vaxtlarda reallaşdırılması deməkdir. Vaxtaşırı həyata keçirilmə onun əsas xüsusiyyətidir. Beynəlxalq müntəzəm olmayan daşınmalar isə bu cür xüsusiyyətdən məhrumdur. Bu cür daşınmalar tələbat olduqda və ya ehtiyac olduqda reallaşdırılır;

-ikinci, beynəlxalq müntəzəm daşınmalar əvvəldən rəsmi şəkildə elan edilmiş və müəyyənləşdirilmiş daşınma şərti üzrə reallaşdırılır. Bu şərtlər daşınma qaydasında, tarifiedə və başqa sənədlərdə nəzərdə tutulmuşdur. Belə ki, daşınma şərti hər bir müştəri (yükgöndərənlər və sərnəşinlər) üçün eyni cür müəyyən edilir. Başqa tərəfdən, daşınma müqaviləsinin bağlanılmasında hansısa bir müştəriyə nisbətə başqasına üstünlüyün verilməsi istisnadır. Yəni, beynəlxalq müntəzəm daşınmalarla əlaqədar müqavilə ümumi müqavilə hesab edilməlidir.

Beynəlxalq müntəzəm daşınma dedikdə, əvvəldən elan edilmiş hərəkət (reys) cədvəlinə və qabaqcadan müəyyənləşdirilmiş daşınma şərti əsasında reallaşdırılan daşınmalar anlaşılır. Bu cür daşınmalar, əsasən, avtomobillər, hava və dəniz nəqliyyatları üçün zəruri əhəmiyyətlidir. Bu səbəbdən, beynəlxalq müntəzəm daşınmaların üç əsas yarım növü səciyyələndirilir:

-avtomobil nəqliyyatları ilə beynəlxalq müntəzəm daşınmalar;

-hava nəqliyyatları ilə beynəlxalq müntəzəm daşınmalar;

-dəniz nəqliyyatları ilə beynəlxalq müntəzəm daşınmalar.

Avtobuslarla beynəlxalq müntəzəm daşınma odur ki, bu cür daşınma müəyyənləşdirilmiş müqaviləyə və tariflərə uyğun, həmçinin müəyyən yolda sənişinlərin minmə və düşmə yerləri (dayanacaqları) göstərilərək avtobusun hərəkət cədvəlinə müvafiq formada reallaşdırılır. Sənişinin daşınma şərtini müəyyən edən müqavilə, tarif və avtobusun marşruta əsasən hərəkət cədvəlinə əsasən (minib-düşmə dayanacağı qeyd edilməklə) daşınma müntəzəm daşınma adlanır.

Hava nəqliyyatları vasitəsilə beynəlxalq müntəzəm daşınma anlayışı Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı Şurası tərəfindən verilmişdir. Bu anlayışa əsasən, müntəzəm daşınma aşağıda göstərilən tələbə cavab verməlidir:

-birincisi, uçuş bir neçə dövlətin hava məkanı vasitəsilə reallaşdırılmalıdır;

-ikincisi, uçuş ödənişli sənişinlər, poçt və ya yük daşınmalarını həyata keçirmək məqsədilə reallaşdırılmalıdır;

-üçüncüsü, uçuş rəsmi şəkildə elan edilmiş cədvələ əsasən reallaşdırılmalıdır, və ya onlar elə müntəzəm və ya tez həyata keçirilməlidir ki, sistemli (ardıcıl) formada seriya reyslər təşkil oluna bilsin.

Dəniz nəqliyyatları ilə beynəlxalq müntəzəm daşınmalar xətt daşınması adlandırılır. Bu cür daşınmanı xətt gəmiçiliyi (ingiliscə «line shipping») reallaşdırır. Xətt gəmiçiliyi ümumi istifadədə mövcud nəqliyyata aid edilir.

Beynəlxalq qeyri-müntəzəm daşınma əvvəldən müəyyənləşdirilmiş marşrut və razılaşdırılan hərəkət cədvəli olmadan reallaşdırılan daşınmalara deyilir. Bu cür daşınma

üçün müəyyənləşdirilmiş hərəkət istiqaməti xarakterik olur.

Dəniz nəqliyyatları ilə beynəlxalq qeyri-müntəzəm daşınma tramp daşınması adlandırılır. Belə daşınma tramp gəmiçiliyi (ingilis dilində «tramp shipping») tərəfindən reallaşdırılır. Tramp gəmiçiliyi fərdi istifadədə olan nəqliyyat sayılır.

Daşınma (nəqliyyat) sənədinin formasına əsasən beynəlxalq daşınmaların üç növü səciyyəvidir:

- qaimə ilə rəsmiləşən beynəlxalq daşınmalar;
- konosamentlə rəsmiləşən beynəlxalq daşınmalar;
- çarterlə rəsmiləşən beynəlxalq daşınmalar.

Qaimə ilə rəsmiləşən beynəlxalq daşınmalar dəmir yolları, avtomobillər və hava nəqliyyatlarında reallaşdırılır. Qaimə qeyd olunan nəqliyyat növü üzrə imzalanan yük daşınması müqavilələrinin sadə yazılı formalarını ifadə edir. Konosamentlə rəsmiləşən beynəlxalq daşınma dəniz nəqliyyatlarında reallaşdırılan daşınmaya deyilir. Konosament dəniz nəqliyyatı ilə daşınmanı rəsmiləşdirən müqavilə sənədi sayılır.

Çarterlə rəsmiləşən beynəlxalq daşınma hava və dəniz nəqliyyatında reallaşdırılır. Çarter daşınmanı rəsmiləşdirən müqavilə sənədi sayılır.

Qonşu ölkənin ərazisində başa çatmasına görə beynəlxalq daşınmalar üç yerə bölünür:

- beynəlxalq qonşulararası daşınma;
- beynəlxalq tranzit daşınma;
- beynəlxalq dairəvi daşınma.

Beynəlxalq qonşulararası daşınma həmsərhəd olan ölkələr arasında reallaşdırılır və qonşu ölkənin ərazisində yekunlaşır. Bu, beynəlxalq daşınmanın ən sadə növü kimi ge-

niş vüsət tapmışdır. Məsələn, yük Azərbaycandan onunla həmsərhəd və qonşu dövlət Gürcüstanın ərazisinə nəql olunur.

Beynəlxalq tranzit daşınma odur ki, bu cür daşınma müəyyən bir ölkədən digər ölkənin ərazisinə daşınan yük və ya sərnişinin yolda üçüncü bir ölkədən keçməsinə nəzərdə tutur. Məsələn, yük AR-dan Ukrayna Respublikasına daşınır və bu halda RF-nın (3-cü dövlətin) ərazisindən keçir. Üçüncü ölkə aralıq ölkəsi adlandırılır. Aralıq dövləti kimi bir və yaxud bir neçə ölkə çıxış edə bilər. Beynəlxalq daşınmanın bu növü də geniş vüsət tapmışdır.

Göndərilmə yeri ilə təyinat yerləri eyni bir ölkə daxilində olmaqla, xarici ölkənin ərazisi vasitəsi ilə tranzitlə reallaşdırılan daşıma dairəvi daşıma adlanır.

Daşınmanı reallaşdırmaq üçün xarici həmsərhəd ölkənin ərazisindən istifadə olunur.

Nəqliyyat prosesində istifadə edilən daşınma sənədləri və daşınma müqaviləsinin sayına əsasən beynəlxalq daşınmalar dörd hissəyə ayrılır:

- birbaşa beynəlxalq daşınma;
- birbaşa olmayan beynəlxalq daşınma;
- ardıcıl gələn daşıyıcıların reallaşdırdıqları beynəlxalq daşınma;
- yenidən göndərməklə beynəlxalq daşınma.

Birbaşa beynəlxalq daşınma bir neçə daşıyıcı tərəfindən eyni daşınma müqaviləsi üzrə reallaşdırılır və eyni bir daşınma sənədi ilə rəsmiləşir. O, nisbətən geniş yayılan daşınma növü sayılır.

Birbaşa olmayan beynəlxalq daşınma dedikdə, elə daşınma anlaşılır ki, o, ardıcıl şəkildə, 2 və daha çox müqavilə üzrə rəsmiləşir və reallaşdırılır. Bu növ daşınmanı rəsmiləş-

dirən müqavilə milli (daxili) hüquq normasına uyğun olaraq bağlanılır.

Ardıcıl şəkildə, yəni ardıcıl daşıyıcıların həyata keçirdikləri beynəlxalq daşınma, bir qayda olaraq, hava nəqliyyatı, həmçinin avtomobil nəqliyyatında tətbiq olunur. Dəniz nəqliyyatına isə, beynəlxalq daşınmanın qeyd edilən növünü konosamentlə rəsmiləşdirilən yükdaşıma aiddir.

Ardıcıl daşıyıcıların həyata keçirdikləri beynəlxalq daşıma ilə beynəlxalq daşıma arasında bənzər və fərqli cəhətlər mövcuddur. Onlar üçün ümumi və bənzər cəhət odur ki, hər ikisi də bir neçə daşıyıcı tərəfindən həyata keçirilir və daşıyıcılar üçün vahid məsuliyyət şərtləri müəyyənləşdirilir. Birbaşa beynəlxalq daşımada, vurğuladığımız kimi, bir daşıma müqaviləsi imzalanır. Ardıcıl daşıyıcıların həyata keçirdikləri beynəlxalq daşınma isə bir yox bir neçə neçə müqavilə üzrə reallaşdırılır. Bu, həmin növ daşınmaları fərqləndirməyə şərait yaradan əsas xüsusiyyətdir.

Bununla yanaşı, ardıcıl daşıyıcıların həyata keçirdikləri beynəlxalq daşınma birbaşa olmayan beynəlxalq daşınmaya oxşayır. Hər 2 növ daşınma vaxtı bir neçə daşınma müqaviləsi bağlanır. Bu, onları bir-birinə oxşar edən ümumi xüsusiyyətdir. Beləliklə, onlar arasında fərqli xüsusiyyətlər də mövcuddur. Birbaşa olmayan beynəlxalq daşınma vaxtı daşıyıcılara özəl eyni məsuliyyət şərtləri müəyyənləşdirilmir.

Beynəlxalq daşınmaların göstərilən növündən o zaman istifadə olunur ki, birbaşa daşınma mümkün olmur və ya birbaşa daşınma cədvəli yük sahibi (və ya sərnişin) üçün sərfəli olmur.

Yenidən göndərməklə beynəlxalq daşınma o sayılır ki, bu daşınmaya əsasən yükün ilk beynəlxalq daşınma mü-

qaviləsi üzrə təyinat (son) məntəqələrində yenidən göndərilmə qaydalarında yeni daşınma müqaviləsi bağlanır. Yük birinci müqaviləyə əsasən təyinat məntəqələrindən həm yük sahiblərinin özü, həm ekspeditorlar (yük sahiblərinin tapşırığı ilə), həm də daşıyıcılar tərəfindən göndərilə bilər. Beynəlxalq daşınmanın bu növü, adətən dəmir yolu nəqliyyatında tətbiq olunur. Belə ki, yenidən göndərilmə yük sahiblərinin iştirakı olmadan, ekspeditorlar cəlb edilmədən nəqliyyat təşkilatları (daşıyıcılar) tərəfindən reallaşdırıla bilər.

Daşınan yük (xarici ticarət yükü) bir-birindən malın nəqliyyat xüsusiyyətinə əsasən fərqləndirilir. Bundan asılı olaraq, beynəlxalq daşınmalar bir neçə növə ayrılır:

- dənəvari (səpələnən, tökülən) yüklərin (sement, taxıl, fosfat və s.) beynəlxalq nəqletməsi;
- maye yüklərin (neft və neft emalı məhsulları, kimyəvi mayelər, şərab, bitki yağı və s.) beynəlxalq nəqletməsi;
- qabı olmayan yüklərin (kömür, filiz və s.) beynəlxalq nəqletməsi;
- əsas yüklər, yəni yer sayını hesablayaraq daşınan yükün (dəzgah, avtomobil, xalq istehlakı məhsulları və s.) beynəlxalq nəqletməsi.

Qabsız (kisəsiz) yük, dənəvari (səpələnən) yük və əsas yük quru yüklər qrupuna aid olunur. Yüklərin başqa növü isə maye yükədən ibarətdir.

Sərhədi keçmə qaydalarına əsasən beynəlxalq daşınmaların iki növü fərqlənir:

- nəqliyyat vasitələrini dəyişməklə beynəlxalq daşınma;
- nəqliyyat vasitələrini dəyişmədən beynəlxalq daşınma.

Nəqliyyat vasitələrini dəyişməklə beynəlxalq daşınma sərhəd məntəqələrində sərnışinlərin bir minikdən düşərək,

digər minik vasitəsinə minməsinə nəzərdə tutulur. Nəqliyyat vasitəsi deyildikdə sərnəşin qatarları, gəmilər və hava gəmiləri başa düşülür. Bu cür daşınma beynəlxalq nəqliyyatın dəmir yolları, dəniz və hava nəqliyyatları kimi növlərində tətbiq olunur.

Bu cür daşınma yük daşınmaları üçün də xarakterikdir. Nəqliyyat vasitələrini dəyişməklə beynəlxalq daşınma sərhəd məntəqələrində yükün boşaldılaraq, digər daşınma vasitəsinə (məsələn, vaqon, hava gəmisi və gəmiyə) yüklənməsini nəzərdə tutur.

Nəqliyyat vasitələrini dəyişmədən beynəlxalq daşınma isə sərnəşinlərin (yüklərin) sərhəd məntəqələrində düşürülərək (boşaldılaraq), digər minik vasitələrinə (daşınma vasitələrinə) minməsi (yüklənməsi) ilə müşayiət edilmir. Sərhəd boyunca dəmir yolu daşınması beynəlxalq daşınmanın xüsusi xarakterli növünə aiddir. Bu cür daşınma iki qonşu ölkənin sərhədi boyunca olan dəmir yolu stansiyası arasında reallaşdırılır. Bu halda, adətən, təyinat yerinin yox, yüklərin yola salındığı ölkənin daşınma qaydası tətbiq olunur.

Beynəlxalq avtomobil nəqliyyatında «məlik daşınmaları» («маэніковіе перевозкі») adlı daşınma növü də mövcuddur. Bu, xüsusi xarakterli beynəlxalq daşınmadır. Məlik daşınmaları əvvəldən təşkil edilmiş sərnəşin qrupunun müəyyən bir ölkənin yola düşmə zonasından digər ölkənin təyinat zonasına təkrarlanan gediş və gəliş səfəri ilə avtobuslarla daşınmasıdır. Gediş səfərlərini etmiş hər bir qrup novbəti səfərin biri ilə yola düşmə zonasına geri daşınır. Məlik daşınmalarında ilk qayıdış və son gediş səfərləri sərnəşin olmadan reallaşdırılır.

Mövzuya aid sual və tapşırıqlar

1. Nəqliyyatda əsas iş və fəaliyyət nədən ibarətdir.
2. Nəqliyyat termininin mahiyyətini izah et.
3. Dünya iqtisadiyyatı inkişafında nəqliyyatın rolu haqqında məlumat ver.
4. Nəqliyyat xidmətlərinin təsnifatını sadala.
5. Logistika konsepsiyası haqqında məlumat verin.
6. Beynəlxalq nəqliyyat daşımaları nədir
7. Beynəlxalq mürəkkəb daşımlar hansılardır
8. Beynəlxalq sadə daşımlar hansı daşımlardır
9. Beynəlxalq daşımların hansı növləri vardır
10. Beynəlxalq su yolu, quru yolu daşımlarına hansı nəqliyyat növləri aiddir
11. Nəqliyyat əməliyyatı predmetinə və ya daşınmanın obyektinə əsasən beynəlxalq daşımların növləri hansılardır
12. Nəqliyyat əməliyyatlarının vaxtaşırı olub olmamasına əsasən beynəlxalq daşımların hansı növləri vardır
13. Müntəzəm və qeyri-müntəzəm daşımlar haqqında məlumat verin
14. Daşıma sənədinin formasına görə beynəlxalq daşımların hansı növləri vardır
15. Qonşu dövlətin ərazisində başa çatmasına görə beynəlxalq daşımların növləri hansılardır.

II MÖVZU

MALLARIN DAŞINMASININ BAZİS ŞƏRTLƏRİNİN ONLARIN NƏQL EDİLMƏSİNİN TƏŞKİLİNƏ TƏSİRİ. İNKOTERMS

2.1. Daşınmanın bazis şərtinin məqsəd və vəzifələri. “İnkoterms” alqı-satqı müqaviləsinin əsas hissəsi kimi

Alqı-satqı müqavilələrində nəqlətmə ilə bağlı logistik xərclərə təsir göstərən mühüm komponentlərdən biri məhsul yollamanın bazis şərtləri sayılır. Bu bazis şərtləri yüklərin sı-ğortalaşdırılması, gəmilərin fraxtası, yükdaşımalar zamanı məhsulların verilməsi yaxud itirilməsi ilə əlaqədar meydana gələcək risklərin satıcı və alıcılar arasında bölüşdürülməsi, gömrük rəsmiləşdirmələrinin reallaşdırılması və yüklərin nəql olunması ilə bağlı işlər üzrə tərəflərin məsuliyyətlərini müəyyən edir. Bazis şərtləri tərəflər arasında yükün nəql olunması istiqamətində mübahisələrin olmasına zəmin ya-
ratmır və logistik dövrənin başlanğıc mərhələsindən son mərhələsinədək yük daşımalarda tərəflərin icra etdiyi vəzifə və funksiyaları qabaqcadan müəyyən edir. Ona görə ki, adə-
tən müqavilələrdə iştirak edən tərəflər müvafiq dövlətlərin ticarət qaydalarında olan fərqli cəhətlər barəsində tam məlu-
mat əldə etmirlər. Bu isə anlaşılmazlıqların, mübahisələrin yaranmasına, məhkəmə araşdırmalarının aparılması ilə əla-
qədar vaxt və maliyyə vəsaitləri sərf edilməsinə, işgüzar mü-

nasibətlərin pisləşməsinə səbəb olur. Bazis şərtləri, xarici ticarət kontraktında zəruri bəndlərdən olan nəqliyyat şərti ilə müəyyən edilir. Onlar nəqliyyat xidmətinin ödənilməsində ilkin şərtin izah olunmasında alıcılar ilə mal göndərəninin arasındakı ziddiyyətin istisna edilməsi məqsədi üçün vacibdir. Bazis şərti Beynəlxalq Ticarət Palatası tərəfindən tərtib edilmiş, 1980-ci ildə Vena konvensasiyası ilə bəyənilmiş, təsdiq edilmiş və ümumbeynəlxalq genişlənməyə malikdir. Bazis şərtinin məzmunu və nəqlənmə haqqında danışığın vacib termini, əmtəə nəql olunmasında on üç bazis şərtinin vurğulandığı “İnkoterm” (1993-cü il) beynəlxalq qaydada qeyd olunmuşdur. Onda yükün nəqli prosesində tərəflərin vacib hüquqları və vəzifələri təyin olunmuşdur. Onların əsas məzmunu yük çatdırılmalاری, onların tranzitləri, yüklənmələri, boşaldılmalاری, qablaşdırılmalاری və markalanmalاری ilə əlaqədar olan dövlətlər arasında xərcin bölünməsi, gediş istiqamətində əmtəənin sığortalanması ilə müəyyən edilir.

Bazis şərtləri nəqlənməyə görə dörd qrupda birləşirlər:

1. Əsas xərclərə görə,
2. Yüklənməyə görə,
3. Sığortaya görə,
4. Gömrük rəsmiləşdirilməsinə görə əsas payın kimin üzərinə düşməsinə görə.

Belə problemləri həll etmək üçün Beynəlxalq Ticarət Palatası (International Chambers of Commerce) 1936-cı ildə Ticarət Terminlərinin Təfsirinin Beynəlxalq Qaydalarını təqdim etmişdir. Həmin qaydalar sonralar «İnkoterm - 1936» kimi tanınmışdır. Beynəlxalq ticarətin yeni təcrübəyə uyğunlaşdırılması üçün 1953-cü, 1967-ci, 1976-cı, 1980-ci, 1990-cı, 2000-cü, 2010-cı illərdə «İnkoterm» - ə yeniliklər və əlavələr olunmuşdur.

INCOTERMS (international commercial terms-beynəlxalq ticarət sövdələşməsi) ideyası 1921-ci ildə Beynəlxalq Ticarət Palatası (BTP) tərəfindən verilmişdir. BTP-nin mütəxəssislərinin tərtib etdiyi İNCOTERMS-in ilk versiyası 1936-cı ildə dərc edilmiş və 20 il qüvvədə qalmışdır. 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 illərdə sənədə bir çox əlavələr olunmuşdur və bəzi hissələri dəyişdirilmişdir. Bu sənədin ən son versiyası olan "İNCOTERM 2010" 2011-ci il yanvar ayının 1-dən etibarən tanınmışdır.

Məhsulun satışı və çatdırılması üzrə bağlanan xarici və yerli müqavilə çərçivəsində tərəflərin müvafiq öhdəliyi, həmçinin, xərc və risklərin müəyyən edilməsi ilə bağlı qəbul edilmiş beynəlxalq standartlardan ibarətdir. Qeyd olunan qaydalar məhsulların satıcıdan alıcıya çatdırılması halında göstərilən məsələ üzrə tərəflər arasındakı münasibəti nizamlayır. İNCOTERMS-in qaydaları Birləşmiş Millətlər Təşkilatının Beynəlxalq Ticarət Qanunu üzrə Komissiyası (UNCITRAL) tərəfindən qlobal standartı kimi tanınmışdır.

İNCOTERMS qaydası müqavilə sayılmır. Bu qaydalar məhsul satışı və təyinat məntəqəsində çatdırılma üzrə bağlanan müqavilələrdə istifadə edilir. Bu qayda hüquqi cəhətdən ölkədaxili qanunlardan üstün sayılmır və mülkiyyət hüququ ötürülməsi, ödəniləcək məbləğləri, valyutaları və ya kredit şərtlərini nizamlamır. Vahid terminoloji aparatdan istifadə zamanı praktik təcrübənin əldə edilməsi hesabına onlar daha da inkişaf etmişdir. Yəni, 1953-cü; 1967-ci; 1976-cı; 1980-ci; 1990-cı; 2000-ci və 2010-cu illər ərzində bazis şərtlərində mütləq tələbdən qaynaqlanan əlavə və düzəlişlərin edilməsi, onların vahid forma halına gətirilməsi, beynəlxalq praktikada müqavilələrin imzalanması əməliyyatı ilə əlaqədar çətinlikləri ortadan qaldırır.

Vurğulamaq lazımdır ki, «Inkoterms»-in imkanı alqı-satqı müqaviləsi imzalanmış tərəflərin satılan konkret məhsulların (misal üçün, kompüter proqramları kimi «duyulmayan» («intangible») deyil, «duyulan» («tangible» mənada) göndərilməsinə dair hüquq və vəzifələrin təyin edilməsindən ibarət məsələlərlə məhdudlaşır.

«Inkoterms» haqda 2 yanlış təsəvvür formalaşmışdır:

1. Alqı - satqı müqavilələrindən daha çox məhsul göndərən müqavilələrinə şamil olunur;

2. Bəzi hallarda alqı-satqı müqavilələrinə əsaslanan məhsulların dəyərinə daxil olunması nəzərdə tutulan rüsumların hansı tərəfin ödəməsi doğru şəkildə müəyyən edilmir.

Ancaq tərəflərin «Inkoterms»-in xüsusi şərtlərindən istifadə etmək haqda razılaşması, mütləq müqavilədə qeyd edilmişdir. Bununla yanaşı, «Inkoterms»-də tərəflərin bəzi eyniləşdirilmiş öhdəlikləri, misal üçün satıcının malları alıcıya yaxud sonradan nəql olunmaq üçün daşıyıcıya çatdırmaqla əlaqəli məsuliyyətləri, o cümlədən belə hallarda risklərin tərəflər arasında bölüşdürülməsi göstərilmişdir. «Inkoterms» -də məhsulun ixrac və idxalı üzrə gömrük, vergi və rüsumun ödənilməsi, məhsulların qablaşdırılması, göndərilmiş məhsulların qəbul olunması üzrə alıcıların məsuliyyətləri, tərəflərin müqavilə öhdəliyinin həyata keçirilməsinin sübut olunması yolları da göstərilmişdir. «Inkoterms» alqı - satqı müqavilələrinin həyata keçirilməsi üçün xüsusi əhəmiyyətə sahib olsa da, bu müqavilələrlə əlaqədar bəzi problemləri, misal üçün, mülkiyyət və başqa hüquqların keçməsinə, həmçinin bəzi vəziyyətlərdə məsuliyyətdən yayınmanı özündə ehtiva etmir. Vurğulamaq vacibdir ki, «Inkoterms» alqı - satqı müqavilələrinin tam şəkildə həyata keçirilməsini təmin edən şərtlərin

standart şərtlərlə yaxud danışıqlarla müəyyən edilmiş fərqli şərtlərlə əvəz olunmasını nəzərdə tutmur.

Bir sözlə, «Inkoterms»-də çeşidli səbəblərlə bağlı müqavilənin şərtinin pozulması və məsuliyyətdən azad olmaq kimi məsələlər gözərdi edilir. Belə məsələlər alqı - satqı müqavilələrində əsas götürülən şərtlərlə yaxud müvafiq qanunvericilik protokolları ilə nizamlanır.

«Inkoterms», məhsulların istehsal edildiyi ölkənin milli hüduqlarından qıraqla beynəlxalq kommersiya müqavilələrinə əsaslanan satışı üçün lazım idi. Bununla belə praktik təcürübəyə istinad edərək qeyd etmək olar ki, adətən ölkədaxili bazarlarda da məhsulların satışına əsaslanan müqavilələrdə də «Inkoterms» - dən istifadə olunur. Bu zaman «Inkoterms» A və V bəndlərindən, həmçinin ixrac və idxal ilə əlaqlədar olan başqa bəndlərin müddəalarından istifadə edilir.

2.2. “İnkoterms”ə yenidən baxılmasının səbəbləri.

«Inkoterms» -ə davamlı olaraq təkrar nəzər salınır. Bunun əsas səbəbi onu modern kommersiya təcürübəsinə uyğunlaşdırmaqladır. Nəticədə, 1980 - ci ildə «Franko - daşıyıcı («FCA») termininə təkrar baxılarkən, dəniz ticarətində ənənəvi «FOB - məntəqəsindən (məhsulların gəminin tutacağından göyertəsinə yerləşdirilməsi) istifadə etmədən, məhsulun dəniz nəqliyyatı və ya ayrı-ayrı nəqliyyat vasitəsi ilə nəql etmək (əlaqələndirilmiş yaxud multimodal daşınmalar) üçün konteynerlərə yığıldığı yerdə, gəmi göyertəsinə yüklənmədən qabaq qəbul olunmasının mümkünlüyü nəzərə alınmışdır.

1990-cı ildə «Inkoterms»-ə təkrar nəzər salarkən, satıcıların məhsulların göndərildiyini sübut edən sənədləri alıcıya

göndərilməsi üzrə məsuliyyətlərini nəzərdə tutan bəndlərdə sənədlərin e-informasiyaları ilə əvəz olunmasına izn verilmişdir. Məlumdur ki, praktik istifadəni tədricən asanlaşdırmaq məqsədilə onun tərtibatının və müddətinin inkişaf etdirilməsi üzrə atılan addımlar bundan sonra da ciddi hal alaçaqdır.

Bir çox ölkələrdə «Inkoterms»-dən istifadə edilməsi zaman keçdikcə daha çox qəbul olunur. Bu səbəbdən Beynəlxalq Ticarət Palatası onu öz marağına uyğun olaraq dəyişdirməyə az cəhd göstərməsinə baxmayaraq, istifadə edilən anlayışların ticarət sektorunda mövcud təcrübəsini daha dürüst və aydın şəkildə əks etdirməsinə mütləq şəkildə diqqət yetirirdi. Əlavə olaraq, bir - birindən asılı olmayan 2 sektorda dəyişikliklər edilərək, «Körpüdən çatdırılmışdır» («DEQ») və «Franko - gəmi göyərtəsi boyunca» («FAS») terminlərində gömrük vergi və rüsumun ödənilməsinə əsaslanan öhdəliklərə, «Franko - daşıyıcı» («FCA») terminində məhsulların yüklənməsi və yenidən boşaldılması ilə əlaqədar müddəalara təkrar nəzər salınmışdır.

Edilən dəyişikliklərin hamısı 1990-cı ildən «Inkoterms» istifadəçilərinə əlavə xidmət şəklində fəaliyyətdə olan «Inkoterms Ekspertlər Qrupu (Panel of Incoterms Experts) tərəfindən aparılmış araşdırmaların nəticələrinə əsaslanır. «İnkoterms - 2000» tərtib edilərkən 13 terminin hamısı üçün istifadə olunan ayrı-ayrı ifadələrin mümkün qədər aydınlığını və ardıcılığını əldə etmək məqsədilə cəhdlər göstərilmişdir. Bununla belə, eyni bir ifadənin ayrı-ayrı mənalarda istifadə edilməsinin mümkünlüyü ləğv edilmişdir. Bununla yanaşı, baş verən bütün situasiyalarda Birləşmiş Millətlər Təşkilatının 1980-ci il «Malların Beynəlxalq Alqı- Satqı Müqavilələri Barəsində Konvensiyasında» («UN Convention on Cont-

racts for the International Sale of Goods») olan ifadələrdən istifadə edilmişdir.

«Incoterms 2000»-də istifadə edilən ticarət terminləri cəm şəkildə uyğun işarələrlə göstərilmişdir. Ticarət anlayışlarının bu cür işarələnməsi logistik sistemin iştirakçılarının hamısına bu anlayışların mahiyyətini anlamağa və onlardan rahat şəkildə istifadə edilməsinə əlverişli şərait yaradır. Bunun üçün verilən bütün anlayışların qısa xarakteristikasını gözdən keçirmək mütləqdir.

“Incoterms- 2010”-nün şərtlərinin təsnifatı: 2011-ci il yanvarın 1-dən qəbul edilən “Incoterms 2000, 2010” -nün bəzi şərti aşağıda göstərilən kimidir:

1. EXW - EX Works (... named place)- zavod və ixracatçılardan razılaşmış məntəqələrdən yola salınma yəni, satıcıdan mal alıcıya razılaşdırılmış məkanda təhvil verilən andan öz öhdəliyini icra etmiş olur;

2. FCA - Free Carrier (... named place)- razılaşdırılan məntəqələrdən malların yola salınması anlaşıdır. Bu zaman ixracatçı malları ixrac gömrük prosedurundan keçirəndən sonra alıcı tərəfindən müəyyən edilmiş satıcıya razılaşdırılmış məntəqələrdə təhvil verərək öz öhdəliyini yerinə yetirir;

3. FAS - Free Alongside Ship (... named port of shipment)- Bu terminlərin mənası “ Gəmi bortu boyunca sərbəst” , razılaşdırılan yükləmə limanı mənasını verir. Bu zaman ixracatçı kontrakt üzrə nəzərdə tutulan məhsulları gəmilərin bortu boyunca sahildə yaxud razılaşdırılan məkanda alıcıya təhvil verərək öz öhdəliyini icra edir;

4. FOB - Free On Boarder (... named port of shipment) - “Sərbəst gəmi bortunda” razılaşdırılan yükləmə limanı mənasını verir. Qeyd olunan rejimdə satıcı kontraktı nəzərdə

tutulan malları limanlarda gəminin məhəccərindən keçiddə təslim edərsə öhdəliyini icra etmiş olur;

5. CFR - Cost and Freight (... named port of destination)- “Dəyər və icarə” anlamında razılaşdırılan təyinat limanları şərti anlama gəlir. Belə rejimdə ixracatçı ixrac məhsullarını idxalatçı ölkəsindəki, təyinat limanına çatdırmaq üçün hər bir xərci ödəyir və bundan sonra malıların boşaldılması, həm də başqa məsrəfləri idxalatçı özü ödəyir;

6. CIF - Cost, Insurance and Freight (... named place of destination)- “Dəyər, sığorta və icarə” anlamını verir, razılaşdırılan təyinat limanlı gömrük rejimi sayılır. Bu zaman CFR rejimində reallaşdırılan prosedurlar təkrar edilir. Həmçinin, yalnız yüklərin sığorta xərci satıcı tərəfindən ödənilir;

7. CIP - Carriage and Insurance Paid To (... named place of destination)- “Daşınma və sığortalanma...(təyinat yeri) qədər ödənilir” mənasındadır, razılaşdırılan təyinat məntəqələrində gömrük proseduru baş tutur. Bu zaman satıcılar ölkədə razılaşdırılan təyinat məkanında malları daşıyıcıya təhvil verərək yükləri sığortalayır. İxrac rüsumunu satıcı, idxal rüsumunu isə sənədləşdirərək alıcı ödəyir;

8. CPT - Carriage Paid To (... named place of destination)- “daşınma...(təyinat yeri) qədər ödənilir”(... razılaşdırılan təyinat məntəqələri) - mənasındadır. Qeyd olunan rejimdə ixracatçılar malların idxalatçıların ölkəsində yerləşən təyinat yerinə çatdırılmasına və onun anbarına malları aparan daşıyıcılara təhvil verilməsinə cavabdeh sayılır. Bu gömrük prosedurunda ixrac rəsmiləşdirilməsini satıcılar idxal rəsmiləşdirilməsini isə alıcılar həyata keçirir;

9. DAT - Delivered At Frontier (... named terminal of Destination)- “terminalda göndəriş”(... razılaşdırılmış təyinat limanı) mənası verir. Qeyd olunan rejim 2010-cu ildə qəbul-

edilərək əvvəlki təsnifatdan çıxarılan DEQ bazisi şərti əvəzində istifadə edilir. Göstərilən rejim nəqliyyat vasitələrinin növləri üzrə razılaşdırmadan asılı olmayaraq istifadə olunur.

10. DAP - Delivered At Point (... named point of destination)- “məntəqədə göndəriş” (... razılaşdırılmış təyinat limanı) mənası verir. Qeyd olunan rejim də 2010-cu ildə qəbul edilərək əvvəlki təsnifatdan çıxarılan DAF, DES və DDU-nun əvəzində tətbiq edilir.

11. DDP - Delivered Duty Paid (... named place of destination)- “rüsüm ödənilməklə göndəriş”(… razılaşdırılmış təyinat məntəqələri) -mənası verir. Göstərilən rejimdə ixracatçılar idxal və ixrac rəsmiləşdirmələrinin məsrəflərini ödəməklə, kontrakt üzrə öhdəliyi idxalatçıların anbarına çatdırır;

12. DDU- Delivered Duty Unpaid (... named place of destination)- “rüsüm ödənilmədən göndərişlər” (... razılaşdırılan təyinat məntəqəsi)- mənasını verir. Qeyd olunan rejimdə ixracatçılar malların alıcıların anbarlarına təhvil verilmələrinə qədər hər bir xərci ödəyir. Amma idxalatçılar idxal rəsmiləşdirilməsi üzrə məsrəfləri özü ödəyir. Göstərilən bazis şərti İnkoterms 2010-dan çıxarılmışdır;

13. DAF - Delivered at Frontier (... named place)- “sərhəddə qədər göndəriş” (... razılaşdırılan məntəqə) - mənasını verir. Qeyd olunan rejimdə razılaşdırılan sərhəd məntəqələrində satıcıların öhdəlikləri bitir və sərhəddən sonra olan öhdəliklər alıcıların payına düşür. İxrac rəsmiləşdirilmələri satıcılar tərəfindən, idxalın rəsmiləşdirilmələri isə alıcılar tərəfindən reallaşdırılır. Bu bazis şərti İnkoterms 2010-dan çıxarılmışdır;

14. DEQ - Delivered Ex Quay (... named port of destination) “gəmilərin yan aldığı körpülərdən göndəriş”(… razılaşdı-

rilan təyinat limanı) mənası verir. Bu zamanda ixracatçılar gömrük rejimindən keçən malları razılaşdırılan təyinat limanlarında gəmilərin yan aldığı körpülərdən alıcıya çatdırılması öhdəliklərini başa vurur. Bu rejimdə məhsul göndərənlər risk və rüsum üzrə məsrəfləri özləri ödəyir. İxrac və idxal üzrə gömrük rəsmiləşdirməsini də ixracatçılar həyata keçirir. Bu bəziş şərti İnkotermis 2010-dan çıxarılmışdır;

15. DES - Delivered Ex Ship (... named port of destination)- “gəmidən göndəriş” (... razılaşdırılmış təyinat limanı) anlamını daşıyır. Göstərilən rejimdə əgər mal gəmilərin bortunda sahibinə verilibsə və hələ razılaşdırılan təyinat limanlarında gömrükdən keçməyibsə, satıcılar çatdırılma üzrə öz öhdəliklərinə əməl etmiş sayılır. Bu halda bütün məsrəf və risk satıcının üzərinə düşür. İxrac rəsmiləşdirilmələri satıcı və idxal rəsmiləşdirilmələri alıcı tərəfindən aparılır. Göstərilən bəziş şərti İnkotermis 2010-dan çıxarılmışdır; “İnkotermis 2000, 2010”-bəzis şərtinə beynəlxalq xarici ticarətdə qeyd olunan kontraklara istinad edilməsi son vaxtlar xeyli intensivləşmiş və yaxın gələcəkdə bu bəzis şərtinin daha geniş tətbiq edilməsi gözlənilir. Yuxarıdan aşağıya doğru getdikcə məsuliyyət yükləri mərhələ-mərhələ alıcıdan satıcıya keçir.

2.3. Kontrakt - beynəlxalq yük daşımaların və nəqliyyat əməliyyatlarının hüquqi razılaşma sənədi kimi.

Dünyada olan iqtisadi proseslər genişlən və qloballaşan zaman, xarici ticarət təşkili üzrə mexanizm və hüquqi sənədlərində də təkmilləşməsi vacibliyi artır. 1998-ci ildən qəbul olunan və 101 maddədən ibarət olan Vyana Konvensiyasına əsaslanaraq, xarici ticarətdə fəaliyyət göstərmək üçün tələb kimi qəbul edilən sənəd - kontrakt və ya müqavilələrin

əhəmiyyəti artır. Alqı-satqı və beynəlxalq ticarətdə gedən əməliyyatlarda kontraktın bağlanması məcburi şərt kimi iştirak edir. Kontrakt deyildikdə (lat. contractus) müəyyən miqdar və qiymətdə əmtəə sövdələşməsi, alqı-satqısı porosesini özündə göstərən müəyyən sivil qaydalar və tərəflərin iddianın müdafiələri üçün hüquqi əsası razılaşdırılan müqavilələr anlaşılar. Müqavilələr isə iki və daha çox şəxs, həmçinin, fiziki və hüquqi şəxslərdə olan vətəndaşlıq hüquqları, vəzifələri və ya fəaliyyət subyektləri kimi onun hüquq və vəzifələrini özündə göstərən sənəd kimi xarakterizə edilir.

Kontrakt və müqavilələrin təsnifatı halında onları bir neçə formaya bölürlər. Bunlar əsas, ilkin, birtərəfli, ikitərəfli, ictimai və s. təsnifata ayrılır. Dünya təcrübəsində kontraktların tərtib olunması və sənədləşməsi formalarının bir çoxu bəzə şərtinə əsasən oxşarlığı ilə fərqlənir.

Kontraktların strukturuna əsasən aşağıda göstərilənlər aiddir:

1. Kontraktların giriş hissələri, digər sözlə, preambulası;
2. Kontraktlar üzrə alqı-satqı əməliyyatının qısa məzmunu;
3. Göndərilmə və ya alınması nəzərdə tutulan malın miqdar göstəricisi;
4. Mal və xidmətin keyfiyyət standartı;
5. Əmtəələr və ya xidmətin qiyməti barəsində məlumat;
6. Əmtəə və xidmətin qiyməti;
7. Ödəniş şərti və maliyyə razılaşması;
8. Ödəmək üçün əsas kimi iştirak edən maliyyə sənədinin müəyyən edilməsi;
9. Malın yüklənməsi üzrə vaxt və müddətin razılaşdırılması;
10. Malın qablaşdırılması;

11. Əmtənin markalaşdırılması;
12. Yükləmə qaydasının razılaşdırılması;
13. Texniki şərt və texniki xidmət razılaşdırması (kontraktların predmetlərindən asılı olaraq qeyd olunan kateqoriyadan olan kontraktı istifadə edilir);
14. Nəqliyyat vasitəsi və yükləşmə üzrə şərtin müəyyən edilməsi;
15. Əmtə və xidmətin təhvil verilməsi və qəbul edilməsi şərti;
16. Kontrakt üzrə reklam şərtinin razılaşdırılması;
17. Qabaqcadan proqnozlaşdırılması mümkünsüz olan fəvqəladə hadisə (zəlzələlər, yanğınlar, qəzalar və s.) haqqında, başqa sözlə, fors-majör nəzərdə tutulması;
18. Sığorta məsələsi;
19. Mübahisə, iddianın baxılması şərti, digər sözlə, arbitraj;
20. Kontraktların şərtinin pozulması ilə bağlı sanksiya və cərimənin müəyyən edilməsi;
21. Kontraktların icrası üçün vacib olan lisenziyanın alınması üzrə öhdəlik;
22. Kontraktların icrası ilə əlaqədar digər şərtlər;
23. Kontraktların icrası ilə əlaqədar xüsusi şərtlər;
24. Kontraktlarda nəzərdə tutulmuş işlər üzrə sınaq, yoxlanma, test və s.
25. Tərəflərin hüquqi qeydiyyat ünvanı, faktiki yerləşdiyi ünvan, vacib əlaqə telefonu, elektron ünvanı, bank rekviziti və s.
26. Tərəflərin səlahiyyətli imzası, möhürü və s.

Kontraktlar şərtinin qorunması və kontraktı qeyd olunan kimi həyata keçirilməsi xarici-iqtisadi əlaqələrin inkişafı üçün visit kartı xarakterindədir. Digər sözlə, bağlan-

miş kontrakt üzrə öhdəliyin dürüst və vaxtında həyata keçirilməsi xarici-iqtisadi əlaqələrdə zəruri şərtlərdən sayılır.

Mövzuya aid sual və tapşırıqlar

1. “İnkoterms 2000, 2010” -nün mahiyyətini izah edin.
2. “İnkoterms 2000, 2010” -nün bəzi şərtləri.
3. Kontraktın mahiyyəti və əsas məzmunu.
4. Kontraktın strukturu.
5. Müqavilə nədir
6. “İnkoterms”ə yenidən baxılmasının səbəbləri nədən ibarətdir

III MÖVZU

BEYNƏLXALQ DƏNİZ DAŞIMALARI

3.1. Beynəlxalq dəniz nəqliyyatının inkişaf tarixi.

Müasir beynəlxalq daşımalarda dəniz daşımalarının tutduğu yer, əsas dəniz nəqliyyatı marşrutları, iri limanları və dəniz kanalları.

Yeni beynəlxalq nəqliyyatın ayrı-ayrı növləri arasında dəniz nəqliyyatı daha öncə yaranmışdır. Bu daha universal nəqliyyat növüdür və xarici ticarət yüklərinin daşınmasında əsas nəqliyyat vasitəsi sayılır. Bəzi dünya dövlətlərinin okean suları ətrafında yerləşdiyi nəzərə alınsa, coğrafi cəhətdən dəniz nəqliyyatı belə dövlətlər üçün strateji-həyati əhəmiyyətliyəldir.

Hələ orta əsrlərdən etibarən bəzi dünya dövlətləri tərəfindən gəmiçiliyin inkişaf etdirilməsi ilə əlaqədar tarixi işlər görülmüşdür. Dəniz nəqliyyatından daha yaxşı istifadə etmək üçün və dəniz yollarının qısa məsafədən keçməsinə təmin etmək məqsədilə yeni kanalın çəkilməsi diqqət mərkəzinə istiqamətləndirilmişdir. Bu məqsədlə Aralıq dənizilə Hind Okeanı hövzəsi ölkələri ilə daha qısa məsafələrdən keçməklə, yüklərin nəql olunmasını reallaşdırmaq üçün üçün Suveyş kanalının çəkilməsi, Şimali Amerikanın Cənubi və Mərkəzi Amerika ilə iqtisadi əlaqələrini daha uyğun yollarla təşkil etmək məqsədilə Panama kanalının inşa edilməsi, Qara dəniz, Xəzər dənizi hövzəsi ölkələrini bir-biri ilə əlaqələndirən Volqa - Don kanalının inşa edilməsi beynəlxalq nəqliyyat

yat əlaqəsinin yaradılmasında vacib əhəmiyyət kəsb etmişdir.

1869-cu ildə Süveyş kanalı istifadəyə verildi və bu Qırmızı dənizi ilə Aralıq dəniz və Hind okeanı arasında əlaqələrin yaradılmasına əlverişli təsir göstərmişdi. Bu kanal vasitəsilə il ərzində 20-30 milyon ton olan 4000-dən çox gəminin hərəkəti üçün yol açılmışdır. Gələcək illərdə gəmilərin intensiv hərəkətin təmini üçün kanalın bir neçə metr dərinləşməsi və genişlənməsi üçün işlər aparılır. Süveyş kanalı ilə Avropa və Asiya dövlətləri arasında yük daşınması üçün həmin dövlətlərin iqtisadi inkişafına təsir etməklə, küllü miqdarda səmərəli olmayan nəqliyyat xərcinin aradan qalxmasına şərait yaradıldı. İqtisadi göstəricilərlə qeyd etsək, Süveyş kanalı istifadəyə verilməmişdən öncə Ukrayna Respublikasının Odessa şəhərindəki limandan Hindistan Respublikasının Bombay limanına gəmilər Aralıq dənizi və Cəbəllütariq boğazından keçərək Afrika sahilləri üzrə 11878 mil məsafə gədirsə, Süveyş kanalı istifadəyə veriləndən sonra həmin kanal ilə gəmilərin Bombeye qədər 4198 mil məsafə getməklə əvvəlki daşınmayla müqayisədə 7690 mil və ya məsafəni 65% qısaltdı. XX əsr 90-cı illərdə bu kanalın vasitəsi ilə 350 mln. tondan çox dünyanın ayrı-ayrı dövlətlərinə yüklər aparılmışdır.

Amerika dövlətləri arasında dəniz nəqliyyatları ilə yük daşınmasının faydalılığını yüksəltmək üçün 1904-1914-cü illər ərzində Panama kanalının çəkilməsi başa çatdırılmışdır. Panama kanalının uzunluğu 82 kilometr eni 150-305 metr, dərinliyi isə 18 metrdir. İllik yük dövriyyəsi 170 milyon ton kilometrdir. Panama kanalının istismarı Amerika dövlətlərarası iqtisadi əlaqələrinin faydalılığını təmin etməklə birlikdə, Avropa, Asiya dövlətləri arasında dəniz nəqliyyatı ilə

yüklərin əlverişli yollarla daşınmasını təmin etməklə, dövlətlərin iqtisadi inkişafına təkan vermişdir. Panama kanalının istismarı Amerika dövlətləri arasında xeyli miqdarda əlverişsiz dəniz yollarının ixtisarına şərait yaratmışdı. Məsələn, Nyu-York və San - Fransisko arasında məsafə Magellan boğazından keçən daşınmada 13107 mil olmuşdusa, Panama kanalından istifadə edəndən sonra 5263 mil oldu və əvvəlki daşınmaya müqayisədə 7844 mil və ya 60% məsafə ixtisar edildi. Həmçinin, Ağ dənizlə -Baltik dənizi arasında Baltik kanalı (uzunluğu 227 km) çəkilməsi Avropa ölkələrində yüklərin həmin kanal vasitəsilə bir başa dünya okeanına çıxmasına imkan yaratmaqla bir neçə dəfə yükləmə boşaltma əməliyyatını aradan qaldırmışdır.

Müasir beynəlxalq daşımalarda dəniz daşımalarının tutduğu yer, əsas dəniz nəqliyyatı marşrutları, iri limanları və dəniz kanalları. İqtisadi cəhətdən inkişaf etmiş dövlətlərin bir çoxunda güclü infrastruktura malik dəniz nəqliyyatı sektorunun və beynəlxalq dəniz daşımalarının potensialı formalaşdırılmışdır. Məsələn, Böyük Britaniyada və Yaponiyada ümumi beynəlxalq ticarət daşınmalarının 98%-i, ABŞ ərazisində isə 90%-i dəniz nəqliyyatına aiddir. Ümumi yanaşılıqda isə beynəlxalq yük daşınmalarının 60 %-dən çox hissəsi gəmiçilik nəqliyyatı sektorunun payına düşür. Bəzi beynəlxalq nəqliyyat təşkilatının məlumatında XXI əsrin birinci onilliyinin yekununa görə dünya üzrə ümumi yük dövriyyəsi intensivliyi il ərzində orta hesabla 31000-32000 milyard ton/km qeyd edilmişdir. Bu dövriyyələr hesabına dünya üzrə daşınan yüklərin ümumi həcmi hər il orta hesabla 5100-5200 milyon ton olmuşdur.

Dünyanın bir çox dəniz sahili dövlətlərində güclü infrastrukturunu olan beynəlxalq yük daşınmaları infrastrukturunu

və böyük dəniz limanlarının inşa edilməsinə şərait yaratmışdır. Məlumdur ki, dünyanın ən güclü infrastrukturlu beynəlxalq dəniz nəqliyyatı qovşaqları Atlantika okeanında formalaşmışdır.

ABŞ və Qərbi Avropa, Aralıq dənizi və Şimal və Norveç dənizləri arasında olan istiqamət üzrə böyük həcmdə yükdaşınma əməliyyatı dövriyyəsi diqqət cəlb edir. Başqa böyük dəniz nəqliyyatı infrastrukturunu olan Sakit okean payına beynəlxalq dəniz daşınmalarının 25 %-i düşür. Okeanda ABŞ və Kanadanı Şərqi və Cənub-Şərqi Asiya ilə əlaqələndirən Sakit okeanın istiqamətini, ABŞ-ın Atlantika okeanı sahillərini Panama kanalının və Havay adalarının hesabına Yaponiyanı birləşdirən istiqamətini, Avstraliya ilə Yaponiyanı və Şərqi Asiyanın digər dövlətlərini əlaqələndirən Transokean istiqamətinin güclü potensialını göstərmək mümkündür. Dəniz gəmiçiliyi ilə yükdaşınmalarda üçüncü yerdə Hind okeanıdır və o dünya dəniz daşımalarında 15% yer tutur. Süveyş kanalı ilə Avropadan Asiyaya və Avstraliyaya aparılan beynəlxalq yükdaşınmaları xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Dünya dəniz limanının ümumi sayı bir sıra mənbədə 10-15 mindən çox qeyd olunsa da, beynəlxalq yükdaşınmalarda vacib əhəmiyyətli liman sayının 2200-2250 olduğu qeyd olunur. Bu limanların 900-ü Avropa, 500-ü Amerika, 400-ü Asiyada və qalan limanlar başqa ərazidə fəaliyyətdədir. Böyük dəniz limanına xarakterik olan başlıca xüsusiyyətlər, onların ayrı-ayrı yük qəbul edə bilməsinin və yerləşdirməsinin, qruplaşdırmasının və sortlaşdırmasının imkanları olmasıdır.

Dünyanın ən böyük limanından- illik yük dövriyyəsi 100 milyon tondan artıq olan bir qrup universal dəniz limanına misal olaraq, Sinqapuru (illik yük dövriyyəsi 325 mlnton), Rotterdamı- Niderland(320), Yeni Orleanı-ABŞ-da

(225), Şanxayı-Çində (185), Syanqanı-Çində (175), Tibanı-Yaponiyada (170), Hyustonlu-ABŞ-da (160), Naqoyanı-Yaponiyada (155), Ulsanı-Koreyada (150), Antverpeni-Belçikada (130), İnçxonu-Koreyada (120), Pusanı-Koreyada (115), İokoyamanı- Yaponiyada (115) Qaosyunu - Tayvanda (115), Los-Ancelesi - ABŞ-da (115) və s. göstərmək olar.

Məlumdur ki, dünya dövlətlərinin beynəlxalq daşınmalarda əsas potensial göstəricisindən biri də geniş imkana malik yükdaşıma gəmiləri parkının mövcudluğudur. Yaponiyada gəmi sayı 8650-yə, Panamada - 6140-a, ABŞ-da - 5640-a, Rusiyada - 4700-ə, Çində - 3290-a, Sent-Vinsent və Qrenadada - 2440-a, Koreyada- 2430-a, Norveçdə - 2360-a, Filippində-1950-yə, Sinqapurda -1750-yə, Liberiyada - 1630-a, Malta-da - 1570-ə, Kiprdə -1560-a, Yunanıstanda -1500-ə, İtaliyada - 1400-ə, Baham adalarında - 1300-ə, Türkiyədə -1150-yə, Danimarkada -1050-yə, Almaniyada - 1030-a, Hindistanda - 970-ə, Tayvanda - 680-ə, Malayziyada - 630-a çatmışdır.

Bəzi dünya dövlətlərində iqtisadi inkişaf prosesi sürətləndikcə beynəlxalq dəniz daşınmalarına tələbatın çoxalması zəruri şərt kimi iştirak edir. İqtisadi tərəqqi proseslərində strateji hədəfi olan bir qrup region dövlətləri dünya okean sularının beynəlxalq dəniz daşınmaları imkanlarından faydalanmaq məqsədilə dənizi və çay hövzələrini bir-birilə əlaqələndirən və onları okean sularına birləşdirən vasitəçi su kanalının tikintisinə xüsusi əhəmiyyət vermişlər. Beynəlxalq dəniz nəqliyyatının faydalı təşkil olunmasında və beynəlxalq yük daşınmaları marşrutların diversifikasiyalasdırılmasında dəniz kanalları və körfəzləri böyük əhəmiyyətə malikdirlər. Buna misal olaraq, Süveyş və Panama kanallarını qeyd etmək olar.

Süveyş kanalı keçmiş SSRİ-nin bilavasitə iştirakı ilə inşa edilmiş və Misirdə eyni adlı boğazdan başlayıb, Afrika ilə Asiyanı birləşdirərək, şimaldan cənuba Port-Səidən Qırmızı dənizdən Süveyşə qədər uzanmaqdadır. Kanalın uzunluğunun 161 km, dərinliyinin 17 m və eninin 120-150 metr olduğunu qeyd etmək lazımdır. Bu kanalda üstün spesifik xassələrindən biri də - Aralıq dənizi və Qırmızı dənizin eyni səviyyəyə malik olmasına görə su axını məqsədilə xüsusi şlyüzün inşa edilməsinə ehtiyac olmaması ilə izah olunur. Bu kanalda illik beynəlxalq yükdaşınmaların həcmi 250-260 milyon ton və gəmi sayının 20 mindən artıq olduğunu vurğulamaq olar. Bu kanal vasitəsilə daşınan yüklərin əsas hissəsi Fars körfəzindən Avropaya çatdırılan neft və neft məhsullarıdır. Qeyd olunan məhsulların Avropanı enerjidaşıyıcılarla təhciz etməsində vacib əhəmiyyətli olması Süveyş kanalının beynəlxalq statusunu artıran ünsürlərdən biridir. Kanaldan istifadənin başqa əhəmiyyəti də beynəlxalq yük daşınmalarında yol məsafələrinin azaldılması və zamana qənaət olunmasıdır. Bu ünsür həm də beynəlxalq yük daşınmalarının maya dəyərinin xeyli azaldılmasına şərait yaradır.

Panama kanalı - Panama boğazından çəkilən süni su yoludur. Bu kanalı Atlantik okeanı və Sakit okeanı birləşdirmək üçün çəkmişlər. Kanalın inşası 1904-1914-cü illər ərzində ABŞ tərəfindən reallaşdırılmışdır. Kanalın uzunluğu 82 kilometr, eni 105- 305 metr, ən dayaz yeri 12 metr, yük dövriyyəsi ildə təqribən 200-205 milyon ton, gündəlik gəminin dövriyyəsi 40 ədəd 65-70 min ton gəmilər olmaqla, 9 saatlıq yoldur. Kanalla Sakit okeana başlıca olaraq neft və neft məhsullarının, kömürün, koksun, metalın və metal filizinin, fosforitlərin, taxılın, maşınların və s. Aparılmasını qeyd etməliyik. Panama kanalı ilə reallaşdırılan beynəlxalq daşınma

əməliyyatlarında ABŞ-ın rolu xüsusi fərqlənir. Bu dövlət öz ticarətinin 14 %-ni, həm də Çili-34 faizini, Ekvador 65 faizini Panama kanalı ilə reallaşdırır. Qeyd edək ki, 1977-ci ilədək Panama kanalına nəzarət hüququ əsasən ABŞ-a məxsus olmuşdur. 1977-ci ildə imzalanmış yeni müqaviləyə görə ABŞ-ın bu statusuna son qoyulmuşdur. 1999-cu ildə Panama kanalı ümumiyyətlə Panama Respublikasının mülkiyyətinə keçmişdir.

Baltik və Şimal dənizi arasında çəkilən Kil kanalı Almaniyada fəaliyyət göstərir, Kil buxtası və Elba çayının aşağı sahillərini birləşdirir. Kanal 1896-cı ildə istifadəyə verilib, onun uzunluğu 99 km, dərinliyi 11 metr və eni isə 160 metrdir.

3.2. Beynəlxalq dəniz daşınmalarının əhəmiyyəti.

Dəniz daşınmaları dünya iqtisadiyyatında nəqliyyat təminatında ən davamlı, əhəmiyyətli və fasiləsiz işləmək imkanı nəqliyyat növü kimi xarakterizə edilir. Qeyd olunan nəqliyyat növünün ayrı-ayrı nəqliyyat vasitəsində qeyri-standart parametrləri olan yüklərin daşınması məqsədilə nəqliyyat rejimi və beynəlxalq nəqliyyat marşrutunu formalaşdırmaq mümkündür.

Beynəlxalq dəniz daşınmaları daha universaldır, az vəsait tutumludur. Yüklərin daşınması məqsədilə təbii vasitələrdən istifadə edilməsi əlavə istismar xərci tələb etmir. Dəniz nəqliyyatının yollarının buraxılıclıq xarakteri demək olar ki, tükənməzdir. Xüsusi yanacaq və enerji xərci azlıq təşkil edir, bunun səbəbləri dəniz yollarının maneəsiz olması nəticəsində gəminin yük götürmə qabiliyyətinin daha yüksək olmasıdır. Beləliklə beynəlxalq dəniz daşınmalarının müsbət tərəfləri bunlardır: təbii yollara malik olması, daşınmaların ma-

ya dəyərinin aşağı olması, yük götürmə qabiliyyətinin yüksək olması, yolların maneəsiz, keçilən olması, həmçinin bəzi dünya dövlətlərinin okean suları ətrafında olduğunu nəzərə alsaq, coğrafi cəhətdən dəniz nəqliyyatı belə dövlətlər üçün strateji-həyati əhəmiyyətlidir.

Beynəlxalq dəniz daşımalarının mənfi tərəfləri: dəniz sahilində iri liman təsərrüfatının yaradılması zəruriliyi, qeyd olunan nəqliyyat növü ilə daşınma zamanı yüklərin limana çatdırılması və ya limandan təyinat məntəqəsinə aparılması kimi birinci və sonuncu əməliyyat avtomobil nəqliyyatı ilə aparılır. Başqa nəqliyyat vasitəsi ilə müqayisə edildikdə istismar sürəti çox azdır (təxminən saatda təxminən 22-23 km/saat). Məhsulların dəqiq vaxtında təyinat məntəqəsinə çatdırılmaması yük daşımalarının məhdudluğu kimi mənfi tərəfi vardır.

Dəniz nəqliyyatının özünə məxsus spesifik xassələri mövcuddur ki, bunlar da aşağıdakılardan ibarətdir:

1. öz aralarında quru sərhədi olmayan və ya tranzit imkanı məhdud olan dövlətlər beynəlxalq mal mübadilələrini beynəlxalq dəniz daşınmaları ilə təşkil edirlər;

2. nəqliyyat məsrəfləri içərisində çox ucuz olması onun rəqabət qabiliyyətliliyinin öncədən artdığını təmin edən üsürlərdəndir;

- ağır texnika, gübrə, taxıl, başqa böyük həcmli dənli, toz formalı maye və başqa ayrı-ayrı yükün qitələr arası beynəlxalq daşınmalarında dəniz nəqliyyatının mühüm dərəcədə üstünlüklərinin mövcud olması;

- dəniz konteyner daşınmaları beynəlxalq təyinatlı yükün “qapıdan qapıya” təslim şərtlərinin təmin olunmasının effektivlidir və s.

Yüklərin dəniz daşınmaları dedikdə - ayrı-ayrı yüklərin dəniz nəqliyyatı vasitəsilə daşınması anlaşılır. Dəniz daşınmaları müxtəlif növ gəmilərlə həyata keçirilir ki, bunlar da aşağıda qeyd olunanlardan ibarətdir:

1.Yük gəmiləri - bura aiddir:

a) əsas yüklərin daşınması üçün universal təyinatlı gəmilər;

b) konteynerlərin, təkərli texnikaların daşınması üçün istifadə edilən rolkerlər,

c) konteynerlərdəki böyük həcmli yüklərin daşımaq üçün konteynerdaşıyıcıları;

d) qarışıq olaraq dəniz və çay daşınmalarında yük daşınması məqsədilə lixterdaşıyıcıları;

e) meşə məmulatları daşıyıcıları;

f) dəmiryol vaqonlarındakı yükü daşımaq üçün paromlar;

g) tikinti obyektləri üçün ağırçəkili və iri həcmli yükləri daşımaq məqsədilə gəmilər;

h) səpilən yükləri daşıyan balerlər;

1) refrijator gəmiləri

i) neft və başqa maye kimyəvi yükləri daşıyan tankerlər,

2) sənişin gəmiləri,

3) buzqıran gəmilər

4) hidroqrafik gəmilər

5) köməkçi gəmilər

6) xilasedici gəmilər

3.3. Beynəlxalq dəniz daşımalarının reallaşdırılması formaları və rəsmiləşdirilməsi qaydaları

Müasir beynəlxalq nəqliyyatın ayrı-ayrı növləri arasında dəniz nəqliyyatı daha öncə meydana gəlmişdir, daha universal nəqliyyat növüdür, xarici ticarət yüklərinin daşınması zamanı əsas nəqliyyat vasitəsi hesab edilir.

Dəniz nəqliyyatı 2 cür reallaşdırılır:

- tramp gəmiçiliyi;
- xətt gəmiçiliyi.

Tramp gəmiçiliyi müntəzəm olmayan daşınmaları reallaşdırır, qeyri-müntəzəm gəmiçilik adlanır. Tramp gəmiçiliyinə əsasən dəniz gəmisi müvafiq hərəkət cədvəli olmadan, dəyişən, hər hansı istiqamətdə, tək-tək reyslər həyata keçirir. Tramp gəmiçiliyinin əsas xassələrindən biri, həyata keçirdiyi daşımalara əsasən ödənilən haqq gəminin sahibi ilə yüklər sahibinin qarşılıqlı razılığı əsasında müəyyənləşdirilir.

Xətt gəmiçiliyi ilə müntəzəm daşınmalar reallaşdırılır, ona müntəzəm gəmiçilik də deyilir. Xətt gəmiçiliyində dəniz gəmisi bəzi limanlar arasında qabaqcadan elan olunmuş cədvəllər üzrə hərəkət edir yaxud vaxtaşırı reyslər yerinə yetirir.

Gəmiçiliyin formalarından asılı olaraq, beynəlxalq dəniz nəqliyyatında daşımaların 2 növü vardır:

- müntəzəm daşınmalar;
- qeyri-müntəzəm daşınmalar.

Dəniz nəqliyyatı vasitəsilə yük daşınmasının iki növü fərqlənir:

- çarter daşınması;
- konosament daşınması.

Konosament isə müntəzəm daşınmaların, çarter qeyri-müntəzəm daşınmaların hüquqi rəsmiləşdirilmə formasıdır. Çarter və konosament müqavilə sənədi adlanır. Çarter daşınmaları beynəlxalq nəqliyyat konvensiyaları ilə yox, müxtəlif dövlətlərin daxili nəqliyyat hüququ vasitəsilə tənzimlənir.

Çarter anlayışı və onun vacibliyi. Tramp gəmilərinin reallaşdırdığı beynəlxalq dəniz daşınmaları çarter daşınmaları adlanır. Ümumi dəniz daşınmalarının bəzi hissəsi çarter daşınmalarının payına düşür.

Çarter iki əsas funksionu həyata keçirir:

- dənizlə yük daşınması müqavilələrinin təsdiq olunması

- daşıyıcı tərəfindən yükün qəbul olunmasını təsdiq edən qəbz rolunu oynaması.

Çarter konsamentdən fərqli olaraq yüklərə sərəncamverici funksiya həyata keçirmir, qiymətli kağız hesab olunmur. Çarter vasitəsilə böyük partiya və kütləvi yük (kömür, neft, taxıl və s.) aparılır.

Çarterin iki əsas növü vardır:

1. Reys çarteri,
2. Taym-çarter.

Reys çarteri dedikdə gəminin bir hissəsi, bir reys və ya bir neçə ardıcıl reys ilə dənizlə yük daşınması məqsədilə verilməsi anlaşılır. Fraxtedənin əsas vəzifəsi yükü nəzərdə tutulmuş müddətdə yükvurma limanına çatdırmalı, fraxt məbləğini ödəməkdən ibarətdir. Gəmi sahiblərinin isə əsas vəzifələri gəmini yükləmə üçün nəzərdə tutulan vaxtda müvafiq limana təqdim etməkdən, yükləri təyinat limanına aparmaqdan ibarətdir. Reys çarterinin yarımnovlərindən biri ardıcıl reys şarteridir. Ardıcıl reys çarteri aşağıdakı hallarda həyata keçirilir: nəqlətmə üçün təqdim edilən yükün miqdarı

çox olur, gəmi həmin yükü bir neçə reys üzrə daşıya bilər. Taym-çarter - gəmi sahibinin gəminin və gəmi heyəti üzvünün xidmətlərinin müəyyən müddətliyinə (1-2 ay və yaxud 1-2 ilə) fraxtedənə kirayəyə verməsidir. Bu zaman fraxtedən yalnız gəminin kommersiya istismarını həyata keçirir. Daşınmalı olan yük, yükün həcmi və gəminin təşkil etdiyi reyslərin sayı kimi məsələlər fraxtedən tərəfindən həll olunur. O, taym-çarter əsasında bütün yükləri nəql edə bilər, ancaq bir şərt ilə, qeyd olunan yükün daşınması qadağan olunmasın. Taym-çarterin bir neçə yarım növə bölünür:

1. Trip- çarter

2. Dimayz -çarter

Trip-çarter dedikdə gəminin bir reys müddətinə kirayələnməsi başa düşülür. Dimayz-çarterin taym-çarterdən fərqi heyətsiz gəminin kirayələnməsidir. Dimayz-çarter müqaviləsi imzalanan hallarda fraxtedən gəminin kommersiya istismarını və texniki istismarını həyata keçirir.

Standart çarter formaları. Çarterlər 2 hissəlidir. 1-ci hissəyə standart adı verilir. Standart hissə çarterin əsas hissəsidir, yükün növlərinə əsasən tərtib edilir, bu zaman müxtəlif yük növləri üzrə daşımaların xüsusiyyətləri nəzərə alınır. 2-ci hissəyə isə addendum adı verilir. Çarterin bu hissəsində gəminin fraxt olunmasına və yükün nəql olunmasına aid bəzi şərtlər nəzərdə tutulur.

3.4. Beynəlxalq gəmiçilikdə konosament daşımaları- nın hüquqi tənzimlənməsi

Konosament beynəlxalq xətti (müntəzəm) gəmiçilikdə yük daşımalarının rəsmiləşdirilməsi anında istifadə olunan başlıca nəqliyyat (daşıma) sənədidir. Qeyd olunduğu kimi, gəminin bir hissəsinin fraxt edilməsi çarter vasitəsilə rəsmi-

ləşdirilir. Dəniz vasitəsilə yük daşınması bu şərt olmadan da reallaşdırıla bilər, bu halda daşınma iştirakçısı arasında münasibət konosament vasitəsilə rəsmiləşdirilir.

Konosomentlə ayrı-ayrı növlü (cins) yüklər (özü də kiçik partiya ilə) daşınır. Konosoment bir neçə funksiyaları həyata keçirir:

1-ci - sübutedici əhəmiyyəti olan nəqliyyat (daşıma) sənədidir.

2-ci - onun qəbz rolunda iştirak etməsi, yəni yüklərin daşınmaq məqsədilə daşıyıcılar tərəfindən qəbul edilməsini və gəmiyə yüklənməsini təsdiq etməsi

3-cü - mallara sərəncamverici sənədin olması və konosamentin qiymətli kağız formasında tanınmasını əlaqələndirir.

Konosament deyildikdə dəniz vasitəsilə yük daşınması müqavilələrinin mövcud olmasını, yüklərin daşıyıcılar tərəfindən qəbul olunmasını, gəmiyə yüklənməsini təsdiq edən, daşıyıcıların üzərinə yükü yükəlanı təqdim etmək vəzifəsini qoyan nəqliyyat sənədi nəzərdə tutulur.

Konosamentdən həm də çarter daşımalarında da istifadə olunur ki, belə hallarda yükəalan və konosament daşıyıcı arasındakı, çarter işə gəmi sahibi ilə fraxtedən arasındakı münasibətləri yoluna qoyur. Deməli, o, universal xarakterli nəqliyyat sənədidir.

Konosamentin bir neçə növü vardır:

- adsız (təqdim edənə) konosament;
- adlı konosament;
- orderli konosament.

Adlı konosament dedikdə konkret yük sahibinin adına yazılan nəqliyyat sənədi anlaşılır. Belə olduqda yükəalan sahiblik digər şəxsə verilə bilər. Adsız konosament dedikdə

onun sahibi olan müəyyən bir şəxsə yükü almağa, ona sərəncam verməyə hüquq verən nəqliyyat (daşınma) sənədi anlaşılır. Belə konosament kimdədirsə, o şəxs də yükə sərəncam verə bilər. Onu kim təqdim edərsə, yükü həmin adam ala bilər. Adsız konosament yükün sırf nəzərdə tutulan şəxs tərəfindən alınmasına heç bir təminat vermir. Bu səbəbdən də ondan az hallarda istifadə edilir.

Orderli konosament sənədinə görə daşıyıcı yükü bu işdə səlahiyyətli olan şəxsin (yükgöndərənin yaxud yükalanın) göstərişinə əsasən təhvil verir. Konosamentin bu növü indossament vasitəsilə (başqa sözlə desək, bu sənəddə verilmiş qeydi etməklə) qarşı tərəfə verilə bilər.

Konosamentin 2 növü ayırd edilir:

- çarter konosamenti;
- xətt konosamenti.

Çarter konosamentindən istifadə edilən vaxt fraxtedən (yükgöndərən) və daşıyıcı arasındakı qarşılıqlı əlaqələr çarter vasitəsilə tənzimlənir. Xətt konosamenti dənizlə yük daşınması müqavilələrinin bütün iştirakçılarının (daşıyıcının, yükgöndərənlərin və yükalanların) arasındakı qarşılıqlı münasibətləri müəyyənləşdirir.

Konosamentin qeyd-şərtsiz olub-olmamasına əsasən 2 növü vardır:

- təmiz olmayan konosament;
- təmiz konosament.

Daşıyıcının yükün vəziyyəti haqda müəyyən bir iradəni əks etdirməyən sənəd təmiz konosament adlanır.

Yükün vəziyyəti haqda gəmi kapitanının qeydləri olan sənəd təmiz olmayan konosament sənəd adlanır, konosamentdə bu cür bir qeyd oluna bilər ki, qəbul olunmuş yük

zərər görmüşdür yaxud yükün qablaşdırılması qüsurludur və s.

Yükün gəmiyə yüklənməsi əlamətinə görə konosomentin 2 növü vardır:

- bort konosamenti;
- göndərmək üçün qəbul olunmuş yüklər barədə konosament.

Gəmiyə yüklənmiş yükə görə tərtib olunan nəqliyyat sənədi Bort konosamenti adlanır. Nəticədə, o, malın faktiki olaraq yüklənməsini və göndərilməsini təsdiqləyir.

Göndərmək məqsədilə qəbul edilmiş yüklər barədə konosament dedikdə hələ gəmiyə qəbul olunmamış və yüklənməmiş mallara görə yazılan konosament anlaşılar. Bu cür konosament o zaman təqdim edilir ki, mallar daşınmaq məqsədilə daşıyıcı tərəfindən anbara qəbul olunsun və hələlik gəmiyə yüklənməsi təxirə salınmış olsun. Anbara təhvil verilən mal sonradan təyinat yerinə göndərilir. Paylı konosament elə bir sərəncama deyilir ki, bu sərəncam əsasında yükləri almaq səlahiyyəti olan şəxs yüklərin tək cə bir hissəsini alır. Yüklərin bir hissəsini yükə alana təqdim etmək zərurəti olduqda, onda paylı konosamentdən istifadə olunur. Reys konosamenti konosament növlərindən biri sayılır. Konosomentin bu forması cədvəl üzrə reys edən gəmi ilə daşınan yükün rəsmiləşdirilməsində tətbiq edilir. O, nizamlanmış, müəyyən qaydalara tabe edilmiş daşımaları rəsmiləşdirir. Qısaldılmış konosamentlər konosamentin növlərindən biri sayılır. Konosamentin bu növündə daşınma müddəti və şərti nəzərə alınmır.

Konosamen növündən biri də birbaşa konosament sayılır. Konosamentin bu növündə yüklər yükvurma limanlarından təyinat limanlarına iki və ya daha çox daşıyıcı ilə da-

şınır. Bu zaman birbaşa konosament tərtib edilir ki, bu da yükdaşınmanın hər bir marşrutunu əhatə edir.

3.5. Beynəlxalq dəniz daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi

Beynəlxalq dəniz daşınmaları aşağıdakı qanunlarla tənzimlənir:

1. Daxili (milli) nəqliyyat hüquqları;
2. Nəqliyyat konvensiyası (beynəlxalq saziş)
3. Dəniz adəti.

1. Daxili (milli) nəqliyyat hüquqları beynəlxalq dəniz daşınmasının hüquqi tərəfdən tənzimlənməsinin əsas və önəmli növü sayılır. Beynəlxalq dəniz daşınmaları bilavasitə, müxtəlif dövlətlərin daxili (milli) dəniz hüquqları ilə tənzimlənilir. Daxili nəqliyyat (dəniz) hüquqları beynəlxalq dəniz daşınmasını nizama salmaqda üstün rola malikdir. Bu, dəniz nəqliyyatının xüsusiyyətlərini əhatə edir.

2. Beynəlxalq nəqliyyat konvensiyası (sazişi) beynəlxalq dəniz daşınmasının hüquqi tənzimlənməsinin əsas növlərindən biridir. Nəqliyyat konvensiyası və milli qanunvericilik birlikdə beynəlxalq dəniz daşınmasının tənzimlənməsinin mühüm mənbə növləri sayılır.

3. Dəniz adəti beynəlxalq dəniz hüquqlarının üçüncü mənbə növünə aiddir. Bu mənbə növlərindən nisbətən məhdud çərçivədə istifadə edilir. Dənizlə yük daşınmaları sahəsində ən böyük nəqliyyat konvensiyasına aşağıda göstərilənlər daxildir:

- «Dəniz hüquqları haqqında» 1982-ci il BMT-nin Konvensiyası;

- «Konosamentlə bağlı bəzi qaydanın unifikasiyası üçün» Brüssel Konvensiyası (25.08.1924- cü il);

- Brüssel Konvensiyasında yenilik edən Brüssel Protokolu (23.02.1968- ci il, 1978-ci ildən qüvvədədir);

- «Dənizlə yük daşınması barədə» BMT-nin Konvensiyası (30.03.1978- ci il, «Hamburq qaydaları» adlanır, 1992-ci ildən etibarən tətbiq olunub) və s. Dənizlə sərnişin daşımalarının vacib şərtləri aşağıdakı nəqliyyat konvensiyası vasitəsilə tənzimlənir:

- «Dəniz vasitəsilə sərnişinlərin daşınması barədə bir çox qaydanın unifikasiyası üçün» Beynəlxalq Konvensiya (29.04.1961-ci il);

- «Dəniz vasitəsilə sərnişinlərin baqajının daşınması ilə bağlı bir çox qaydanın unifikasiyası üçün» Beynəlxalq Konvensiya (27.05.1967-ci il);

- «Dəniz vasitəsilə sərnişinlər və onların baqajlarının daşınması barədə» Afina Konvensiyası (13.12.1974-cü il).

Ticarət gəmiçiliyinin, başlıca olaraq, üç sahəsi ilə bağlı olan beynəlxalq müqavilələr daha vacibdir. Çünki, bu sazişdə çıxış edən dövlətlər olduqca çoxdur, bu o deməkdir ki, qeyd olunan müqavilələrdə çıxış edən ölkələrin əhatəsi əhəmiyyətli dərəcədə genişdir. Başqa bir tərəfdən, qeyd olunan müqavilə məsələni daha müfəssəl formada tənzimləyərək qaydaya salır. Söhbət aşağıda göstərilən müqavilələrdən gedir:

1. Beynəlxalq dəniz daşınmalarının təşkili ilə bağlı beynəlxalq müqavilələr. Bu müqavilələrə, birinci növbədə, ticarət gəmiçiliyi inkişafı haqqında olanlar aiddir. Bu müqavilələr çoxtərəfli və eyni zamanda ikitərəfli olur. Qeyd olunan müqavilələr beynəlxalq dəniz daşınmalarının təşkilinə yönəlir;

2. Dəniz gəmiçiliyi təhlükəsizli ilə bağlı olan beynəlxalq müqavilələr. Bu cür müqavilələrə ticarət gəmiçiliyinin

texniki məsələləri ilə bağlı olan, eyni zamanda gəmilərin xilas olunması və toqquşması haqda müqavilələri misal göstərmək olar;

3. Gəmi sahiblərinin məsuliyyətini tənzimləyən beynəlxalq müqavilələr. Bu sazişlər gəmi sahiblərinin məsuliyyət çərçivəsini, həmçinin gəmi istismarı zamanı dənizin neftlə çirkəndirilməsi zamanında və nüvə materialı daşınan zaman onun məsuliyyət şərtini müəyyənləşdirir.

Brüssel Konvensiyasının (1924-cü il) əsas cəhətləri. Konosament üzrə dənizlə yükünün daşınmaları bir çox nəqliyyat konvensiyası ilə tənzimlənir. Bu konvensiyalardan Brüssel Konvensiyasının əhəmiyyətli daha çoxdur. Onun tam adı bu cür səslənir: “Konosamentlə əlaqədar bir çox qaydanın unifikasiyası məqsədilə” Beynəlxalq Konvensiya.

Brüssel Konvensiyası 25.08.1924-cü il tarixində qüvvəyə minmişdir. O qısaldılmış formada “Haaqa qaydaları” adlandırılır. 1968-ci ildə hazırlanan Brüssel Protokolu ilə bu Konvensiyaya (Haaqa qaydalarına) bir çox dəyişiklik olunmuşdur. Ona Visbi qaydası deyilir. Dəyişikliklə bir yerdə 1924-cü il Brüssel Konvensiyası “Haaqa-Visbi qaydaları” adı verilir. Brüssel Konvensiyası beynəlxalq dəniz daşınmalarının qaydaya salınması və nizamlanmasına öz təsirini göstərən sənəddir. Brüssel Konvensiyası 60-a yaxın iştirakçı ölkə üçün hüquqi şərti unifikasiya etməkdədir.

Brüssel Konvensiyası iki haldan əlavə, dəniz nəqliyyatı ilə hər bir yükdaşınma halına aid edilir. Qeyd olunan iki hala aşağıda göstərilənlər daxildir:

- heyvan daşınması;
- göyərtədəki yüklərin daşınması.

Brüssel Konvensiyası ilə üç əsas məsələ tənzimlənir:

- konosamentə aid hüquqi status;

-vurulmuş ziyana görə daşıyıcı məsuliyyəti;

-daşıyıcıya qarşı tələbin irəli sürülməsi.

Brüssel Konvensiyasında daşıyıcıların məsuliyyət daşımasına əsas ola bilən üç forma göstərilir:

-yüklərin itməsi;

-yüklərə ziyan vurulması;

-yüklərin itirilməsi və ya yüklərə ziyan vurulması ilə əlaqədar olan hal.

Konvensiyaya əsasən, daşıyıcılar onun günahı üzündən baş verməyən aşağıdakı formalara görə məsuliyyətdən azad olunur:

-yanğınlar;

-dəniz riskləri;

-qarşısız alınmaz qüvvələr;

-hərbi münaqişələr;

-yük sahiblərinin hərəkəti və ya səhvləri (xətalrı);

-tətillər;

-qablaşdırmaların nöqsanlı olması;

-markalanmaların qüsurlu olması;

-gizli qüsurlar;

-daşıyıcının təqsir və hərəkəti səbəbindən yaranmayan hallar və s.

Brüssel Konvensiyasının müəyyən etdiyi 3-cü əsas məsələ daşıyıcılara qarşı tələbin irəli sürülməsi haqqında məsələdir. Daşıma zamanı yük sahiblərinə ziyan vurularsa, yük sahibi bu haqda yazılı şəkildə daşıyıcıya ərizə ilə bildiriş etməlidir. Ərizəni yükü yük sahibinə verəndə təqdim etmək lazımdır. Əgər yükün verilərkən halında yük sahibi ziyan haqqında daşıyıcılara yazılı ərizə ilə müraciət etməzsə, deməli yük təyinat yerinə konosamentdə təsvir edildiyi kimi təhvil verilmişdir. Bəzi hallarda yük təhvil verilən zaman dəyən

ziyan o qədər də nəzərə çarpmır. Bu zaman zərər barəsində yazılı ərizə yükün verildiyi andan 3 gün içində verilə bilər.

Dəniz adəti «ticarət gəmiçiliyi adəti», «dəniz ticarət adəti», «ticarət adəti» və «beynəlxalq dəniz adəti» kimi ad altında nəzərə alınır. Dəniz adətinin iki növü səciyyəvidir:

- beynəlxalq hüquqi adət;
- milli dəniz adəti.

Beynəlxalq-hüquqi adətin əsasında ölkələrin suverenlik və bərabərlik prinsipləri iştirak edir. Onlar eyni bir davranış qaydalarının ardıcıl və uzun müddətli tətbiq olunmasına əsaslanır. Beynəlxalq hüquqi adət hər bir dövlət üçün məcburi əhəmiyyət daşıyır.

Beynəlxalq adət dəniz nəqliyyatında fəaliyyətdə olan beynəlxalq təşkilatlar tərəfindən dərc edilir. Buna misal olaraq, York-Antverpen qaydası (ümumi qəza haqqında) beynəlxalq adətə misal göstərilə bilər. Bu qayda BDK tərəfindən qəbul edilmişdir.

Milli dəniz adəti deyildikdə dəniz limanında yaranmış və limanın özü tərəfindən qeyd olunan davranış qaydası anlaşılır. Dəniz limanında yaranmış adətlər ticarət adəti kimi tanınmışdır. Bu cür adətlər isə milli dəniz adəti adlanır. Dəniz daşımalarının hüquqi tənzimlənməsində aşağıda göstərilən təşkilatların rolu böyükdür:

- Beynəlxalq Dəniz Komitəsi - MMK (BDK, 1897 il)
- Baltik və Beynəlxalq Dəniz Komitəsi-BİMKO (1905 il);
- Beynəlxalq Gəmiçilik Palatası - MPS (BGP, 1948- il);
- Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı İMO (1958 il);
- Beynəlxalq Gəmi Sahibləri Assosiasiyası -1970- il
- Beynəlxalq Dəniz Sığorta İttifaqı- MSOMS (BDSİ 1874 il);
- Gəmiçilik üzrə Komitə - YUNKTAD (1965- il)

Mövzuya aid sual və tapşırıqlar

1. Dəniz daşımaları anlayışı və onun xüsusiyyəti.
2. “Yüklərin dəniz daşımaları” anlayışı.
3. “Dəniz daşımaları” anlayışı.
4. Dəniz nəqliyyatının spesifik əlamətləri.
5. Dəniz daşımalarının əsas istiqaməti (reysləri).
6. Dəniz nəqliyyatı üzrə Beynəlxalq təşkilatlar.
7. Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı.
8. Beynəlxalq Dəniz Təşkilatının əsas funksiyası.
9. Dəniz nəqliyyatının dünya dövlətlərinin iqtisadiyyatında əhəmiyyəti barədə məlumat verin
10. Dünyanın əsas dəniz nəqliyyatı marşrutu və böyük limanları.
11. Beynəlxalq dəniz kanalları və onların əsas funksiyası barədə məlumat verin
12. Süveyş kanalı haqqında məlumat verin
13. Panama kanalı haqqında məlumat verin
14. Kil kanalı haqqında məlumat verin
15. Yüklərin dəniz daşımaları müqavilələri. Konosament və Çarter.
16. Yüklərin dəniz daşımaları əməliyyatı tərəflər arasında bağlanmış müqavilə.
17. Yüklərin dəniz daşımaları müqaviləsinin bir sıra əlamətləri.
18. “Konosament” anlayışı.
19. Konosamentin mahiyyəti.
20. Konosamentdə göstərilən məlumatlar barədə məlumat verin
21. Konosamentin çoxməqsədli universal sənəd kimi funksiyası haqqında məlumat verin
22. “Çarter” anlayışı haqqında məlumat verin.

IV MÖVZU

BEYNƏLXALQ DAŞIMALARDA SU (ÇAY) DAŞIMALARININ ROLU VƏ ƏHƏMİYYƏTİ

**4.1. Beynəlxalq çay nəqliyyatı haqqında məlumat.
Su (çay) nəqliyyatı vasitəsilə xarici ticari daşımalarının
növləri**

Nəqliyyat sisteminin tərkib hissəsi kimi su (çay) nəqliyyatı yük daşımalarında böyük rol oynamasa da, bəzi dövlətlərdə əhalinin daşımalara olan tələbat və ehtiyaclarının ödənilməsində, eləcə də turizmin inkişafında qədim nəqliyyat növlərinə aid edilən su (çay) nəqliyyatının əhəmiyyəti son dərəcə böyükdür.

Su (çay) nəqliyyatı vasitəsilə istər beynəlxalq, istərsə də daxili daşımalar aparılır. Su (çay) nəqliyyatı başqa nəqliyyat növləri ilə müqayisədə bir çox üstünlüklərə malikdir:

-quru nəqliyyat növləri ilə müqayisədə daha çox yük-götürmə qabiliyyətinin mövcudluğu;

-nəqliyyatın digər növlərinə nisbətən daşımanın maya dəyərinin aşağı olması;

-çay yolları ilə daşımanın yüksək daşıma (xidmət etmə) qabiliyyətinin mövcudluğu;

-dəmir yolları və ya avtostrada qurğularına nisbətən çay yolu qurğularının müəyyən qədər ucuzluğu və i.a.

Su (çay) nəqliyyatı da dəniz nəqliyyatı ilə bərabər üstün cəhətlərə malikdir. Lakin bununla belə o, aşağıdakı əlamətləri ilə dəniz nəqliyyatından xeyli dərəcədə fərqlidir:

- işin mövsümi xarakter daşınması;
- çayda dərinliyin təmin olunmasının vacibliyi;
- yolların ayrılığı və s.

Su (çay) nəqliyyatı ilə yükün təyinat məntəqəsinə orta çətdirilmə sürəti (sutkada 280-300 kilometr) dəmir yolu nəqliyyatına nisbətən heç də az deyildir. Bəzi istiqamətlər üzrə su (çay) nəqliyyatı ilə daşınmanın maya dəyəri dəmir yolu nəqliyyatı ilə müqayisədə iki dəfə ucuz başa gəlir. Su (çay) nəqliyyatında əmək məhsuldarlığının səviyyəsi dəmir yoluна nisbətən xeyli yüksəkdir.

Beynəlxalq ticarət dövriyyəsində su (çay) nəqliyyatının əhəmiyyəti heç də az deyildir. Xarici ticarət daşımalarında nəqliyyatın bu növünün özünə-məxsus şəkildə iştirakı mövcuddur, xarici ticarət yüklərinin daşınmasını və nəqliyyat xidmətlərinin ixracını həyata keçirən magistral nəqliyyat növləri arasında xüsusi rola malikdir.

Adətən, su (çay) nəqliyyatı ilə meşə materiallarının və taxta-şalban məmulatlarının, taxıl və taxıl məhsullarının, gübrə, metal və avadanlıqların, neft və neft məhsullarının və s. bu kimi ənənəvi xarici ticarət yükləri daşınır. Bu nəqliyyat növü ilə beynəlxalq yük daşımaları zamanı kütləvi qabsız yüklərin və kütləvi yüklərin üstünlüyü nəzərə çarpır.

Son vaxtlarda qarışıq («çay-dəniz») daşınma gəmiləri tərəfindən aparılan beynəlxalq birbaşa su (çay) daşınmalarında çay nəqliyyatı fəal rola malikdir. Qarışıq «çay-dəniz» daşınma gəmilərindən istifadə edilməsi xarici ticarət yüklərinin daşınmasının mütərəqqi nəqliyyat-texnoloji sistemidir. Bu cür sistem çay limanlarında yüklərin boşaldılaraq başqa nəqliyyat vasitələrinə yüklənməsini nəzərdə tutmur. Odur ki, həmin sistem yüklərin çay və dəmir yolundan boşaldılaraq dəniz nəqliyyatına yüklənməsi kimi bahalı və ağır zəh-

mət tələb edən işləri aradan qaldırmağa və yükləri bilavasitə təyinat yerinə (başqa sözlə «qapıdan qapıya») çatdırmağa imkan yaradır. Nümunə kimi göstərə bilərik ki, yük Rusiya Federasiyasına aid şəhərlərin birindən Volqa çayı vasitəsilə Həştərxana daşınır və burada gəmilərdən boşaldılmadan, həmin gəmilərin özləri ilə (dəniz nəqliyyatı vasitəsinə - dəniz gəmilərinə yüklənmədən) Xəzər dənizi vasitəsilə Bakıya daşınır.

Burada əsas məsələ su nəqliyyatı vasitəsi ilə aparılan «çay-dəniz» birbaşa olaraq su (çay) daşınmasıdır ki, bu daşınmanı qarışıq daşınma gəmisi yerinə yetirir. Qarışıq gəmi daşımalarının faydası ondan ibarətdir ki, yük hər hansı nəqliyyat vasitəsindən başqa birinə verilərkən, nəqliyyat prosesinin ayrı-ayrı texniki əməliyyatları həyata keçirilən zaman o, boşdayanma halını yaranmağa qoymur.

Qarışıq gəmi daşımaları həyata keçiriləndə dəniz nəqliyyatı uzaq məsafələrə xarici ticarət yükləri daşımağa məcbur olmur. Nəticədə xarici tonnajdan (daşıma vasitəsindən) çox az istifadə olunur, limanda əmək resursları və mexanikləşdirmə, o cümlədən dəniz limanına yükü təhvil vermək üçün zəruri olan dəmir yolu vaqonları lazım olmur. Odur ki, belə daşıma bütün ölkə təsərrüfatı üçün çox effektivdir. Yükdəşimanın paket və konteyner metodu beynəlxalq daşımalarda daha çox tətbiq olunur. Nəqliyyatın bütün növlərində bu metodlardan istifadə olunur. Bu metodlar nəqliyyat prosesinin effektivliyini yüksəltməyə və yükü yükgöndərəndən alıb yükə alana təhvil verməyə imkan yaradır.

Hazırda beynəlxalq daşımalarda daha çox terminal sistemindən istifadə edilir. Avadanlıqlarla təchiz edilmiş yükləmə və anbar yeri terminal adlanır. Burda yük hər hansısa bir nəqliyyat növündən başqa birinə verilir. Terminalla-

rın fəaliyyəti nəticəsində nəqliyyat təminatı əldə edilir, yüklərin təyin edilmiş yerə çatdırılması müddəti qısaldılır.

Bundan başqa, su nəqliyyatının da çatışmazlıqları vardır. Sözügedən çatışmazlıqlardan biri işin mövsümi xarakterli olmasıdır. Naviqasiya dövründə yükləri ancaq su nəqliyyatı ilə daşımaq olur. Digər dövrlərdə su (çay) nəqliyyatının fəaliyyətində fasilə meydana gəlir ki, bu, müntəzəm yükdaşıma üçün əngəl törədir və bununla da iqtisadi indekslərin azalmasına səbəb olur.

Su (çay) nəqliyyatı vasitəsilə xarici ticari daşımaların növləri. Ölkələrarası xarici ticari daşımaları zamanı su (çay) nəqliyyatı xüsusi effektiv rola malikdir və onun 4 əsas növünü fərqləndirirlər:

- ixrac daşınması;
- idxal daşınması;
- tranzit daşınması;
- xarici fraxtedənlərin yüklərinin daşınması.

Hər hansısa bir ölkənin və xarici ölkənin limanları arasında aparılan daşınma ixrac daşınması adlanır. Bu zaman yüklər xarici ölkəyə nəql olunur.

Yük xarici ölkədən başqa bir ölkəyə nəql edilərkən bu ölkənin və xarici ölkənin limanları arasında aparılan daşınma idxal daşınması adlanır.

Xarici gəmi sahiblərinin tranzitlə hər hansı bir ölkənin çay vasitəsilə icra etdiyi daşımaya tranzit daşınması deyilir.

Xarici fraxtedənlərin (gəmiləri fraxta götürənlərin) yüklərinin xarici limanların arasında daşınması xarici fraxtedənlərin yüklərinin daşınması adlanır.

4.2. Su (çay) daşımalarının beynəlxalq-hüquqi tənzimlənməsi

Beynəlxalq çaylar, göllər, qeyri-dəniz kanalları və digər beynəlxalq əhəmiyyətə malik daxili su yollarının istismarı ilə əlaqədar dövlətlərarası münasibətləri yoluna qoyan hüquq normaları beynəlxalq su (çay) hüquqları adlanır. Beynəlxalq su (çay) hüququnu beynəlxalq su (çay) nəqliyyatında yüklərin daşınmasına, beynəlxalq su (çay) nəqliyyatında sərnəşin daşınmasına, habelə burda baqaj daşınması kimi tərkib hissələrə ayırmaq olar.

Beynəlxalq su (çay) hüququnun mənbələrinə beynəlxalq müqavilələr, milli (daxili) qanunvericiliyi və hüquqi adətləri aid etmək olar. Onun əsas xüsusi prinsiplərinə aşağıdakılar aiddir:

-beynəlxalq çaydan istifadə prosesində sahil ətrafında yerləşən dövlətlərin bərabərliyi və bir dövlətin o birinə nisbətən üstünlüyünün olmasına mane olmaq prinsipi;

-beynəlxalq çaydan istifadə zamanı sahil ətrafında yerləşən dövlətlərin bir-birilə əməkdaşlıq etməsi prinsipini;

-sahil ətrafında yerləşən dövlətin beynəlxalq çayın (gölün, kanalın və s.) ona mənsub olan hissəsinə suverenliyi prinsipi;

-beynəlxalq çayların və göllərin ekoloji sisteminin qorunması və müdafiəsi prinsipi;

- beynəlxalq çaylarda sahilyanı dövlətlərin dinc məqsədlər üçün müstəqil gəmiçilik prinsipi və s.

Beynəlxalq su nəqliyyatının predmetinə beynəlxalq sulardan və başqa beynəlxalq əhəmiyyətə malik daxili su yollarından fərqli məqsədlərlə istifadə üçün dövlətlərarası münasibətləri aid etmək olar.

Daxili su (çay) nəqliyyatı istənilən dövlətin özünə xas olan milli (daxili) nəqliyyat qanunvericiliyinin (nəqliyyat hüququnun) müddəaları ilə tənzimlənir. Beynəlxalq çaylarla daşıma həyata keçirilərkən isə, məlumdur ki, beynəlxalq su (çay) daşıma əlaqələri yaranır və belə münasibətlər, müstəsna şəkildə, müxtəlif dövlətlərə məxsus milli (daxili) nəqliyyat hüquqları ilə tənzimlənmə bilməz. Eyni zamanda, su (çay) nəqliyyatı vasitəsilə yük daşınmaları, adətən, xarici ölkələrdəki ayrıca qanunvericiliklə nizamlanmır.

Beynəlxalq su (çay) daşımalarının beynəlxalq çaylar vasitəsilə həyata keçirilməsi hamıya bəllidir. Beynəlxalq çaylar iki və ya daha çox dövlətlərin ərazisindən keçən və ya onların ərazisini bölən (ayıran) dənizlə əlaqələrə malik olan çaylardır. Belə çaylar adətən çayətrafı ölkələrin ticarət gəmilərinin naviqasiyasına açıq olur. Onlar həmçinin digər ölkələrin hamısının ticarət gəmilərinin naviqasiyasına da açıq ola bilər. Belə çaylar açıq çaylar adlanır. Beynəlxalq çaylar ilə nəqlətmə (daşınma) prosesi zamanı yaranan münasibətlər bu çayların hüquqi rejimi ilə müəyyənləşdirilir.

Nisbətən iri həcmli və daşınma üçün daha vacib əhəmiyyətə malik olan beynəlxalq çayların rejimləri isə çoxtərəfli konvensiyalarla nizamlanır. Qeyd edilən beynəlxalq normativ-hüquqi sənədlər sırasına Reyn və Dunay konvensiyalarını misal olaraq göstərə bilərik. Aydın məsələdir ki, Avropa qitəsi beynəlxalq su (çay) daşımalarının daha çox inkişaf etdiyi regiondur.

Reyn çayı üzrə gəmiçilik haqqında Konvensiyanın qəbulu 1868-ci ildə Manhaym şəhərində olmuşdur. Konvensiya İsveçrə çıxmaq şərti ilə, Reynətrafı ölkələr tərəfindən imzalanıb.

Bütövlükdə beynəlxalq su (çay) daşımalarını hüquqi baxımdan tənzimləmək yönümündə aşağıdakı beynəlxalq-hüquqi aktların adlarını çəkmək olar:

- Vyana Konqresi üzrə Baş Akt (8 may / 9 iyun 1815-ci il);
- Beynəlxalq əhəmiyyətə malik gəmiçilik su yollarının rejimi barədə Konvensiya (Barselon, 1921-ci il);
- Beynəlxalq əhəmiyyətə malik gəmiçilik su yollarının rejimi barədə Status (1921-ci il);
- Beynəlxalq əhəmiyyətə malik gəmiçilik su yollarının rejimi barədə Konvensiya üzrə Əlavə Protokolu (1921-ci il);
- Transsərhəd su axını, habelə beynəlxalq göllərdən istifadə etmək və onların mühafizəsi üzrə Konvensiya (Helsinki, 17 mart 1992-ci il);
- Beynəlxalq su axınlarından qeyri-gəmiçilik növünə əsasən yararlanmaq hüququ barədə Konvensiya (Nyu-York, 1997-ci ilin 21 mayı) və s.

1959-cu ilin 4 dekabrında beynəlxalq səviyyəli birbaşa qarışıq dəmir yolu haqqında, yəni su yüklərinin daşınması barədə müvafiq Saziş imzalanıb.

Beynəlxalq çaylardan istifadə məsələləri çayətrafı ölkələrin iştirak etdiyi regional sazişlər ilə lokal əsaslarla tənzimlənir.

Bu cür sazişlərdə digər maraqlı olan dövlətlər də iştirak edə bilər. Həmin sazişlərdə, adətən, aşağıdakılar nəzərdə tutulur:

- gəmiçiliyi təmin etmənin texniki şərtləri;
- gəminin yan alması üçün tərəflərin qurğulardan və körpülərdən istifadə etmə qaydaları;
- belə istifadə zamanı kommersiya şərtlərinin açıqlanması.

Beynəlxalq su (çay) daşımaları region sazişlərindən əlavə həm də ikitərəfli sazişlərlə nizamlana bilər. Belə sazişlər iki ölkə arasında daşımaları, xüsusilə də tranzit daşımaları yerinə yetirən su (çay) nəqliyyatı üzrə fəaliyyət şərtlərini müəyyənləşdirir.

Beynəlxalq çaylar üzrə hüquqi rejim bu çaylarla aparılan daşıma əlaqələrinə (müqavilə əlaqələrinə) şamil olunmur. Müqavilə əlaqələri ya çayətrafı ölkələrin milli (daxili) nəqliyyat hüquqları ilə və yaxud gəmi hansı ölkənin bayrağı altında üzərsə, həmin dövlətin qanunları ilə tənzimlənir. İndiyə qədər beynəlxalq su (çay) nəqliyyatını nizamlayan vahid universal beynəlxalq müqavilə qəbul edilməmişdir. Azərbaycan ərazisində daxili su (çay) nəqliyyatı bir o qədər də inkişaf etməyib. Həqiqət budur ki, ölkəmizdə mövcud nəqliyyat qanunvericiliyinin əsas müddəalarında vahid nəqliyyat sisteminin vacib elementlərdən birinin daxili su nəqliyyatının olduğu təsbit olunur.

Mövzuya aid sual və tapşırıqlar:

1. Beynəlxalq çay nəqliyyatı haqqında məlumatlar verin.
2. Su (çay) nəqliyyatı digər nəqliyyat növləri ilə müqayisədə hansı üstünlüklərə malikdir?
3. Su (çay) nəqliyyatı ilə dəniz nəqliyyatının fərqlərini sadalayın.
4. Su nəqliyyatı ilə hansı yüklər daşınır?
5. Beynəlxalq su nəqliyyatının predmetinə aiddir
6. Beynəlxalq su (çay) daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi

MÖVZU V

BEYNƏLXALQ AVİADAŞIMALARIN TƏŞKİLİ

5.1. Beynəlxalq aviadaşımalar anlayışı

Beynəlxalq hava daşımaları elə daşımalara deyilir ki, bu daşımalar zamanı ən azı yerə enmə məntəqələrindən birinin başqa bir dövlətin ərazisində yerləşməsi nəzərdə tutulsun. Daşıma xidmətlərinin ixrac olunmasında və xarici iqtisadi münasibətlərin nəqliyyatla təmin edilməsində beynəlxalq hava nəqliyyatı mühüm rola malikdir. Belə ki, dünya ixracat mallarının (dünyada ixrac edilən malların) məbləğinin 25%-i məhz hava nəqliyyatı ilə çatdırılır. Başqa bir tərəfdən yanaşdıqda görmək olar ki, sərnişin daşımaları bazarında (xüsusilə də uzaq məsafələrə daşınmalarda) hava nəqliyyatının aparıcı rolu təkzibedilməzdir. Digər nəqliyyat növləri ilə müqayisədə, hava nəqliyyatı ilə daşımalar üzrə birinci yeri sərnişin daşımaları tutur. Beynəlxalq hava nəqliyyatı tərəfindən göstərilən xidmətlərdən hər il 760 milyondan artıq sərnişin istifadə edir.

Hava nəqliyyatının yüksək hərəkət sürəti və düz yolla tez bir zamanda daşımaları həyata keçirməsi, sərnişinlərin, tez xarab olan, qiymətli, təcili çatdırılması vacib sayılan yüklərin və poçt ləvazimatlarının daşınmasında çox əlverişli nəqliyyat növünə çevirir. Lazım gəldikdə istənilən istiqamətdə, birbaşa uzaq məsafələri qət etməklə daşımaları həyata keçirə bilməsi də bu nəqliyyat növünün üstün cəhətlərinə aiddir. Sərnişinin vaxtına qənaət, rahat və yüksək mədəni

xidmət də bu nəqliyyat növünün üstünlüklərinə aiddir. Daşımaların bahalıq, istismar və əsaslı xərclərin yüksək olması, həmçinin hava şəraitindən asılılığı bu nəqliyyat növünün çətin olmayan cəhətlərindən sayılır.

Hava nəqliyyatının əsas xarakteristikaları aşağıdakılardır:

Marşrutları:

- sürət üstünlüyündən istifadə etməklə əsasən qitələrarası daşıma marşrutları;
- qısa məsafələrə daşımalarla hava nəqliyyatı daşımaları şəraitlərində avtomobil nəqliyyatı ilə daşıma marşrutları.

Tələbatı:

- paylanmış müxtəlif təyinat marşrutları olan əsas hava limanının olması;
- aeroportlarda sürətli və səmərəli yükləmə-boşaltma avadanlıqlarının olması;
- yükləri sürətlə deklorasiya etmə imkanı olan aviasiya nəqliyyat-ekspedisiya müəssisəsinin olması;
- avtomobil nəqliyyatı ilə yüklərin toplanma və paylanma xidmətlərinin olması.

Yükləri:

- təcili daşınması vacib olan yüklər;
- qiymətli yüklər.

Hava nəqliyyatı konkret texniki-iqtisadi xüsusiyyətlərə malikdir. Nəqliyyatın digər növlərinə nisbətən hava nəqliyyatı konkret üstünlüklərə malikdirki, bu üstünlüklər də aşağıdakılardan ibarətdir:

- yüksək çatdırma sürətinə malik olması;

-qısıldılmış hava yolunun mövcudluğu (bu, sərnəşinlərin və yüklərin təyinat yerinə çatdırılması zamanı vaxta qənaət edilməsinə əhəmiyyətli təsir edir);

-hava limanlarının arasında kommunikasiya şəbəkəsinin inşasına ehtiyacın olmaması (bu, hava daşımlarında təşkilatlanma vaxtını və məsrəfləri ixtisar edir);

-uçuşların müntəzəmliyi (uçuşlar ayrı-ayrı reyslər, alternativ marşrutlara əsasən icra edilir ki, bu da müştərilərin rahatlığının təmin olunmasında mühüm əhəmiyyət kəsb edir);

-hava daşımlarının tez təşkil edilməsi;

-yüksək manevretmə qabiliyyətinin mövcudluğu və s.

Hava nəqliyyatı beynəlxalq daşımlar zamanı istifadə edilən ən sürətli nəqliyyat növü hesab olunur. Hava nəqliyyatı ilə orta daşınma sürəti saatda 500 km-ə çatır. Hava nəqliyyatının vasitəsilə adətən:

-qiymətli mallar (həmin malların bir kiloqramının dəyəri 25 ABŞ dollarından artıqdır) daşınır ki, onların yüklənmə həcmi çox deyildir.

- tez xarab olan malların (məsələn, tərəvəzin, meyvənin və s.),

- poçtun,

- qiymətli və çatışmayan malların,

- nağd pulların və i.a. uzaq məsafələrə çatdırılmasında istifadə edilir.

Bununla yanaşı, hava nəqliyyatının bir sıra çatışmazlıqları da mövcuddur:

- nisbətən daha çox enerji sərfiyyatı tələb edən nəqliyyat vasitəsidir,

- hərəkəti hava şəraitindən asılıdır,

- onunla daşınan yüklər çəki baxımından məhdud sayılır,

- şəhərlərdən hava limanlarına gediş-gəliş zamanı xeyli vaxt itgisinə yol verilir.

Bu çatışmazlıqlara rəğmən, beynəlxalq daşımalarda (xüsusən də beynəlxalq sərnişin daşımaları zamanı) hava nəqliyyatı aparıcı nəqliyyat növü olaraq öz mövqeyini qoruyub saxlamaqdadır. Daxili xətlər boyu uzaq sərnişin daşımaları zamanı da onun rolu getdikcə çoxalır. Hava nəqliyyatı təbii yollara malik olduğu üçün həmin yollar «nəqliyyat dəhlizi»nin rolunu oynayır.

5.2. Beynəlxalq hava nəqliyyatı vasitələrinin və uçuşlarının təsnifatı.

Məlumdur ki, yükləri sərnişin və xüsusi təyinatlı yük təyyarələrində daşıyırlar. Yük təyyarələrində də yüklər yük bölməsində, onların əsas hissəsi isə kabinada yerləşdirilir. Ona görə də yük təyyarələrində döşəmə möhkəm, siyirtmə qapılar isə geniş hazırlanır. Bir çox təyyarələr yüklərin altlıqlar və pallet qurğuları üzərində yerləşdirməklə daşınması üsulundan istifadə edirlər. Bunun üçün anbarlarda və terminallarda yüklər altlıqlar üzərinə yerləşdirilir, qayıqlar və ya torla möhkəm bağlanır, qayçı şəkilli qaldırıcı ilə təchiz edilmiş arabacıqla təyyarənin yan qapılarının və ya ön hissədən kabinanı yuxarı qaldırmaqla təyyarənin yük bölməsinə və kabına yüklənir. Kabinaya və yük bölməsində yüklər döşəməyə qayıq, tor və ip vasitəsilə möhkəm bağlanır.

Kombinə edilmiş (yük-sərnəşin) təyyarələrində (məsələn, Boinq B 747 M) sərnəşin təyyarələrinin salonunda arxa hissədən 13 standart aldığı yerləşə biləcəyi qədər oturacaqlar çıxarılır, arakəsmə düzəldilir və yüklərlə sərnəşinlərin bir-

gə daşınması təşkil edilir. Bundan başqa paketləşdirilmiş (B 747-300 PAX 428, Aerobus A 310 PAX 215, B 747-200 PAX 387 və s.) və paketləşdirilməmiş (Fakker-100, Boinq-727, Boinq-707, Boinq-737 və s.) yüklərin daşınması üçün də təyyarələr mövcuddur.

Aviasiya yük daşımalarını sürətləndirmək məqsədilə yüklərin daşımaya hazırlanması üçün xüsusi sadə yük daşıma tərtibatlarından istifadə edilir. Bu tərtibatlar yükləmə-boşaltma işlərini sürətləndirməyə köməklik göstərir. Bir qayda olaraq bu tərtibatlar altlıqdan və tordan, altlıqdan, yükqoruyucu örtükdən və tordan, konteynerlərdən ibarət olur. Ət və tərəvəz məhsullarını daşımaq üçün lazımi süni mühit yaratmaq məqsədilə xüsusiləşdirilmiş, heyvanları daşımaq üçün hermetikləşdirilmiş və asılmış paltarları daşımaq üçün xüsusi yük daşıma tərtibatlarından istifadə edilir. Belə xüsusi yük daşıma tərtibatlarını aviasiya daşımalarından sonra yenidən qablaşdırmadan avtomobil və ya su nəqliyyatı növləri ilə də daşımaq mümkündür. Bu yükdaşıma tərtibatlarının çatışmayan cəhəti öz çəkili hesabına təyyarənin çəkisini və yanacaq sərfini artırması, paketləşdirmə üçün əlavə vaxt sərfi və daşımalar başa çatdıqdan sonra onların geri qaytarılmasıdır.

Aviasiya daşımalarında xüsusi altlıqlardan - pallet qurğularından da istifadə edilir. İki ölçüdə standartlaşdırılmış (88 x 108 düyün (224 x 274 sm) və 88 x 125 düyün (224 x 138 sm), yan tərəflərində yükləri asan bağlayıb açmaq üçün xüsusi formalı yarıqları olan çərçivənin içərisinə yastı alüminium materialdan lövhələr geydirilir. Bu qurğuların üzərinə yüklər yerləşdirildikdən sonra, onlar qayıqlar və ya xüsusi tor ilə qurğunun yan tərəflərindəki yarıqlara xüsusi ucluqlar

vasitəsilə bağlanır. Bəzən torun altına yükü qorumaq üçün sərt materiallardan xüsusi üçtərəfli çərçivə (örtük) qoyulur.

Hava nəqliyyatı ilə əsas yüklərin, baqajın və poçtun daşınmasında konteynerlərdən istifadə edilir. Aviasiya konteynerlərinin bir tərəfi və ya hər iki tərəfi aşağı hissədən kəsik şəkildə hazırlanır və təyyarənin salonunun formasına oxşadılaraq onların yükçötürmə qabiliyyətinin artırılmasına şərait yaradır.

Hava nəqliyyatı ilə daşımaların həyata keçirilməsi üçün yerli və beynəlxalq aeroportların rolu böyükdür. Yerli aeroportlar bir ölkə daxilində uçuşlara və ya reyslərə xidmət edən aeroportlardır. Belə aeroportlarda gömrük xidməti və immiqrasiya nəzarəti olmadığından, xarici dövlətlərə uçuş və ya xaricdən qəbul edilən reyslərə xidmət göstərə bilmirlər. Yerli aeroportlarda enmə-qalxma zolaqları qısa olur və odur ki, bu aeroportlar qısa və orta uzaqlıqda uçuşları həyata keçirə bilən kiçik təyyarələri qəbul edib və yola salmaq imkanına malik olurlar.

Beynəlxalq aeroportlar isə xarici dövlətlərdən uçub gələn təyyarələri qəbul edib yola salmaqla, onlara lazımı səviyyədə xidmət göstərə bilirlər. Onların enmə-qalxma zolaqları 3000 m-dən uzun olur və qitələrarası uçuşları həyata keçirə bilən təyyarələri qəbul edə bilirlər. Bu aeroportlar bəzən yerli uçuşları həyata keçirə bilən təyyarələrə də xidmət göstərirlər. Bir sıra beynəlxalq aeroportlar düyün hava limanları (XABA) kimi çıxış edərək başqa kiçik yerli aeroportlardan malları və sərnişinləri bir yerə toplayıb, ayrı-ayrı beynəlxalq istiqamətlərə göndərə bilirlər.

Beynəlxalq uçuşların təsnifatı. Biz bilirik ki, nəqliyyat növləri insanları və onların yüklərini, poçtlarını bir məntəqədən digər məntəqəyə çatdırır və bunun müqabilində nəqliy-

yata pul köçürülür. Beynəlxalq hava daşınmaları kommersiya və yaxud qeyri-kommersiya xarakterli ola bilər.

Beynəlxalq hava xətlərində yerinə yetirilmə formalarından asılı olaraq uçuşları aşağıdakı kimi təsnifatlandırmaq olar:

1. Daimi daşımalar (yəni dövlətlər arasındakı hava daşınmaları üzrə razılaşmanın şərtlərinə uyğun yerinə yetirilən).

Daimi reyslər müqavilə aviaxətləri üzrə nəşr olunmuş cədvəllərə uyğun yerinə yetirilir. Cədvəldə uçuşun marşrutu, aralıq məntəqələr, marşrutun hər məntəqəsində uçuş və enmə vaxtları, hərəkətin tezliyi və təyyarənin növü göstərilmişdir. Daimi reyslərin yerinə yetirilməsi şərtlərinin dəyişdirilməsi dövlətlər arasında qarşılıqlı razılaşmalar əsasında mümkündür.

2. Daimi olmayan aviadaşımalar birdəfəlik uçuşa icazənin verilməsi əsasında yerinə yetirilir və əlavə, xüsusi və çarter uçuşlarına bölünür.

Əlavə reyslər - daimi aviaxətlər - xüsusi cədvəl üzrə yerinə yetirilən reyslərdir. Əlavə reyslər əməkdaşın razılığı ilə icra edilə bilər, bir şərtlə ki, əlavə reyslər daimi reyslərlə eyni gündə həyata keçirilməlidir.

Xüsusi reyslər - xüsusi marşrut üzrə xüsusi tapşırıqla yerinə yetirilən reyslərdir. Bir qayda olaraq, xüsusi reyslərin yerinə yetirilməsinə icazə diplomatik kanalla edilir.

Çarter reyslər isə, daşıyıcı və sifarişçi arasında xüsusi müqavilələrə uyğun olaraq yerinə yetirilən reyslərdir. Çarter daşımaları daimi daşımalardan daha böyük məsafədə yerinə yetirilir, ona görə də, kilometrə götürsək, çarter daşımalarının həcmi Qərbi Avropada səfərin hava daşımalarının ümumi həcmindən 60%-ə bərabərdir. Qərbi Avropadan sonra tu-

tumuna görə 2-ci bazar Şimali Atlantika üzrə daşımalar bazarıdır.

Daimi olmayan daşımalar həm ixtisaslaşmış çarter aviaşirkətləri, həm də daimi aviaşirkətlər tərəfindən həyata keçirilir. Bütün çarter reyslər sifarişçi və daşıyıcı arasında bağlanan xüsusi müqavilə əsasında yerinə yetirilir. Bir qayda olaraq, sifarişçi daşımanın müəyyən sahələrində və müəyyən şərtlərlə təyyarənin bütün yerlərini alır. O, fraxtlanmış təyyarələrin yerlərini arzuladığı kimi istifadə edə bilər.

Aviaçarter daşımalar təşkilat metoduna görə aşağıdakı kimi təsnifatlandırılır:

1. Bağlı çarter - qeyri kommersiya xarakteri daşıyır, sifarişçi hər hansı bir təşkilat olub, öz işçilərinin işgüzar görüşlərə aparılmasını təşkil edir. Qiymətlər razılaşma əsasında həyata keçirilir.

2. Efiniti çarter - yarı kommersiya xarakterli məqsədli uçuşdur, hər hansı bir assosiasiya tərəfindən öz üzvləri üçün təşkil olunur.

3. İnklyuziv-tur çarter- kommersiya xarakterli turist daşımalarıdır, dəyərinə «ora» və «geri» daşıma, səfər zamanı məişət xidməti daxildir.

4. Blok- çarter -daşımaları zamanı bütün təyyarədəyil yalnız onun müəyyən yerləri (adətən 30 - 40 yer) icarəyə götürülür.

5. Qeyri - məqsədli kommersiya çarter - çarterin yeni növüdür. Efiniti çarterdən fərqli olaraq, bu zaman hər hansı bir təşkilata mənsub olmasından asılı olmayaraq şəxslər daşıma bilər. İştirakçılar çarter daşımanın dəyərini 25%- ni daşımaya 6 ay qalmış ödəməlidir, 30 gün qalmış isə bütün vəsaitlər ödəməlidir. Hal-hazırda bu reys ciddi ciddi məhdudiyyət

yətlərin kənarlaşdırılması ilə əlaqədar olaraq transatlantik daşımalarda geniş yayılmışdır.

6.Split çatlar - daşımaların mərhələlərlə həyata keçirildiyi çarter növüdür.

5.3. Beynəlxalq aviasiya tarifləri

Beynəlxalq aviasiya tariflərinin tənzimlənməsi ilə Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyası (İATA) məşğuldur. Hava nəqliyyatı ilə daşımalar zamanı daşıma tariflərini müəyyən etmək üçün Hava Nəqliyyatının Beynəlxalq Assosiasiyasının (İATA) keçirdiyi konfransların iştirakçılarının aid edildiyi dövlətlər doqquz regionu əhatə edirdi. Bundan əlavə isə 1945-ci ildə ABŞ və Böyük Britaniyanın arasında qəbul edilmiş Bermud müqaviləsinə əsasən daşıyıcılar arasında tariflər razılaşdırılır və sonra uyğun dövlətlərin rəhbərliyi tərəfindən təsdiq edilirdi.

Hava nəqliyyatında daşıma tariflərinin razılaşdırılması barədə doqquz region dövlətlərinin hər birinin qəbul etdiyi tariflərin uyğunsuzluğu, belə regional bölgünün praktiki cəhətdən əlverişli olmadığını üzə çıxardı. Bu bölgü ləğv olundu və onun yerinə bütün dünyanı əhatə edən üç region (TC 1, TC 2 və TC 3) təsdiqləndi.

1. Burda konfrans iştirakçıları olan dövlətlər (TC 1 - Monrealdakı katibliyin rəhbərliyi ilə): Şimali, Mərkəzi və Cənubi Amerika və Sakit okean regionlarının Şərq hissəsi;

2. Burda konfrans iştirakçıları olan dövlətlər (TC 2 - Cenevrədəki katibliyin rəhbərliyi ilə): Avropa, Rusiyanın Avropa hissəsi, Yaxın Şərq və Afrika;

3. Burda konfrans iştirakçıları olan dövlətlər (TC 3 - Sinqapurdakı katibliyin rəhbərliyi ilə): Asiya, Avstraliya, Ye-

ni Zelandiya və Sakit okean regionunun qərbində yerləşən adalar.

Regionların əhatə dairəsinin genişliyini nəzərə alaraq yerləşdiyi şəhərlər üç hərfli kodla təsdiqlənir ki, bu kod baqajın və yükün təyinat məntəqəsinə göndərilməsi zamanı onların üzərində işarələnir. Əgər bir şəhərdə bir neçə böyük aeroport mövcuddursa, onda baş aeroport şəhərin kodu kimi qəbul olunur, digər hava limanlarına da əlavə kod verilir. Belə olan halda yüklər aeroportların koduna görə işarələnir. Bakı şəhərindəki Heydər Əliyev Beynəlxalq hava limanı üzrə kod GYD formasında qəbul edilmişdir.

Tariflər nəqliyyat sistemində əsas yer tutur. Beynəlxalq aviasiya tariflərinin tənzimlənməsi ilə Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyası (İATA) məşğul olur. İstənilən beynəlxalq biletin birinci üç rəqəmi İATA hava daşıyıcısının kodudur.: "Aeroflot"-555, "Lufthansa"-200 və s.. İATA həmçinin beynəlxalq tarif siyasətlərini normallaşdırır və turizm agentliklərini tənzimləyir.

Hava yollarının nəşr edilmiş tarifləri. Nəşr olunan tariflər dedikdə, tarif kitabçalarında yerləşdirilən, göndəriş məntəqələrindən (aeroport) təyinat məntəqəsinə qədər olan tarif və yığımlar başa düşülür. Əgər iki məntəqənin arasında nəşr olunmuş tarif varsa onda danışmaq ancaq bu tarif üzrə olmalıdır. Nəşr edilmiş tariflə uçmaq çox sadədir.

Hava yollarının nəşr olunmayan tarifləri. Tariflərin bir çoxu nəşr olunmayıb, onlar tarif kitabçalarında və digər rəsmi tarif nəşrlərində özünün qeyri-rəsmi tariflərini işləyib hazırlayır, bunlar əsasən «bağlı» olaraq qalır və aviasirkətin kommersiya sirrini təşkil edir.

Rəsmi b/xalq aviatariflər ART və AST (ingiliscə) kitabçalarında nəşr olunur. ART - sənişin tarifləri üzrə kitabça-

lardır, burada bütün rəsmi beynəlxalq sərnişin aviatarifləri, həmçinin tariflərin, güzəştlərin, yığımların qurulması və tərtibi tənzimlənir.

AST - yük aviasiya tarifləri üzrə kitabçalardır, burada dünya aviaxətlərində yük tariflərin qurulması və tətbiqinin bütün qaydaları nəşr olunur. Bundan başqa «ölkələr üzrə qaydalar» bölməsində dünyanın hər bir ölkəsində yük daşımalarının qaydaları göstərilir. Beynəlxalq aviatarif sisteminə bir çox faktorlar təsir edir: məntəqələr arasında məsafə, daşımalara tələb, digər nəqliyyat növləri ilə təklif olunan tariflər, daşımaların, malgöndərənlərin və sərnişinlərin müxtəlif maraqları. Bütün bu faktorlar b/xalq aviatariflər sisteminin işlənilib hazırlanması zamanı nəzərə alınır. Bu sistem BHNA - nın aviaşirkətləri tərəfindən hava daşımaları üzrə konfranslarda işlənilib hazırlanır.

Beynəlxalq aviasiya tarifləri - sərnişin, yük, baqaj tariflərinə bölünür. Sərnişin tarifləri normal və xüsusi tariflər kimi təsnifatlanır. Normal tariflər - göndəriş məntəqələrindən təyinat məntəqəsinə qədər nəşir olunan tariflərdir, bunlar xidmət göstərilməsi səviyyəsinə görə daşınmaların mövsümlüyü və daşınmaların sənədləşdirilməsi növünə görə fərqlənilirlər. Daşımalara heç bir məhdudiyyət qoymayan tarifləri normal adlandırırlar. Bu tariflərə daxildir:

I sinif salonlar

P- 1-ci sinif salonu (lyuks)

F- 1-ci sinif

A-1-ci sinif (güzəştli)

Biznes sinif salonlar

J - biznes sinif

C- biznes sinif

D- biznes sinif(güzəştli)

- İ - biznes sinif(güzəştli)
- Z - biznes sinif(güzəştli)
- Ekonom sinif salonlar
- W- ekonom/turist(luyuks)
- S - ekonom/turist
- Y - ekonom/turist

Bu tariflərlə yazılan biletlər, adətən qaytarıla bilər, tarixinə və marşrutuna görə azad dəyişilə bilər, tarix, hərəkət baxımından heç bir məhdudiyyəti yoxdur. Ekskursiya tarifləri. Normal və xüsusi tariflərin arasında müəyyən keçid tipli tariflərdir. Bu tariflərdə yazılan biletlər, demək olar ki, həmişə qaytarıla bilər, daşınmanın tarixini və marşrutunu dəyişdirilməsinə icazə verir. Xüsusi tariflər. Sərnişinlərin çoxunun istifadə etdiyi ən geniş tarif kateqoriyasıdır. Burada hava yollarının məntiqi olduqca aydındır, nə qədər ki, tarif ucuzdur onun tətbiqinin şərtləri daha ciddidir. Buna görə də, xüsusi tariflərin istifadəsi və məhdudiyyətləri üçün əsas şərtləri daha ətraflı nəzərdən keçirmək lazımdır. Bu qrup tariflərin başqa xüsusiyyəti, onun qabaqcadan ayrılması mümkündür. Xüsusi tariflə yazılan biletlər, yalnız xüsusi hallarda geri qaytarıla bilər. Tətbiq qaydalarında qeyd edilir ki, biletin ödənməsi və yazılması sifarişdən 24-72 saat ərzində olmalıdır, yerlərin həddi çox məhdudlaşdırılır. Belə ki, turist mövsümünün ən qızgın çağında ən ucuz biletdə güvənmək çox çətinidir.

Yuxarıda qeyd olunduğu kimi, beynəlxalq aviasiya tariflərinin təsnifatı aşağıdakı kimidir:

1. Sərnişin tarifləri
2. Baqaj tarifləri
3. Yükləmə tarifləri

Bunlar da özlüyündə bölünürlər:

4. Normal və xüsusi tariflər
5. Birbaşa və dolayı tariflər
6. Siniflərə görə
7. Fəsillərə görə

Baqaj tarifi aviaşirkətlərin tarif siyasətindən asılı olaraq fərqli şəkildə ola bilər. Lakin adətən sinifindən asılı olaraq 1-ci sinif üçün bu norma 30 kq, ekonom sinif üçün 20 kq təyin olunur. Normadan artıq baqajın hər əlavə 1 kq üçün bi-let qiymətinin 1%-i ödənilir. Həmçinin xüsusi baqajlar üçün xüsusi baqaj tarifləri də mövcuddur.

Yük tarifləri isə əsas 3 növə bölünür:

8. Minimum və normal tariflər
9. Sinif tarifləri
10. Xüsusi yüklər

Hava daşımalarında sərnəşin tarifi, havada daşıyan bir sərnəşin və ona məxsus baqajın başlanğıc hava limanından axıraeroporta təyin olunmuş marşruta və xidmət sinifinə görə yerinə yetirilən tariftir. Sərnəşin tarifləri sayca çox böyük qruplara, dərəcələrə və növlərə bölünür.

Ən əsası odur ki, sərnəşin aviabileti iki yerə bölünür (böyük və usaq). Səviyyəsinə göstərilən xidmətlərə görə sərnəşin daşıma tarifi bir neçə sinifə bölünür:

11. Birinci sinif -dərəcə
12. Turist sinifi-dərəcə
13. Lüks sinifi-dərəcə
14. Ekonom sinifi- dərəcə
15. Biznes sinifi-dərəcə

Marşrutdan asılı olaraq tarif bu növlərə bölünür:

16. Bir tərəfə (ora)
17. İki tərəfə (ora və geri)
18. Dairəvi marşrutla (dairəvi tarif)

19. Dairəvi qapanmayan marşrutla(dairəvi qapanmayan tarif)

Güzəştlərin tətbiqinə görə sərnəşin tarifləri iki yerə bölünür: normal və xüsusi sərnəşin tarifləri. Bu tariflər məlumat kitablarında olub, olmamasından asılı olmayaraq iki yerə bölünür. Bunlar çap olunmuş və çap olunmamış tariflərdir. Beynəlxalq daşımalarda tarifdən güzəştlər çox geniş yayılmışdır.

Kanada, Meksika, ABŞ və Avropa arasında

20. Uşaq 75%

21. Körpə 10%

Digər ərazilərdə

22. Uşaq 67%

23. Körpə 10%

Əgər uşaq üçün 10% aviabilet əldə edilibsə onda pulsuz baqaj daşması bu biletdə düşmür və aid olunmur. Uşağın yaşı uçuş günü müəyyən olunur və aviabiletin kuponunda göstərilir. Əgər uşağın yaşı uçuş vaxtı və ya geri dönərkən dəyişibsə bu halda heç bir hesablaşma aparılmır.

Tariflərin sinifləri. Beynəlxalq daşımalarda sərnəşin tarifinin kəmiyyətləri təyyarə salonunda sərnəşinə göstərilən sinif xidmətləri ilə təyin olunur. Siniflər arasındakı fərq sərnəşinlərə göstərilən xidmətlərdən asılıdır (pulsuz baqaj norması, oturmaq kresloları arasındakı məsafə, kreslonun ölçüləri, qida norması, gündəlik qəzet və jurnallar, video göstərmək, suvenirilər və i.a.). Hal hazırkı şəraitdə beynəlxalq hava xətlərində bu tariflər tətbiq olunur. Birinci sinif tarifi - birinci sinif təyyarələrində və birinci sinif salonlarında qarışıq təyyarələrdə tətbiq olunur. Bu əsas tariflər sinifidir. Hal hazırda AZAL aviaşirkəti beynəlxalq daşımalarda bu tariflərdən istifadə edir.

Turist tariflər sinifi əsasən təyyarələrin turist sinifinə ayrılmış salonlarına və ya qarışıq təyyarələrdə turist tarifi ilə daşınır. Ekonom sinif tarifi əsasən Atlantik okeanından uçan aviaşirkətlər üçün tətbiq olunur. Bu tarif digər tariflərdən (turist tarifindən 19% ucuz) fərqli olaraq çox ucuz olur. Xüsusi güzəştli sərnəşin və yük tarifləri. Xüsusi güzəştli sərnəşin və yük tarifləri əsasən sərnəşin daşımalarının artırılması və ya yük daşımalarının çoxalması üçün tətbiq olunur. Güzəştli tariflər mövsüm və ya il ərzində tətbiq edilə bilər və bu əsasən az yüklənmiş marşrutlar üzrə istifadə edilir. Hal-hazırda çox istifadə edilən xüsusi sərnəşin tarifləri bunlardan ibarətdir:

24. Emiqrant tariflər
25. Ailəvi tariflər
26. Mövsümi tariflər
27. Gecə tarifləri
28. Bayramqabağı tariflər
29. Səyahət tarifləri
30. Həvəsləndirmə tarifi.

Xüsusi tariflər çap olunmuş sayılır. Emiqrant tariflər - hər hansı bir şəxsin bir ölkədən, digər ölkəyə həmişəlik yaşamağa getdiyi zaman istifadə olunan tariflərdir. Ailə tarifləri əsasən təyin olunmuş marşrutla uçan ailə üzvlərinin bir yerdə və təyyarədə ucmasıdır. Mövsümi tariflər əsasən sərnəşinləri hava xəttinə cəlb etmək üçün əsasən qış aylarında tətbiq edilir. Bu tarifi güzəşt 15% əvvəlcədən əlavə olunduğundan əlqavə güzəşt olunmur. Gecə tarifləri əsasən 21:00-8:00 kimi tətbiq edilir. Bu sərnəşinlərə gecə tariflərində güzəştlər ancaq kiçik məsafəli hava xətlərində tətbiq olunur. Yeni il tarifi - əsasən bir çox aviaşirkətlərdə marşrutlara sərnəşin cəlb edilməsi üçün tətbiq olunur və yeni il qabağı istifadə edilir. Bu

aviabiletlər aviaşirkət tərəfindən təyin olunmuş marşrutlarda satılır. Aviabiletin istifadə müddəti 10 gündür. Satılan biletlər (ora) 25-31 dekabr, geriye isə 31-3 yanvara kimi həqiqidir. Satılan aviabiletlərin tarifləri güzəştlidir və (ora və geriye) 40% güzəştə satılır.

Səyahət tarifləri - əsasən az yüklənən aviamarşrutlarda istifadə olunur. Satılan aviabiletin müddəti 15 gündən 30 günə qədər olur. "Ora və geriye" olan aviabiletlər normal tariflərdən 33% güzəştə satılır. Həvəsləndirmə tarifi - aviaşirkətlər tərəfindən hər hansı zəif doldurulmuş aviaxəttə tətbiq edilən xüsusi tariflərdir. Bu halda İATA -nın razılığı ilə aviaşirkət tərəfindən təsdiq edilmiş güzəşt 62,5%, normal aviabiletin tarifindən az olmamaq şərtilə qəbul edilir. Aviabiletin istifadə müddəti 22 gündür. Bu tarifi istifadəsi üçün aviaşirkət əvvəlcədən İATA-ya xəbər çatdırılmalıdır.

5.4. Hava gəmilərinin fraxt olunması, çarter aviadaşımaları, qeyri-müntəzəm daşımlar

Aviauçuşların iki növünü fərqləndirmək olar:

- müntəzəm aviadaşımalar (uçuşlar);
- müntəzəm olmayan aviadaşımalar (uçuşlar).

Müntəzəm aviadaşımalar əvvəlcədən tərtib edilmiş cədvələ uyğun şəkildə, müqavilə aviaxətləri üzrə aparılan daşımlardır. Daşınmanın bu növü müntəzəm reyslərə əsasən icra edilir.

Cədvəldə hər bir uçuşun marşrut xətti, aralıq dayanacaq məkanları (məntəqələri), uçuş vaxtları, təyinat yerinə çatma müddəti və hava gəmilərinin tiplər göstərilir. Müntəzəm reyslərin icra edilməsinin bu cür şərtləri yalnız razılıq əldə edən ölkələrin qarşılıqlı sazişinə əsasən dəyişdirilə bilər.

Müntəzəm olmayan aviadaşımalarda isə birdəfəlik uçuşa icazə qaydası ilə icra edilir. Daşımının bu növünün əsasında çarter aviadaşması durur. Hava çarteri (aviaçarter) ilə əlaqəli münasibətlər xüsusi xarakterə malik müqavilə ilə rəsmiləşdirilir. Bu müqaviləyə hava çarteri müqaviləsi (aviaçarter müqaviləsi) deyilir. Həmin müqaviləyə hava gəmisini fraxtetmə müqaviləsi, həm də hava gəmisinin kirayələnməsi müqaviləsi deyilir.

Aviaçarter müqaviləsinə əsasən, tərəfin biri (kirayəyə verən) sərnişinlərin, yüklərin, baqajların daşınması və ya başqa məqsədlər üzrə bir hava gəmisi tutumunun haqqını ödəməklə, tam və yaxud qismən bir və yaxud bir neçə reysə görə digər tərəfə (kirayə edənə) verməyi öhdəsinə alır.

Kirayəyə verən şəxs hava gəmisinə sahib olan mülkiyyətçi aviaşirkətdir. Kirayə edən isə sifarişçi kimi çıxış edir. Bu şəxsi hava gəmisini fraxtedən də adlandırırlar. Kirayəyə verən və kirayə edənlər aviaçarter müqaviləsinin tərəfləri hesab olunur. Müqavilə də məhz onların arasında bağlanılır.

Heyət nöqtəyi nəzərindən dəniz çarter müqaviləsində olduğu kimi, aviaçarter müqaviləsi də iki növə ayrılır:

-heyətsiz hava gəmisi üzrə fraxtetmə müqaviləsinə (heyətsiz aviaçarter müqaviləsinə);

-heyətlə birgə hava gəmisini fraxtetmə müqaviləsinə (heyətlə birgə aviaçarter müqaviləsinə).

Heyətsiz aviaçarter müqaviləsinə əsasən, hava gəmisinə sahib olan mülkiyyətçi (kirayəyə verən) şərtləşdirilmiş haqqın müqabilində hava gəmisini heyətsiz şəkildə fraxt edən (kirayəçinin) istismarına verməyi öhdəsinə götürür. Heyətlə birgə aviaçarter müqaviləsinə əsasən, hava gəmisinə sahib olan (kirayəyə verən) konkret haqq əldə etməklə hava

gəmisini heyətlə birgə fraxtedənin istifadəsinə verməyi öhdəsinə alır.

Aviaçarter daşımaları üzrə hüquqi rejim iki əsas məsələdən ibarətdir. Bunlardan birincisi aviaçarter daşımaları üzrə təşkilatlanma məsələsidir. Aviaçarter daşımaları üzrə təşkilatlanma dedikdə uçuşun yerinə yetirilməsinə icazə verilməsi, marşrutun müəyyənləşdirilməsi, uçuşların dövriliyi və digər məsələlər anlaşılr. Bu məsələləri müəyyən etmək üçün mülki aviasiya üzrə dövlət idarəetmə orqanlarının aktlarına istinad olunur.

Aviaçarter daşımaları üzrə hüquq rejimini əhatə edən ikinci məsələ çarterin kommersiya şərtlərinə məxsusdur. Aviaçarter daşımaları üzrə kommersiya şərtlərini iki üsulla müəyyən etmək olar.

Birinci üsulun mahiyyəti ondan ibarətdir ki, müvafiq qaydalar aviaşirkətlərin tarif və qaydalarına daxil edilir. Burada çarter münasibətlərinə müfəssəl olaraq yox, qısa şəkildə yanaşma mövcuddur. Belə ki, aviaşirkətlərin tarifləri və qaydaları üzrə əsas diqqət gələcək daşınma (istər sərnişin daşınması, istərsə də yük daşınması) şərtlərinin müəyyənləşdirilməsinə yönəlir. Odur ki, aviaçarter üzrə tərəflərin (hava gəmisini sahibi və fraxtedənin) arasındakı qarşılıqlı əlaqələr burada geniş səviyyədə nizamlanmır.

Kommersiya şərtlərinin müəyyən edilməsində ikinci yol çarter proformalarıdır. Söhbət aviaçarter müqaviləsi üzrə birtipli proformalardan gedir. Məhz həmin müqavilə çarterin özünün mahiyyətini, çarter iştirakçılarının hüquq və vəzifələrini müəyyənləşdirir.

Çarter proformaları ayrı-ayrı aviaşirkətlər tərəfindən müstəqil şəkildə hazırlanır. O, nümunəvi müqavilə olaraq çıxış edir. Odur ki, çarter müqaviləsi bağlanarkən iştirakçı tə-

rəflər ona əlavələr edə bilərlər. Deməli, aviaçarterin şərtləri çarter proformalarında nəzərə alınır. Çarter proformalarında aşağıdakı şərtlər üzrə razılığa gəlinir:

- fraxt edilən hava gəmisinin xüsusiyyətləri;
- hava gəmisindən istifadəyə əsasında ödəniləcək fraxtın (haqqın) dəyəri;
- hesablaşma qaydaları;
- uçuşun marşrut istiqaməti və vaxt cədvəli;
- nəqliyyat sənədləşdirilməsinin rəsmiləşdirilməsi;
- icra edilməsi mümkün olmadıqda müqavilənin vaxtından qabaq xitam olunması;
- hava gəmisinə sahib olan mülkiyyətçinin məsuliyyət daşması;
- daşıma müqaviləsinə tətbiq ediləcək hüquq.

Çarter proformalarında nəzərə alınan mühüm şərtlərdən biri də nəqliyyat sənədləşdirilməsidir. Daşınmanı rəsmiləşdirən nəqliyyat sənədi aviaşirkət tərəfindən hava gəmisini kirayəyə verilərkən tərtib olunur.

Çarter proformaları üzrə nəzərdə tutulan mühüm şərtlərdən biri də fraxt sayılır. Fraxt anlayışını, bir qayda olaraq, hava gəmisindən istifadə müqabilində ödənilən haqq kimi müəyyən edirlər. Bu cür haqqı çarter proformalarında məhz fraxt adlandırmaq qəbul edilmişdir. Fraxt hava gəmisini üzrə saat və ya reys ilə istifadə meyarı əsasında hesablanır.

Fraxt ödənişini qarşılamaq üçün yükə girov hüququ tətbiq edilir. Əgər fraxt ödənilmirsə, onda bu hüquqdan istifadə edilir. Fraxtın ödənilməsində təminat üsulu kimi yükə girov hüququ çıxış edir. Bir sıra çarter proformaları demərc barədə şərtin qəbulunu nəzərdə tutur. Həmin şərtə əsasən, hava gəmisini əsassız olaraq yubandıqda ödənilən haqqı demərc adlandırılır.

Çarter proformaları zamanı nəzərə alınan mühüm şərtlərdən biri də daşıyıcının məsuliyyət hissidir. Əgər daşıyıcının təqsiri varsa, o, məsuliyyət daşıyır. Çarter proformaları zamanı daşıyıcının məsuliyyətdən azad edilməsi hallarının siyahısı tərtib edilir. Daşıma müqaviləsinə əsasən daşıyıcının məsuliyyət hissi ya aviaşirkətin daşınma qaydaları üzrə, ya da Varşava Konvensiyası qaydaları ilə müəyyənləşdirilir.

Aviaçarter daşımaları tənzimlənərkən kollizion bağlantılardan istifadə edilə bilərmi? Onu da qeyd edək ki, kollizion bağlantıların (bağlamaların) tətbiqi həmin növ daşımalar qaydaya salınarkən həyata keçirilir. Lakin kollizion bağlantısının hansı növlərindən istifadə edilməsi haqqında alimlər birmənalı danışmırlar. Hüquqi ədəbiyyatda aşağıdakı kollizion bağlantıların tətbiqi təklif olunur:

- əşyanın mövcud olduğu yerin qanunları;
- hava gəmisi bayrağının qanunları;
- daşınmanı tənzimləyən qanunlar;
- hava gəmisini verən aviaşirkətlərə məxsus qanunlar (qaydalar).

Çarter uçuşları praktiki baxımdan aviafraxtetmə (çarter) bazarında yaranmışdır. Dünya üzrə ən iri beynəlxalq çarter daşınma bazarı dedikdə Avropa Mülki Aviasiya Konfransına (AMAK-a) daxil edilmiş 22 Qərbi Avropa dövlətlərinin arasında yerinə yetirilən daşınmanı nəzərdə tutmaq lazımdır. İkinci tərəfdən, Şimali Atlantika vasitəsilə aparılan çarter daşımaları da bu aspektdə həyata keçirilən beynəlxalq bazarlardan sayılır. ABŞ üzrə aparılan çarter daşımaları da iri həcmli bazar sırasına aiddir.

Çarter aviadaşımalarında getdikcə artan inkişafın əsasında nə durur? Onu da qeyd edək ki, hava daşınmalarına

olan tələbat, xüsusilə də turizm mövsümündə hər zaman nisbətən çox olur. Bu tələbat çarter aviadaşımalarının tərəqqisini şərtləndirir və ona təsir edir.

5.5. Beynəlxalq aviadaşımaların hüququ tənzimlənməsi

Beynəlxalq hava daşımaları yönümündə ilk beynəlxalq sənəd kimi Hava Naviqasiyası barədə 1919-cu ildə Paris Konvensiyası olmuşdur. Bundan sonra isə 1926-cı ildə olmuş Madrid Konvensiyasını, Kommersiya aviasiyası barədə 1928-ci ildəki Havana Konvensiyasını, 1935-ci ildəki Buenos-Ayres Konvensiyasını, 1936-cı ildəki Buxarest Konvensiyasını, 1937-ci ildəki Zeman Sazişini və digər beynəlxalq sənədləri qeyd etmək olar.

Beynəlxalq hava daşımaları bəzi beynəlxalq normativ aktlarla nizamlanır ki, onların da külliyyatı hava daşımalarının tənzimlənməsi üzrə beynəlxalq sistemi formalaşdırır.

Bu sistemin əsasında 1929-cu ildə qəbul olunmuş Beynəlxalq hava daşımaları üzrə bəzi qaydaların unifikasiyası məqsədi daşıyan Konvensiya (Varşava Konvensiyası) durur.

- Daha sonra bu sıraya Varşava Konvensiyası 1955-ci ildə Haaqa Protokolunu,

-1961-ci ildəki Qvadalaxara Konvensiyasını,

-1971-ci ildəki Qvatemala Protokolunu daxil etmişdir.

-1975-ci ildə dörd Monreal Protokolu əlavə edilmişdir. Sadalanan sənədlər beynəlxalq hava daşımalarının bəzi qaydalarını vahid formada unifikasiya etmək üçün 1999-cu ildəki Monreal Konvensiyasında konsolidə edilmişdir.

Bununla yanaşı, Varşava sisteminə Qvatemala Protokolunu (1971-ci il) da daxil etmək lazımdır. Lakin hələ də indiyə kimi nə göstərdiyimiz bu Protokol, nə də bir az əvvəl

qeyd etdiyimiz dörd Protokol Əlavələri qüvvəyə minməmişdir. Bu isə o deməkdir ki, Varşava sisteminə qüvvədə olan normativ-hüquqi aktlarla yanaşı, formal cəhətdən qüvvədə olmayan aktları da daxil etmək lazımdır.

Varşava Konvensiyasını beynəlxalq hava daşımaları sahəsində mühüm beynəlxalq saziş kimi qəbul etmək lazımdır. Bu Konvensiyanın üstünlüyü onun istər yük daşımaları, istərsə də sərnişin daşımaları üzrə hüquqi şərtləri və rejimi müəyyən etməsidir. 1929-cu ilin 12 oktyabr tarixində Varşava şəhərində imzalanmış həmin Konvensiya indi də qüvvədədir. SSRİ Varşava Konvensiyasının layihəsinin tərtib olunmasında xüsusi rol oynayaraq, onu 1934-cü ildə ratifikasiya etmişdi. Müasir dövrdə Varşava Konvensiyasında 120 dövlət var.

1955-ci ilin 28 sentyabr tarixində Haaqa şəhərində imzalanan Protokol bu Konvensiyanın təkcə bəzi hüquqi boşluqlarını doldurur, təzə bir qayda yaratmır. Odur ki, Haaqa Protokolunu Varşava Konvensiyasının əsas hissəsi kimi qəbul etmək olar.

Varşava Konvensiyasında iştirakçı olan dövlətlərin bir çoxu Haaqa Protokoluna dəstək olmuşlar. Bu Protokolda 100-dən artıq dövlət görmək mümkündür. Böyük aviasiya dövlətlərindən ancaq ABŞ Haaqa Protokoluna dəstək olmamışdır. Bununla belə, regionların hamısında beynəlxalq hava daşımalarının şərtləri, Haaqa Protokolunun və Varşava Konvensiyası normaları ilə müəyyənləşdirilir.

AR 1999-cu ildən etibarən Haaqa Protokoluna, Varşava Konvensiyasına və 4 Əlavə Protokola qoşulmuşdur.

Varşava Konvensiyası ancaq iştirakçı dövlətlərin arasındakı hava daşımalarını qaydaya salır. Konvensiyanın müəyyənləşdirdiyi normalar bura qoşulan dövlətlə qoşulmayan

dövlət arasında yerinə yetirilən daşımalara tətbiq olunmur. Bu Konvensiya poçt daşımlarını tənzimləmir.

Qeyd olunduğu kimi, Varşava Konvensiyasına əsasən beynəlxalq hava daşımlarının şərtlərini (istər yük, istərsə də sərnəşin daşıma şərtlərini) təyin edən əsas beynəlxalq müqavilədir. Ancaq o, hava daşımlarının şərtlərinin hamısını tənzimləmir və təyin etmir. Varşava Konvensiyası ancaq hava daşımaları sektorunda ortaya çıxan əsas məsələləri yoluna qoyur. Bu məsələlər isə aşağıdakılardır:

- daşıma müqaviləsini;
- daşıyıcının məsuliyyətini;
- daşıyıcıya irad və iddia verilməsi.

Daşınma müqaviləsi Varşava Konvensiyası üzrə nizaməsalma predmetinə daxil edilən əsas məsələlərdən biri sayılır. Varşava Konvensiyası ilə istər yük daşınması müqaviləsi, istər sərnəşin daşınması müqaviləsi, istərsə də baqaj nəqli müqaviləsi qaydaya salınır.

Varşava Konvensiyasına əsasən, iki tərəf (müşəri və daşıyıcı) arasındakı qarşılıqlı əlaqələr müqavilə xarakterlidir. Beynəlxalq hava nəqliyyatı ilə yük nəqli müqaviləsi hava nəqliyyat sənədinin, hava sərnəşin daşınması müqaviləsi minik biletinin, hava baqaj daşınması müqaviləsi isə baqaj qəbzinin əsasında baş tutur. Onlar daşıma müqaviləsinin qeyd edilən bütün növlərini rəsmiləşdirən, onların imzalanma faktını və varlığını təsdiqləyən daşıma sənədləridir və müqavilə sənədləri sayılır. Belə ki, bu sənədlər daşıyıcı və müşəri arasındakı sadə yazılış formasında beynəlxalq daşınma müqaviləsi imzalanmasını bildirir. Varşava Konvensiyasında «qaimə» terminindən istifadə edilmir. «Hava qaiməsi» (air - way bill) anlayışı kommersiya dövriyyəsinə sonralar əlavə olunmuşdur. Nəticədə, həmin anlayışdan BHNA tərəfindən nəq-

liyyat sənədinin forması tərtib olunanda istifadə edilməyə başlanılmışdır.

Konvensiyanın vasitəsilə daşınma sənədlərinin rekvizitləri müəyyənləşdirilir. Lakin Haaqa Protokolunda rekvizitlərin dairəsi xeyli dərəcədə məhdudlaşdırılır. Hər bir avia-yük qaiməsinin üç əsl nüsxədə tərtib olunması və yüklə birlikdə təqdim edilməsi tələb olunur. Qaimənin tərtibatı yük sahibi (yükgöndərən) tərəfindən aparılır. O, qaimədə məlumatları tam şəkildə və düzgün olaraq qeyd etməlidir. Yükgöndərən bu məsələyə görə məsuliyyət daşıyır. Əgər ziyan yükgöndərən tərəfindən qaimədə informasiyanın tam və düzgün göstərilməməsinin nəticəsi kimi vurulmuş olarsa, onda onun əvəzi yükgöndərən tərəfindən ödənilməlidir. Aviaqaimə sübutedici xarakter daşıyır. Belə ki, o, yükdaşınması müqaviləsinin bağlanması, yükün qəbul edilməsini, çəkisini və ölçüsünü, qablaşdırılmasını və yerlərin sayını təsbit edir.

Konvensiya yük barəsində mala sərəncamvermə sənədinin tərtib edilməsinə qadağa qoymur və buna əngəl törətmir. Bu qaydanın Varşava Konvensiyasına Haaqa Protokolunun vasitəsilə daxil edilməsi təmin edilmişdir. Lakin həmin qaydanın təcrübədə indiyə qədər tətbiqinə və ondan istifadəsinə rast gəlinməyib. Üç nüsxədə tərtib edilmiş aviaqaimənin birinci nüsxəsi daşıyıcıya məxsusdur və onun yükgöndərən tərəfindən imzalanması tələb edilir. İkinci nüsxə yükə alandan ötrü nəzərdə tutulmaqla, yükgöndərən tərəfindən imzalanaraq yükü müşayiət edilir. Üçüncü nüsxə daşıyıcı tərəfindən təsdiq olunur və yükün daşınma üçün qəbulundan sonra yükgöndərənə təqdim edilir. Daşıyıcı tərəfindən yükün qəbulu onun imzası ilə və yaxud müvafiq ştəmpellə

təsdiqlənir və qaiməyə yük hava gəmisinə vurulana qədər qoyulur.

Yükgöndərən tərəfindən aviayük qaiməsinə bir sıra sənədlər də əlavə edilməlidir. Bu sənədlər sərhəd, gömrük, eləcə də polis rəsmiləşdirməsindən ötrü əhəmiyyətə malikdir. Daşıyıcının bu sənədlərin tamlığını və etibarlılığını (həqiqiliyini) yoxlamaqda heç bir məsuliyyəti yoxdur. Yükgöndərən isə qaiməyə əlavə olunan (qoşulan) sənədlərin olmasında, düzgün tərtib edilməməsində və yaxud dəqiqliyinin təmin edilməməsində daşıyıcı qarşısında məsuliyyətə malikdir. O, bunların nəticəsində dəyən ziyanın əvəzini ödəməyə borcludur. Aviayük qaiməsinə aşağıdakı məlumatlar toplusu daxil olunmalıdır: yükün göndərildiyi məkan, yükün təyinat məkanı, dayanacaq məntəqələri, yükgöndərənlərin adları və ünvanları, yükalanların adları və ünvanları, birinci daşıyıcının adı, habelə ünvanı, yükün xarakterik cəhətləri, yerin sayı, qablaşdırma metodları, nişanlamanın (markalamanın) xüsusiyyətləri, daşınan malların (yüklərin) çəkisi, miqdarı, həcm və ölçüləri, Varşava Konvensiyası ilə müəyyənləşdirilən məsuliyyətə aid qaydalar əsasında daşınmanın yerinə yetirilməsi barədə göstəriş (bu cür göstəriş olmadığı halda, daşıyıcının məsuliyyətini məhdudlaşdıran Konvensiya normalarına istinad etmək olmaz, odur ki, həmin göstəriş sanksiya rolunda çıxış edir ki, həmin sanksiya qaimənin zəruri qaydada tərtib edilməsinə təkan verir). Daşınma sənədləri BHNA (Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyası) tərəfindən hazırlanan birtipli proformalara uyğun gələn formada tərtib olunur. Dünyanın əksər aviaşirkətlərində beynəlxalq hava daşımaları zamanı məhz bu formada istifadə edilir. Bu isə daşıma sənədlərinin vahid formada

tərtib edilməsinə və aviadaşıyıcılar arasında qarşılıqlı sayılmasına səbəb olur.

Varşava Konvensiyasına əsasən, daşıma sənədlərinin olmaması, düzgün tərtib edilməməsi və ya itməsi daşınma müqaviləsinin etibarlılığına təsir etmir. Belə halda da daşınma müqaviləsi Varşava Konvensiyasının tənzimləmə predmetinə aid ediləcəkdir.

Beynəlxalq hava daşınmaları sahəsində beynəlxalq müqavilələrlə bərabər beynəlxalq hüquqi adətlər də özünün aktuallığını saxlamaqdadır. Çünki, 1944-cü ildə Çikaqo Konvensiyasının iştirakçısı olmayan ölkələr üçün bir sıra normalar, misal olaraq, ölkənin özünün milli hava məkanı üzərindəki suverenlik prinsipi məhz «adət-hüquq» statusunu qoruyub saxlayır.

Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı (BMAT) - Çikaqo Konvensiyasına uyğun olaraq 1944-ci il 7 dekabrda yaradılmışdır və 1947-ci ildən qüvvədədir. Hüququ statusuna görə hökumətlərarası təşkilat sayılır. BMAT-a üzv olmaq məqsədilə müvafiq dövlət BMT-dən razılıq almalıdır. Onun iqamətgahı Kanadada Monreal şəhərində yerləşir. Təşkilatda 200-ə yaxın üzv ölkələr mövcuddur. Keçmiş SSRİ 1970-ci ildən etibarən onun üzvü olmuşdu. BMAT 1947-ci ilin oktyabr ayından EKOSOS-un (İqtisadi və Sosial Şuranın) çərçivəsi daxilində BMT-nin xüsusi təşkilatı (agentliyi) olaraq fəaliyyət göstərir.

BMAT-ın məqsədləri sırasına aşağıdakıları aid etmək olar:

- hava nəqliyyatını dövlətlərarası səviyyədə tənzimləmək;

- beynəlxalq hava naviqasiyasına aid prinsiplərin işlənilib hazırlanması;

- beynəlxalq hava nəqliyyatının inkişafı və planlaşdırılmasına köməklik göstərmək;

- hava xətləri və limanlarının inkişafına pozitiv təsir etmək;

- dünyanın ölkələri və xalqlarının təhlükəsizliyi, muntəzəmliyi və qənaətcilliyi (əlvərişliliyi) istiqamətində hava nəqliyyatına olan tələbləri təmin etmək.

BMAT-ın əsas fəaliyyət istiqamətlərini aşağıdakı kimi ifadə etmək olar:

- aeronaviqasiya;

- aeronaviqasiya layihələrini birgə maliyyələşdirmək;

- beynəlxalq hava daşınmalarında formal prosedurları sadələşdirmək;

- müvafiq normalar hazırlamaq və beynəlxalq hava hüququnu təsbit etmək;

- hava limanları və sair aeronaviqasiya obyektlərinin inşasında inkişaf etməkdə olan ölkələr üçün texniki köməklilər göstərmək və i.a.

BMAT tərəfindən gündəlik fəaliyyət özünün daimi orqanları vasitəsilə yerinə yetirilir. Həmin orqanlar aşağıdakılar hesab olunur:

- aeronaviqasiya komissiyası, o, beynəlxalq hava yolları üzrə uçuşun təhlükəsizliyi məsələlərini həll edir;

- hava nəqliyyatı komitəsi, o, beynəlxalq hava daşınmalarının iqtisadi baxımdan səmərəliliyini təmin etmək məsələlərinə baxır;

- hüquq komitəsi, o, beynəlxalq xüsusi hava hüquqlarının unifikasiya olunması məsələləri üzrə tövsiyələr işləyib hazırlayır;

- maliyyə komitəsi, o, BMAT-da maddi vəsaitlərdən düzgün istifadə üzərində nəzarət aparır;

-birgə maliyyələşdirmə komitəsi, o, dünyanın marşrutu çətinlik törədən regionları üzrə uçuşuna təminat verən yerüstü obyektlər, qurğu və vasitələr yaratmaq və saxlamaq yönündə yardım göstərilməsi istiqamətində təkliflər hazırlayır;

-mülki aviasiyaanın fəaliyyətinə qanundankənar müdaxilə üzrə komitə, o, hava gəmilərinin tutulmasının, eləcə də ələ keçirilməsinin qarşısının alınması istiqamətində texniki aspektlərin tətbiqini həyata keçirir.

Komitələrlə yanaşı, BMAT-ın tərkibində aşağıdakı orqanlar da mövcuddur:

-Assambleya;

-Katiblik;

-Şura;

-Regional büro.

Assambleyanı BMAT-ın ali orqanı kimi qiymətləndirmək olar. Bütün üzv-dövlətlər Assambleyaya daxildir. O, üç il ərzində ən azı bir dəfə toplanır. İstənilən dövlət yalnız bir səs hüququna malikdir. Assambleya tərəfindən müvafiq qərarlar, adətən, sadə səs çoxluğuna görə qəbul olunur.

Assambleya tərəfindən BMAT-ın prinsipləri müəyyən edilir, Şura üzvləri seçilir (BMAT üzvü olan ölkələrin arasından), Şuranın hesabatına baxılır və bu kontekstdə qərar qəbul edilir, təşkilatın büdcəsi təsdiq edilir, büdcənin düzgün istifadəsinə nəzarət olunur və i.a.

Şura BMAT-ın icra orqanı kimi çıxış edir. Onun tərkibinə üç illik müddətə seçilən 33 dövlət daxildir. Şura daimi fəaliyyət göstərən orqan sayılır. Ona üç illik müddətə seçilən şəxs - Prezident başçılıq edir.

Şuranın əsas daimi işçi orqanlarına komitələr daxildir. Regional büronun fəaliyyəti, əsasən, regional avianaviqasiya

planlarının yerinə yetirilməsi məsələsində dövlətlərə müvafiq köməkliklər göstərilməsinə yönəlik orqan saymaq olar. Katiblik Assambleyanın, Şuranın, habelə onun orqanlarının işini nizamlayır. Ona rəhbərliyi Baş katib həyata keçirir.

Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyası (İATA-BHNA) BMAT-ın təsis edildiyi 1944-ci il Çikaqo Konvensiyası təsdiq olunduqdan sonra 1945-ci ilin 19 aprelində Kubanın Havana şəhərində yaranmışdır. Asossasiya 1919-cı ildə Haaqada əsası qoyulan Beynəlxalq Hava Daşımaları Asossasiyasının faktiki olaraq hüquqi varisi sayılır. O, qeyri-hökumət təşkilatı hesab olunur. Assosiasiyanın dünyanın 130 ölkəsindən 230 üzvü vardır. Bunlardan 202-si həqiqi üzvlərdir. BHNA-nın iqamətgahı Monreal şəhərindədir.

BHNA-ya mütəmadi surətdə kommersiya aviadaşımalarını yerinə yetirən aviaşirkətlər daxildir. İstənilən aviaşirkət BHNA-nın həqiqi üzvliyinə seçilə bilər. Burada əsas şərt ondan ibarətdir ki, həmin şirkət BHNA-ya üzv olan ölkənin bayrağı altında müntəzəm olaraq beynəlxalq daşımalar yerinə yetirsin. Öz ölkəsinin daxili (yerli) mütəmadi xətlərində işləyən aviaşirkətlər məşvərətçi səs ilə BHNA-nın üzvünə çevrilə bilər.

BHNA-nın məqsədləri sırasına aşağıdakılar aiddir:

- hava nəqliyyatının mütəmadi və qənaətcil (əlverişli) inkişafına köməklik göstərmək;

- aviaşirkətlərin kommersiya fəaliyyəti üzrə iqtisadi nəticələrin yaxşılaşdırılmasına (hava kommersiyasına) yönəlik tədbirlər işləyib hazırlamaq və bununla bağlı problemləri öyrənmək;

- aviamüəssisələr arasında əməkdaşlığın tərəqqisinə dair işlərin görülməsi və s.

BHNA daşımının həyata keçirilməsi və bu daşımının şərtləri, tarif məsələlərinə əsaslanan tövsiyələr alır. Qeyd edilən tarif məsələləri haqda müəyyən qərar daşımalar üzrə region üzrə olan konfranslarda verilir. Bu konfranslar tarif konfransları yaxud tarif zonaları adlanır. Bütün dünyada BHNA-nın 3 tarif konfransı vardır. Tarif konfranslarından birincisi Cənubi və Şimali Amerikanı, ikincisi bütün Avropa və Afrikanı, üçüncüsü isə bütün Asiyayı özündə birləşdirir. Konfranslar ildə 2 dəfə təşkil edilir. Konfransın yaz mövsümündə yükdaşıma, payız mövsümündə isə sərnişin daşıma məsələlərinə nəzər salınır. Konfranslarda yoluna qoyulan vacib məsələlər aşağıdakılardır:

- BHNA iştirakçısı olan aviaşirkətlərin istifadə etdiyi xətlərin hamısında tariflərin səviyyəsinin müəyyən edilməsi;
- tarif güzəştlərinin verilməsi qaydalarının müəyyən edilməsi;
- zonalar daxilində və zonalararası cədvəlin təsdiq olunması;
- nəqliyyat sənədlərinin formasının unifikasiya olunması;
- hava daşımaları şərtlərinin hər birinin unifikasiya olunması.

BHNA eyni zamanda, hava nəqliyyatında kommersiya işləri üzrə prosedur və normaları unifikasiya edir, vahid aviadaşıma normaları tərtib edir və təsdiq edir, nəqliyyat xidmətlərinin məcmu standartlarını müəyyən edir, yükdaşıma sənədlərinin necə olacağını müəyyən edir və s.

BHNA-nın verdiyi qərarlar onun bütün üzvləri tərəfindən qəbul olunmalıdır. Qərar icra olunmaqda və ondan qayanaqlanan öhdəlik pozulduqda təqsirkarlar cərimə formasında məsuliyyət altına alınır. Nəticədə, onlar üçün

müəyyən cəza tədbirləri görülür. Cərimənin dəyərinin ən yüksək həddi 500 min ABŞ dolları təşkil edir.

BHNA-nın ali orqanı Baş Assambleya hesab olunur. Baş Assambleya, hər il çağırılır. Ancaq fəal üzvlər Baş Assambleyanın kvorumunda ola bilər. Bu üzvlərin hər birinin özünəməxsus səsi vardır. Baş Assambleyanın funksiyası aşağıdakılardır:

- BHNA-nın Prezidentini təyin etmək;
- İcraiyyə Komitəsinin üzvlərini təyin etmək;
- İcraiyyə Komitəsinin hesabatına nəzər salmaq və təsdiq etmək;

- maliyyə hesabatlarını və büdcəni təsdiqləmək və s.

İcraiyyə Komitəsi BHNA-nın icra orqanı sayılır. Bu orqan Baş Assambleyalararası bir il təşkilata başçılıq edir. İcraiyyə Komitəsinə Baş Assambleya tərəfindən iyirmi bir üzv seçilir. Onun tərkibində beş daimi komitə mövcuddur. Daimi komitələrə aşağıdakılar aiddir:

1. Hava nəqliyyatı komitəsi,
2. Maliyyə komitəsi,
3. Texniki komitə,
4. Hüquq komitəsi
5. daşımalar üzrə məsləhət komitəsi.

Başqa mənbələrdə isə bu qrupa 2 idarənin də daxil olduğu qeyd edilir:

- təyyarələrin ələ keçirilməsinə, malların və baqajın oğurlanmasına qarşı mübarizə idarəsi;

- tibb idarəsi.

BHNA-nın üzvləri 2 kateqoriya üzrə ayrılır:

- fəal (həqiqi) üzvlər
- assosiasiya edilmiş üzvlər.

Həqiqi üzvlər o şəxslərdir ki, onlar BHNA üzvü olan dövlətlər üzrə müntəzəm beynəlxalq uçuşlar təşkil edirlər. Assosiasiya olunmuş üzvlər elə aviaşirkətlərdir ki, onlar daxili (yerli) xətlərdə müntəzəm hava daşımalarını yerinə yetirirlər.

BMAT və BHNA ilə yanaşı, hava nəqliyyatı sektorunda 30-a yaxın beynəlxalq təşkilat vardır. Bu təşkilatların beynəlxalq hava nəqliyyatının tərəqqi etməsində xüsusi rolları vardır. Bu təşkilatların beynəlxalq avianəqliyyatın fəaliyyətinin tərəqqisinə təsirləri böyükdür.

Beynəlxalq hava daşımalarının təşkili sahəsində Çikaqo Konvensiyasının rolu. Hava daşınmalarının beynəlxalq tənzimətmə sistemini yaratmaq və təşkil etmək məqsədilə 20-ci əsrin ortalarında Çikaqo Konvensiyası qəbul olundu. Onun bütöv adını aşağıdakı kimi ifadə etmək olar: «Beynəlxalq mülkü aviasiya haqqında» Konvensiya. 1944-cü ilin 7 dekabrında imzalanan və qəbul olunan bu Konvensiya 26 dövlət tərəfindən ratifikasiya olunduqdan sonra 1947-ci il aprel ayının 4-dən etibarən qüvvədədir.

Çikaqo Konvensiyası beynəlxalq hava daşınmalarının təşkilati əsaslarını müəyyən edir. Bu konvensiya, mülki aviasiyanın və hava daşınmalarının yerinə yetirilməsinin ümumi məsələlərinə həsr olunmuş ən iri çoxtərəfli saziş hesab olunur. BMAT məhz Çikaqo Konvensiyasının əsasında təsis olunmuşdur. BMAT isə dünya səviyyəsində hava nəqliyyatının bütün kompleks məsələləri (texniki, naviqasiya, uçuşların təhlükəsizliyini təmin etmək, hava limanları və naviqasiya vasitələri üzrə işlər, tarifləndirmə, haqsız rəqabət, ayrı-seçkilik, iqtisadi səmərəlilik və hava xətlərini açmaq) ilə məşğul olan qurum kimi fəaliyyət göstərir.

Çikaqo Konvensiyasını dörd hissəyə ayırmaq olar:

1-ci hissədə uçuşları yerinə yetirmək, hava gəmilərini qeydiyyatdan keçirmək və sənədləşdirmək üzrə qaydalar, eləcə də texniki-uçuş normalarını hazırlamaq üzrə prosedurlar müəyyənləşdirilir;

2-ci hissədə BMAT-ın vəzifələri və fəaliyyət qaydası təyin edilir;

3-cü hissədə hava limanları, yerüstü aeronaviqasiya vasitələri və xidmətləri üzrə yerinə yetirilən funksiyalar tənzimlənir;

4-cü hissədə mübahisələrin həll edilməsi qaydaları müəyyən edilir.

Konvensiya beynəlxalq hava daşınmalarının hüquqi rejiminin əsas prinsipini təsbit edir. Bu prinsip əsasən, dövlətin öz quru, habelə su ərazisi üzərində (ərazi suları da daxil edilməklə) olan hava məkanına münasibətdə tam, eləcə də müstəsna suveren hüququ tanınır. Bu prinsip hava məkanı üzrə dövlətin suverenliyi prinsipi adlanır. Bu prinsip Konvensiyanın 1-ci maddəsi ilə təsbit olunmuşdur. Çıkaqo Konvensiyası tərəfindən müəyyənləşdirilən digər əsas prinsip hava məkanına məxsusluq prinsipidir. Həmin prinsipə əsasən, istənilən ölkənin hava məkanı onun özünə məxsusdur və səlahiyyətli dövlət orqanları tərəfindən müvafiq razılıq (xüsusi icazə) olmadan onun üzərindən uçub keçmək olmaz. Bu prinsip Konvensiyanın 6-cı maddəsi ilə təsbit olunmuşdur.

Hava məkanının məxsusluğu prinsipinə əsasən icazəvermə qaydası (sistemi) mövcuddur. Belə ki, Konvensiya mütəmadi hava daşımaları üçün icazəvermə qaydalarını (sistemini) təsbit edir. Bu qaydalara əsasən, başqa dövlətin hava məkanından istifadə etməklə həyata keçirilən mütəmadi ha-

va daşımaları yalnız bu dövlətin icazəsinə (razılığına) əsasən yerinə yetirilə bilər. İcazənin iki növü mövcuddur:

- daimi icazə;
- birdəfəlik icazə.

Daimi icazə mütəmadi hava daşımalarına (xətlərinə) verilir. Çarter daşımaları aparıldıqda isə birdəfəlik icazə həyata keçirilir.

Konvensiyada hava daşınmalarının təşkilinin digər mühüm prinsipi - hava gəmilərinin hərəkət marşrutuna əməl olunması prinsipindən istifadə edilir. İstənilən ölkə əvvəlcədən hava dəhlizini təyin edir və elan verir ki, müvafiq icazə halında hava daşınmaları həyata keçirilir.

Çikaqo Konvensiyasının sadaladıqlarımızdan əlavə əsas prinsipləri aşağıdakılardır:

-mülki aviasiyadan yalnız dövlətlər və xalqlar arasında dostluq əlaqələrinin yaradılması və saxlanması üçün yararlanmaq vəzifəsi;

-ikiterəfli və yaxud çoxterəfli sazişlər bağlamaq vəsi-
təsilə müntəzəm hava daşımalarını müəyyən etmək;

-hava daşımalarını yerinə yetirmək üçün lazımı şərait yaratmaq və vəsaitlə təmin olunmaq;

-beynəlxalq uçuşların təhlükəsizliyini təmin etmək;

-dövlətlər arasında mütəmadi hava daşımaları barədə saziş olmadığı təqdirdə, onların bir-birinə müntəzəm olma-
yan uçuşların yerinə yetirilməsi üçün hüquq verməsi.

Çikaqo Konvensiyası başqa dövlətlərin aviaşirkətləri tərəfindən konkret bir dövlətin ərazisində beynəlxalq uçuşların (müntəzəm və yaxud qeyri-mütəzəm uçuşların) yerinə yetirilməsi zamanı bu dövlətin hüquq və vəzifələrini müəyyənləşdirən mühüm beynəlxalq aktdır. Konvensiyaya əsa-

sən, hər bir dövlət hava uçuşlarını tənzimləmək hüququna malikdir.

Çikaqo Konvensiyası yalnız iştirakçı ölkələrin rəsmi daşıyıcıları tərəfindən istismar edilən mülki hava gəmiləri üzrə uçuş şərtlərini nizamlayır. Konvensiyada sərhəd, hərbi, polis, habelə gömrük xidmətləri tərəfindən istismar olunan dövlət hava gəmilərinin uçuşları nəzərdə tutulmur. Belə hava gəmilərinin uçuşlarına xüsusi naviqasiya rejimi müəyyənləşdirilir. Deməli, Çikaqo Konvensiyası yalnız mülki hava gəmiləri üçün qüvvədədir. Başqa sözlə, ancaq mülki hava gəmiləri tərəfindən yerinə yetirilən uçuşlar Konvensiyanın tənzimləmə predmetinə aiddir. Çikaqo Konvensiyasında çarter uçuşlarına daxil olan qaydalara rast gəlinmir. Bu Konvensiya göstərilən kontekstdə hər hansı göstərişə malik deyil. Bunun səbəbi odur ki, Konvensiyanın imzalanması, qəbul edilməsi və qüvvəyə minməsi tarixlərində çarter daşımalarının inkişafı hələ yeni başlayırdı.

Konvensiyaya əsasən, hava daşımalarının üç növü mövcuddur: mütəmadi daşımlar, qeyri-mütəmadi daşımlar, kabotaj daşımları. Mütəmadi daşımlar üçün icazə sistemi (qaydaları) təyin olunur. Qeyri-mütəmadi daşımlar özü «kommersiya daşımları», habelə «qeyri-kommersiya daşımları» anlamı ilə iki növə ayrılır. Kommersiya məqsədləri üçün qeyri-mütəmadi daşımlar da yalnız icazə sistemində əsasən həyata keçirilə bilər. Dövlətin ərazi hüdüdlərində yerinə yetirilən daşımlar kabotaj daşımları adlanır.

Konvensiyaya bəzi əlavələr olunmuşdur. Müasir dövrdə bu əlavələr qüvvədə olub, beynəlxalq aviadaşımaların həyata keçirilməsində mühüm rola malikdir. Beynəlxalq hava daşımları nöqtəyi-nəzərindən, əlavələrin bir neçəsi daha faydalıdır:

- 2 nömrəli Əlavə - uçuş qaydalarını təyin edir;
- 6 nömrəli Əlavə - hava gəmisinin istifadəsi ilə əlaqəli münasibətləri yoluna qoyur;
- 8 nömrəli Əlavə - hava gəmilərində uçuşa yararlı olma məsələsini qaydaya salır;
- 9 nömrəli Əlavə - hava limanında formal prosedurları (rəsmiləşdirmə prosedurlarını) asanlaşdırır;
- 16 nömrəli Əlavə - səs-lərin normalaşmasına aiddir;
- 17 nömrəli Əlavə - qeyri-hüquqi protokollara qarşı təhlükəsizlik işləri həyata keçirir.

Beynəlxalq hava daşımaları sahəsində bağlanan ikitərəfli sazişlər. Beynəlxalq uçuşlar, əsasən, beynəlxalq hava daşınmalarına aid olan ikitərəfli ölkələrarası (beynəlxalq) sazişlərlə icra edilir. Bu sazişlərdə istər sərnəşin daşınmasının, istərsə də yük daşınmasının təşkili məsələlərinin əsas müddəaları təyin edilir. İkitərəfli sazişlər dövlətlərin arasında hava daşımalarının icrası üçün hüquqi baza rolunu yerinə yetirir.

Azərbaycan Respublikası dünyanın bəzi ölkələri ilə hava daşınmaları sahəsində ikitərəfli saziş imzalamışdır. Fransa Respublikası, Misir Ərəb Respublikası, Qazaxıstan Respublikası, İran İslam Respublikası, Niderland Krallığı, Rusiya Federasiyası, Polşa Respublikası, İtaliya Respublikası kimi ölkələrlə imzalanan ikitərəfli sazişlər hava daşımalarının təşkilində əsas şərtləri təyin edir. Bizə yaxın qonşu olan Rusiya Federasiyası 100-dən artıq ölkələrlə bu tip sazişlər imzalamışdır. Vaxtilə SSRİ dünyanın 80-dən çox dövləti ilə hava daşımaları ilə bağlı ikitərəfli dövlətlərarası saziş bağlamışdı.

Şübhəsiz ki, hava daşımaları ilə bağlı ikitərəfli dövlətlərarası sazişlər öz məzmunları etibarilə bir-birlərindən fərqlənir.

lənir. Lakin bütün bunlara rəğmən, həmin sazişlərin hamısı forma baxımından unifikasiya edilmişdir. Digər tərəfdən, onların hamısı demək olar ki, eyni quruluşa (struktura) malikdir. Hazırkı şəraitdə hava daşımaları barədə ikitərəfli ölkələrarası sazişlərin nümunəvi (vahid) tipi formalaşmışdır. İkitərəfli sazişlərdə, adətən, hava daşınmalarına aid bir sıra vacib, eləcə də mühüm əhəmiyyəti olan məsələlər öz həllini tapır. Həmin məsələlər aşağıdakılardan ibarətdir:

- qarşılıqlı surətdə uçuşları reallaşdırmaq hüququnun verilməsi;

- tərəflər (aviaşirkətlər) üzrə kommersiya hüquqlarının ölçüsü;

- uçuşlara texniki təminat verilməsi;

- uçuş və daşınmaların inzibati - hüquqi rejiminin təyini.

Bununla yanaşı, ikitərəfli sazişlər müqavilə xəttini (razılaşma ilə müəyyən edilən hava xəttini) də müəyyənləşdirir. Razılığa gələn iştirakçı daşıyıcılar müqavilə xətti üzrə uçuşlar apara bilirlər.

Beləliklə, ikitərəfli sazişlər üzrə müqavilə xətti müəyyən etməklə iştirakçı tərəflər qarşılıqlı surətdə bir-birlərinin ərazilərinə müntəzəm uçuşlar aparmaq hüququ verirlər. Müqavilə xətti, çox vaxt sazişə qoşma kimi əlavələrdə qeyd olunur. Sonrakı dövrlərdən o dəyişdirilə və onda əlavələr aparıla bilər.

1971-ci ilin Qvatemala Protokolu. Bu Protokol Varşava Konvensiyasında dəyişikliklər edən sənədlərdən biridir. Qvatemala Protokolu BMAT tərəfindən 1971-ci ilin 8 mart tarixində Qvatemala şəhərində toplanılan beynəlxalq konfransda bağlanmışdır. Konfransın 55 iştirakçısından ancaq 21-i həmin Protokolu imzaladı. Qvatemala Protokolu indiyə qədər cəmi 5-6 ölkə tərəfindən ratifikasiya edilib. Azərbaycan

Respublikası 1999-cu ildə bu Protokolu ratifikasiya edərək buna qoşulmuşdur.

Qvatemala Protokolu aviaşirkətlər tərəfindən sərnişinlər qarşısında daşınan məsuliyyətin yüksəldilməsinə yönəldilmişdir. Bunun üçün o, Varşava Konvensiyasında bir çox dəyişikliklərin olunmasını nəzərdə tutur. Qvatemala Protokolu hələ də qüvvəyə minməmişdir.

Qvatemala Protokolunun vasitəsi ilə iki əsas məsələnin həlli mümkündür. Birinci problem daşıyıcının məsuliyyətini artırmaqdır. Belə ki, Protokol sərnişinə ziyan vurulması səbəbindən daşıyıcının məsuliyyətlik limitini (həddini) 100 min dollara qədər (1,5 milyon franka kimi) artırır. Sonrakı vaxtlarda hər 5 ildən bir göstərilən limitin təqribən 10% artırılması nəzərdə tutulmuşdur. Bununla yanaşı, iştirakçı - dövlətlərə belə bir hüquq verilir ki, bu dövlətlər sərnişinlərin sağlamlığına ziyan vurulmasına görə əlavə əvəzödəniş (kompensasiya) haqqında öz daxili (milli) qanunvericiliklərində müvafiq norma təsbit etsinlər.

Qvatemala Protokolunda həll edilə bilən digər problem daşıyıcının obyektiv məsuliyyəti ilə bağlıdır. Obyektiv məsuliyyət dedikdə daşıyıcının təqsirindən asılı olmayan məsuliyyət və ya təqsirsiz məsuliyyət başa düşülür. Bu Protokolla Varşava Konvensiyasına obyektiv məsuliyyət rejimi daxil edilir. Qvatemala rejiminə əsasən, daşıyıcı tərəfindən sərnişinlərin sağlamlığına vurulan ziyana görə təqsirdən asılı olmayaraq məsuliyyətə cəlb oluna bilərlər. Həmin rejimdə yalnız bircə halda istisna ola bilər. Belə ki, əgər zərərin yetirilməsinə sərnişinin özünün sağlamlığı və yaxud onun təqsiri səbəb olarsa, bu halda obyektiv məsuliyyət rejimi tətbiq olunmur və daşıyıcı məsuliyyətə cəlb edilmir.

Obyektiv məsuliyyət rejimi bəzən baqaj salamat qalmadığı hallar üçün də tətbiq edilir. Belə ki, daşıyıcı baqajın salamatlığını (olduğu kimi) təmin etməməsi səbəbindən təqsirdən asılı olmayaraq məsuliyyətə cəlb edilir. Əgər zərər baqajın daxili xarakteri nəticəsində və yaxud sərnəşinin (zərərçəkənin) təqsiri səbəbindən vurularsa, onda obyektiv məsuliyyət rejimini tətbiq etməirlər və odur ki, daşıyıcı məsuliyyətdən azad olunur. Qvatemala Protokolunda nəzərdə tutulan dəyişikliklərdən biri odur ki, o, qeydiyyatı aparılmış baqajın əl yükündən fərqləndirilməsinin qarşısı alınır, eləcə də baqajın salamat qalmamasına, habelə baqajın çatdırılma müddəti pozulması səbəbindən daşıyıcıya görə vahid məsuliyyət limiti təyin edir. Məsuliyyət limiti istənilən sərnəşinə görə 15 min frank məbləğində təyin edilir.

4 sayılı Monreal Protokolu. Varşava Konvensiyasında bəzi dəyişikliklərə səbəb olan beynəlxalq sənədlərdən biri də 4 sayılı Monreal Protokoldur. Bu Protokol 1975-ci ilin 25 sentyabr tarixində təsdiq edilmişdir. Protokola görə Varşava Konvensiyasında yalnız yük daşımaları haqqında dəyişiklik edilir ki, bu dəyişikliyin də əsasında BMAT çərçivəsində hazırlanan təklif durur. Azərbaycan Respublikası 1999-cu ildən etibarən 4 sayılı Monreal Protokolunun iştirakçısıdır. Protokol Varşava Konvensiyasında hansı dəyişiklikləri aparır? Bu suala cavab kimi göstərmək olar ki, Protokol, əsas etibarilə, iki məsələdə dəyişiklik edir və bunları yenilik saymaq olar.

Protokolun Varşava Konvensiyasında etdiyi ilk mühüm yenilik daşıyıcının məsuliyyəti ilə bağlıdır. Eyni zamanda, daşıyıcının məsuliyyəti beynəlxalq hava hüququ baxımından mühüm məsələdir.

Protokolda yükün salamatlığının təmin edilməsində yol verilmiş təqsirlə bağlı məsuliyyət prinsipindən imtina edilərək, obyektiv məsuliyyət (təqsirdən asılılığı olmayan məsuliyyət) rejimi müəyyənləşdirilir. Bununla yanaşı, yük müəyyən hadisələr nəticəsində salamatlığını itirdikdə (məhv olduqda, itdikdə və yaxud zədələndikdə) daşıyıcı məsuliyyətə cəlb olunmur və vurulmuş ziyanın əvəzi ödənilmir. Həmin hallar aşağıdakılardan ibarətdir:

- yük qüsurlu və zədəli olduqda;
- yükün keyfiyyətsizliyi;
- düzgün qablaşdırma aparıldıqda;
- hərbi münaqişə olduqda;
- müharibə baş verdikdə;
- dövlət hakimiyyət orqanlarının aktları (yükün daşınub gətirilməsi baş verdikdə, daşınub aparılma və yaxud tranzitlə bağlı şəkiddə qəbul olunan aktlar).

Bununla belə, yükün salamatlığının təmin edilməməsinin həmin hadisələrlə bağlı olması, yəni yükün bu hadisələr nəticəsində salamat qalmaması sübut edilməlidir. Bu vəzifəni daşıyıcı öz üzərinə götürür.

Yükün təyinat yerinə çatdırılması müddətinin pozulması halı üçün daşıyıcının məsuliyyəti məqsədilə obyektiv məsuliyyət rejimi təyin edilmir. Belə pozuntu hadisəsi üçün edilən təqsir müqabilində məsuliyyət prinsipi qorunub saxlanılır.

Monreal Protokolunda yükə görə daşıyıcının məsuliyyət limiti dəyişilmir. Lakin bütün hallarda məsuliyyət limitinin maksimum hədd kimi müəyyən edilməsi məqbul sayılır.

Monreal Protokoluna əsasən daşıyıcının məsuliyyəti limitinin valyuta ilə təyin və ifadə olunması barədə Varşava Konvensiyasına normalar daxil edilir. Bu normalara görə,

Beynəlxalq Valyuta Fondunun (BVF) hesablaşma vahidi (XBH) daşıyıcının məsuliyyəti limitini müəyyənləşdirmək məqsədilə tətbiq edilir.

Qeyd edilən dəyişiklik ancaq yük daşımalarına aid edilir. Sərnişin daşıyan daşıyıcının məsuliyyəti limitinin valyuta ilə müəyyənləşdirilməsi məsələsinə isə Monreal Protokolu heç bir fikir bildirmir. Bunun üçün 4 xüsusi protokol qəbul olunmuşdur. Bu xüsusi protokollar aşağıdakılardır:

1. Nömrəli Monreal Protokolu;
2. Nömrəli Monreal Protokolu;
3. Nömrəli Monreal Protokolu;
4. Nömrəli Monreal Protokolu.

Vurğulamaq lazımdır ki, sadalanan protokollar tətbiq olunmamışdır.

Monreal Protokolunun Varşava Konvensiyasında etdiyi digər bir yenilik yük daşımalarının rəsmiləşdirilməsi ilə bağlıdır. Belə ki, Varşava Konvensiyasına əsasən, hava yolu vasitəsilə beynəlxalq yük daşınması aviayük qaiməsi vasitəsilə rəsmiləşdirilir. Monreal Protokolunda isə, yük daşımalarının rəsmiləşdirilməsində e- hesablaşma qurğularından istifadə edilməyinə icazə verilir. Bu zaman qaimə hazırlamaq əvəzinə e-qeydindən istifadə edilir. Elektron qeydi özündə növbəti daşıma haqda informasiya saxlayır. Yükqöndərənə isə onun tələbi ilə yükün qəbul olunması barədə qəbz verilir.

1999-cu ilin Monreal Konvensiyası. Bəllidir ki, Varşava sistemi istər qüvvədə olan, istərsə də qüvvəyə minməyən sənədlərdən təşkil edilmişdir. Buraya hava daşımaları sektorunda bəzi sazişlər və bəzi əlavə protokollar daxildir. Bu sənədlərin qarışıq sistem əmələ gətirməsi, 1975-ci il Monreal Konfransında qəbul olunan qətnamədə qeyd edilirdi.

Konfrans BHNA-nın Hüquq Komitəsinə tapşırıq verdi ki, Varşava sistemi sənədlərinin ümumi mətninin layihəsini tərtib etsin. Tərtib olunmuş layihə Qvatemala Protokolunun və 1975-ci il 4 saylı Monreal Protokolunun ümumi məzmununu təkrar edirdi ki, bəzi dövlətlər onların müddəalarına dəstək olmurdular.

Dövlətlər məsələnin həlli yoluna fərqli münasibət bəslədiyindən Varşava sistemi sənədlərinin sözügedən ümumi mətni qəbul olunmadı və imzalanmadı. Ancaq Varşava Konvensiyasının və Əlavə Protokolların ümumi mətnini vahid bir konvensiya formasında tərtib etmək tələb edilirdi. Bunun üçün 1999-cu ilin mayında Monreal Konvensiyası qəbul olundu. Monreal Konvensiyasının qəbul edilmə səbəbi Varşava sistemini əvəz etmək idi. Bu konvensiyaya Varşava sisteminin istər qüvvədə olan, istərsə də qüvvədə olmayan hüquqi aktları daxildir.

Monreal Konvensiyası bu cür adlanır: «Beynəlxalq hava daşımalarına məxsus bir sıra qaydaların unifikasiyası üçün» Konvensiya. Otuz dövlət tərəfindən ratifikasiya olunduqdan sonra Konvensiya tanınacaqdır.

Burda hava daşımaları üçün tərif verilir, tərəflərin hüquqları və vəzifələri təsbit edilir, məsuliyyət məsələsi həll edilir, mübahisə və ixtilafların həlli qaydası əks olunur və xüsusi əhəmiyyəti olan sair məsələlər nizamlanır. Konvensiyanın birinci maddəsinə əsasən, təkrar yükləmə və yaxud daşımada fasilənin yaranıb-yaranmamasından asılı olmadan, yoladüşmə və təyinat yerləri aşağıda göstərilən ərazilərdə olduqda hava gəmiləri ilə yerinə yetirilən bütün daşımalar beynəlxalq hava daşımaları hesab edilir:

- 2 iştirakçı dövlətin ərazisində olduqda;

-eyni iştirakçı ölkənin ərazisində, lakin başqa ölkənin ərazisində dayanmaq nəzərdə tutulduqda.

Konvensiya hava gəmisi ilə haqq əsasında yerinə yetirilən istənilən beynəlxalq sərnişin, yük və yaxud baqaj daşımalarına tətbiq olunur. Bunlarla yanaşı konvensiya avianəqliyyat müəssisəsinin hava gəmisi tərəfindən həyata keçirilən ödənişsiz uçuşlara da tətbiq edilir.

Bu konvensiyaya əsasən, yükdaşıma aviayük qaiməsi ilə rəsmiləşdirilir. Qaimənin əvəzinə başqa vasitədən də (müasir üçün, yük qəbzindən və s.) istifadə edilə bilər, o şərt daxilində ki, həmin vasitədə qarşıdakı yükdaşıma haqda qeyd mütləq olsun.

Konvensiya ilə həll edilən mühüm məsələlərdən biri daşıyıcının məsuliyyətidir. Daşıyıcı, adətən 2 hala görə məsuliyyətə cəlb oluna bilər:

I yükün ziyan görməsindən (itməsindən, məhv olmasından) ibarətdir. Konvensiyanın 18-ci maddəsinə əsasən, daşıyıcı bu hala əsasən məsuliyyət daşıyır, o şərtlə ki, zərər vurulmasına gətirib çıxaran hadisə hava daşımaları zamanı olsun.

II təyinat yerinə təhvil verilmə müddətinin ötürülməsidir. Əgər hava yolu vasitəsilə sərnişin, yük və yaxud baqaj daşınması zamanı sözügedən müddət pozularsa, daşıyıcı bunun üçün mütləq şəkildə məsuliyyət daşıyır.

Konvensiya məhdud məsuliyyətlik prinsipindən çıxış etməklə daşıyıcının məsuliyyətini bu cür təyin edir:

-sərnişinin təyinat yerinə çatdırılma müddəti pozulduqda - bütün sərnişinlər üçün 4150 SDR (XBH) vahidi dəyərinə;

-baqaj ziyan gördükdə və yaxud baqajın təyinat yerinə çatdırılma müddəti pozulduqda - bütün sərnəşinlər üçün 1000 SDR (XBH) vahidi dəyəridə;

-yük ziyan gördükdə və yaxud yükün çatdırılma müddəti pozulduqda - hər bir kiloqram yük üçün 17 SDR (XBH) vahidi dəyəridə.

Konvensiya daşıyıcı üçün obyektiv məsuliyyəti müəyyən edir, daşıyıcı təqsirkar olduqda isə qeyri-məhdud məsuliyyətliyi prinsipindən çıxış edir. Qvadalaxara Konvensiyası. Qvadalaxara Konvensiyası belə adlanır: "Müqavilə daşıyıcısı olmayan şəxslərin apardıqları beynəlxalq hava daşımalarına məxsus bəzi qaydaların unifikasiyası məqsədilə Varşava Konvensiyasına" Əlavə Konvensiya. Konvensiyanı təxminən 60 dövlət imzalamışdır. SSRİ bu Konvensiyaya qoşulmamışdı. AR 1999-cu ildən Konvensiyaya daxil olmuş və eyni zamanda onu ratifikasiya etmişdir (AR 9.11.1999-cu il tarixli 749-I Q nömrəli Qanunu). Konvensiya Varşava sisteminin müqaviləsidir.

Qvadalaxara Konvensiyasının özəlliyi odur ki, o, Varşava Konvensiyasındakı və bu Konvensiyadakı əlavələrdəki bütün boşluqları doldurdu. Onlar çarter nəqliyyəti və hava gəmisinin kirayələnməsi ilə əlaqəli münasibətləri tənzimləmədi.

Qvadalaxara Konvensiyası Varşava Konvensiyasının mühüm prinsiplərini həmin kirayə hava gəmisi ilə yerinə yetirilən daşımalara aid edir. O, çarter aviadaşımalarının hüquqi rejimini təyin edir. Bununla belə, Qvadalaxara Konvensiyasının mühüm məqsədi çarter aviadaşımaları və hava gəmilərinin kirayələnməsi ilə əlaqədar münasibətləri yoluna qoymaqdan ibarətdir. O, kirayələnmə reyslərini və çarter reyslə-

rini Varşava Konvensiyasının nizamlama predmetinə, hüquqi təsir sahəsinə daxil edir.

Qeyri-müntəzəm çarter aviadaşımalarının tərəqqisi daşımaların kirayələnmiş hava gəmiləri vasitəsilə həyata keçirilməsinə səbəb oldu. Daşıma müqaviləsi adətən hava gəmisini icarəyə verən aviaşirkəti ilə imzalanırdı. Daşımanın özü isə daşıyıcı - kirayəçi tərəfindən həyata keçirilirdi. Bu cür daşımanın hüquqi prosedurunun nizamlamaq, o cümlədən hava gəmisini icarəyə verənin və icarəçinin məsuliyyətini müəyyən etmək üçün Qvadalaxara Konvensiyası beynəlxalq hava hüququna «faktiki daşıyıcı» terminini daxil edir.

Konvensiyanın ilk maddəsi faktiki daşıyıcıya bu cür izah verir: müqavilə üzrə daşıyıcı olmayan, ancaq Varşava Konvensiyası və Haaqa Protokolu ilə mövcud daşımanı yerinə yetirməyə hüququ olan şəxslər faktiki daşıyıcı adlanır. Hava gəmisini çarter yaxud kirayə üzrə yük sahibinə verən aviaşirkət faktiki daşıyıcı hesab edilir.

Qvadalaxara Konvensiyası müəyyənləşdirir ki, müqavilə üzrə daşıyıcı ilə faktiki daşıyıcı Varşava Konvensiyasının təsir sahəsinə daxildir. Faktiki daşıyıcının hərəkəti saziş üzrə daşıyıcının hərəkəti kimi tanınır və bunun əksinə (3-cü maddə). Digər yandan, əgər faktiki daşıyıcı Varşava Konvensiyasının şərtləri əsasında daşıma edirsə, o, müqavilə imzalayan və eyni zamanda da faktiki daşıyıcı olaraq Varşava Konvensiyasının təsir sahəsinə aid olur (2-ci maddə). Bu səbəbdən də o, Varşava Konvensiyasının məhdud məsuliyyət prinsipinə aid olan və aviaşirkət üçün əlverişli sayılan başqa müddəalarına istinad edə bilər. Bu Qvadalaxara Konvensiyasının da əsas mahiyyətidir.

Yük sahibinin sərəncam və pretenziyaları müqavilə əsasında daşıyıcıya və faktiki daşıyıcıya verilə bilər (4-cü

maddə). Qvadalaxara Konvensiyasına əsasən, daşıyıcı və faktiki daşıyıcı arasında qarşılıqlı münasibətlər onların daxili məsələsidir və daşıma müqaviləsinin bağlanmasına heç bir təsir etmir.

Bu Konvensiya zərərgörən şəxslərə iddia verilməsi üçün qayda təyin edir. Bu qaydaya əsasən, zərərgörən 3 alternativ variantdan yalnız birini seçə bilər. Beləki, zərərgörən şəxs iddianı müqavilə imzalayan daşıyıcıya, faktiki daşıyıcıya və eyni zamanda hər ikisinə də verə bilər. Belə xüsusi variantlar Konvensiyanın 7-ci maddəsində qeyd edilir. Variantlardan birini seçə bilmək zərərgörənin mülahizəsindən asılıdır.

Əgər iddia daşıyıcılardan birinə verilərsə, bu zaman o, başqa bir daşıyıcını məhkəmənin olduğu yerin qanununa müvafiq olaraq, məhkəmə prosesinə cəlb edə bilər. Faktiki daşıyıcıya iddia baş idarəsinin olduğu yerin məhkəməsinə və ya onun yaşadığı yerin məhkəməsinə verilə bilər. Müqaviləyə əsasən daşıyıcıya qarşı münasibətdə məhkəmə aidiyyəti Varşava Konvensiyası ilə təsbit olunur. Daşıma müqaviləsi imzalayan daşıyıcının və faktiki daşıyıcının hüquqlarını və vəzifələrini Qvadalaxara Konvensiyası təsbit etmir. Konvensiyada bu məsələyə aid heç bir norma yoxdur. Odur ki, onlar arasındakı qarşılıqlı əlaqələr bağladıkları çarter yaxud kirayə müqaviləsi əsasında müəyyən olunmalıdır.

Mövzuya aid sual və tapşırıqlar

1. Beynəlxalq aviadaşımalar haqqında məlumat verin
2. Hava gəmilərində üstün və çatışmayan cəhətləri sadalayın
3. Hava nəqliyyatı hansı texniki-iqtisadi xüsusiyyətlərə malikdir.

4. Hava nəqliyyatı vasitələrinin təsnifatı haqqında məlumat verin

5. Aviaçarter daşımalar təşkilat metoduna görə necə təsnifatlandırılır?

6. Beynəlxalq aviasiya tariflərinin təsnifatını sadalayın

7. Hava gəmilərinin fraxt edilməsi, çarter aviadaşımaları və qeyri-müntəzəm daşımalar haqqında məlumat verin

8. Beynəlxalq aviadaşımaların hüququ tənzimlənməsi barədə məlumat verin

MÖVZU VI

BEYNƏLXALQ AVTOMOBİL DAŞIMALARI

6.1. Beynəlxalq avtomobil daşınmalarının təşkili və reallaşdırılması xüsusiyyətləri

Avtomobil nəqliyyatı beynəlxalq ticarətdə yüklərin daşınmasında çox əhəmiyyətlidir. Bildiyimiz kimi, ilk avtomobillər hələ 19-cu əsrin axırında yaransa da, 20-ci əsr avtomobil nəqliyyatının fəal tərəqqisi ilə əlamətdar oldu. Bu əsrdə bir çox onilliklər boyu avtomobil sənayesinin daim artımı müşahidə olunur ki, bu nəqliyyat növünün gündəlik həyata tətbiqi də iqtisadiyyat sahəsində, sosial sahədə, ekologiyada və i. a. keyfiyyət dəyişiklikləri doğurdu. Avtomobilin yaranması quru yol vasitəsilə sərnəşin və yük daşınmasındakı vəziyyəti xeyli dəyişdi: at-araba nəqliyyatı artıq istifadə edilmirdi, həm də dəmir yolu nəqliyyatının tərəqqi proqramlarında yeniliklər olundu.

Daşınan yüklərin miqdarına əsasən avtomobil nəqliyyatı dünya üzrə ilk yerdədir. Buna baxmayaraq, nəqliyyatın bu növü vasitəsilə daşınma məsafələri, ortahesabla dəniz və dəmir yolu nəqliyyatlarında olanlardan kifayət qədər az olduğuna görə, o, yük dövriyyəsinə əsasən bu sonuncu yerdə olanlardan geri qalır. Daşınan yükün xüsusiyyətlərinə əsasən, beynəlxalq avtomobil daşınmaları aşağıdakı kateqoriyalara bölünür:

• İri qabaritli, yəni nəqliyyat vasitələrinin ölçüsü nəzərdə tutulmaqla, ölçüsü həmin dövlətin ərazisində nəqliyyat vasitəsinin onun avtomobil yolu ilə hərəkəti məqsədilə müəyyənləşdirilən ölçüdən çox olan yükün beynəlxalq avtomobil daşınması;

1. Ağır çəkili, yəni nəqliyyat vasitələrinin kütlələləri nəzərdə tutulmaqla, çəkili nəqliyyat vasitələrinin həmin dövlətdə müəyyənləşdirilən çəkisi və ya nəqliyyat vasitələrinin oxuna düşən ağırlıq qeyd olunan dövlətdə müəyyənləşdiriləndən artıq olan yükün beynəlxalq avtomobil daşınması;

2. Təhlükəli yükün beynəlxalq avtomobil daşınmaları, yəni onlara xarakterik olan əlamətlərə əsasən daşınma vaxtı cəmiyyətin sağlamlığına və həyatına təhlükə yaradan, ətraf mühitə ziyan vura bilən, maddi dəyərləri zədələyən və ya məhvini səbəb olan maddələr və onlardan hazırlanan məhsulların daşınması.

Son dövrlər dünya təsərrüfat əlaqələrində beynəlxalq avtomobil daşınmaları xeyli artmışdır. Hazırda AR ilə MDB ölkələri arasında, o cümlədən İran İslam Respublikası, Türkiyə Respublikası arasında beynəlxalq avtomobil əlaqəsi yetəri qədər inkişaf etmişdir. Avtomobil nəqliyyatı beynəlxalq sərnişin daşınmalarında da mühüm əhəmiyyətə malikdir. Avropa ölkələrində müntəzəm beynəlxalq avtomobil xətləri təşkil olunur. Müntəzəm sərnişin xətləri, ilk növbədə, mövsümdən-mövsümə açılır və turistlərin daşınmasında xüsusi əhəmiyyətə malikdir.

Daşıyıcılar, yükləndənlər, yükalanlar, sərnişin, sığortaçı və başqa şəxslər beynəlxalq avtonəqliyyat prosesinin iştirakçılarıdır.

Avtomobil nəqliyyatı 20-ci əsrin başlanğıcından tərəqqi etməyə başlamışdır. Avtomobil sənayesi təkmilləşdikcə

dövlətlərarası avtomobil əlaqələri regional miqyasda konvensiya və sazişlərlə tənzimlənirdi. Avtonəqliyyatın tərəqqi tempi və təşkmilləşdirilməsi dövlətlərin xarici iqtisadi fəaliyyətinin aktivləşməsinə zəmin yaratdı və beynəlxalq avtodaşımaların tənzimlənməsi istiqamətində beynəlxalq iqtisadi münasibət səviyyəsində nəqliyyat konvensiyalarının qəbul edilməsini şərtləndirdi.

Avtomobil nəqliyyatı hər bir dövlətin nəqliyyat sisteminin zəruri tərkibidir. Nəqliyyatın bu növü hər bir ölkənin iqtisadi-təsərrüfat həyatında, o cümlədən sərnişin daşımalarında əhəmiyyətli rol oynayır.

Avtomobil daşınmaları nəqliyyatın başqa növləri ilə daşımalarından elastiklik xarakterli olması ilə fərqlənir. Bu növ daşınma ilə əmtəələrin (sənaye məhsulları, kənd təsərrüfatı məhsulu və s.) «qapıdan qapıya» təhvil verilməsi mümkündür. Bu xüsusiyyətlərinə görə ölkələr arasında xarici ticarət yükləri və sərnişin daşınmasında avtomobil nəqliyyatından daha çox istifadə olunur. Son illər avtomobil nəqliyyatı daha da tərəqqi etməkdədir.

Beynəlxalq ticarət yüklərinin nəqlində avtomobil nəqliyyatının rolu və xidməti vacibdir. Onun reallaşdırdığı fəaliyyətin vacib sahəsini dövlətlər arası xarici iqtisadi əlaqələrin təminatı məsələsi təşkil edir. Məsələn, Avropa İttifaqı dövlətləri arasında xarici ticarət yük daşımalarının yarısı avtomobil nəqliyyatı payına düşür. Nəqliyyatın bu növündə yük sahibləri ilə daşıyıcılar bir-birləri ilə əlaqədə olurlar. Bu səbəbdən, beynəlxalq avtomobil daşımalarına maraq artır. Xarici ticarət daşımalarının reallaşdırılması zamanı avtomobil nəqliyyatı başqa nəqliyyat növlərinə qarşı münasibətdə üstünlüyə sahibdir. Yəni, avtomobil nəqliyyatı beynəlxalq iqtisadi sahədə xüsusi əhəmiyyətə malikdir.

Beynəlxalq avtomobil daşımalarının reallaşdırılması xüsusiyyətləri. Dövlətlərarası avtomobil nəqliyyatı və daşımalarının mühüm xüsusiyyətlərindən biri, beynəlxalq daşımlar reallaşdırılan zaman avtonəqliyyat vasitələri ölkə sərhədlərini keçərək digər ölkənin yolları ilə hərəkət edir. Bu, beynəlxalq yol hərəkəti adlandırılır. Dövlətlərarası yol hərəkəti, bir ölkənin hüquqi və ya fiziki şəxslərinə aid olan və digər ölkənin ərazisinə müvəqqəti gətirilib, orada qeydiyyatdan keçməyən nəqliyyat vasitələrinin iştirak etdiyi yol hərəkətidir.

Dövlətlərarası avtomobil nəqliyyatının başqa bir xüsusiyyəti odur ki, o, gömrük məsələsi və vergi məsələsi ilə əlaqədardır. Dövlətlərarası avtomobil əlaqələrinin təşkil edilməsində beynəlxalq daşımların gömrük tənzimlənməsi ən mühüm prosedurlardandır. Bu cür daşımlar gömrük qaydaları vasitəsilə tənzimlənilir. Beynəlxalq avtomobil daşımları vaxtı yük dövlət ərazisini keçdikdə gömrük orqanları özlərinin milli yoxlama sistemi və prosedurundan istifadə edirlər. Bu səbəbdən də dövlətlər gömrük tranzit sistemi ərsəyə gətirmişlər.

Dövlətlərarası avtomobil daşımları, qeyd olunduğu kimi, həm də vergi məsələsi ilə əlaqəlidir. Belə ki, beynəlxalq yük daşımlarını yerinə yetirmək üçün istifadə olunan avtoyol nəqliyyat vasitəsi, həm də ölkələrarası gediş-gəliş üçün istifadə edilən özəl avtonəqliyyat vasitələri vergitutma-obyekti sayılır.

Dövlətlərarası avtomobil nəqliyyatının başqa bir üstünlüyü odur ki, icazə sistemi təşkil edir. Demək olar ki, icazə sistemi dövlətlərarası avtomobil daşımlarının əsas prinsipidir. Bu prinsipə əsasən, xarici ölkə ərazisində yük daşın-

ması ancaq həmin ölkənin səlahiyyətli orqanının icazəsi ilə reallaşdırıla bilər.

Dövlətlərarası avtomobil nəqliyyatının dördüncü xüsusiyyəti onun sığorta proseduru ilə əlaqəli olmasıdır. Belə ki, beynəlxalq avtomobil daşımansı daşıyıcının üçüncü şəxs qarşısında mülki məsuliyyətinin icbari sığortası şəraitində reallaşdırılır. Sığorta beynəlxalq daşınmanı reallaşdıran bütün avtonəqliyyat vasitələri üçün səciyyəvidir. Belə ki, avtonəqliyyat vasitəsi yüksək təhlükə mənbəyi sayılır. Yüksək təhlükə mənbəyinin sahibi verdiyi ziyanın qarşılığını ödəməlidir və o, bununla zərərgörən şəxslər qarşısında mülki məsuliyyət daşıyır. Belə məsuliyyət sığortalanır. Sığorta avtonəqliyyatla üçüncü şəxslərə dəyəcək bütün zərər hallarına (nəqliyyat vasitələrinin zədələnməsinə, fiziki şəxslərin həyatını itirməsinə və xəsarət almasına, şəxslərin əmlakına ziyan dəyməsinə və s.) aid olunur.

Dövlətlərarası avtomobil nəqliyyatında beşinci xüsusiyyət odur ki, o, xarici avtonəqliyyat vasitəsinə texniki xidmət göstərilməsi mühitində fəaliyyət göstərir. Xarici avtonəqliyyat vasitəsinə texniki xidmət göstərilməsi üçün xüsusi, ixtisaslaşdırılmış təşkilatların yaradılması lazım olur.

Kontinentaldaxili yollarla böyük olmayan partiya yüklərin, hazır məhsulların, xalq istehlakı məhsullarının, ərzaqların, dəstləşdirici məmulatların, təhlükəli yüklərin və s. yola salınması, əsasən, avtomobil nəqliyyatının köməkliyi ilə reallaşdırılır. Ölkəmizdə də müasir şəraitdə beynəlxalq avtomobil daşınmaları yüksək tempə tələqqi edir. AR-da bu cür daşımaların yerinə yetirilməsi ilə məşğul olan bir çox firmalar, şirkətlər vardır.

Xarici ticarət daşınmalarının reallaşdırılması vaxtı avtomobil nəqliyyatı digər növlərlə müqayisədə müəyyən üs-

tünlüyə malikdir: əsasən də, manevretmə qabiliyyəti, çatdırmanın operativliyi və müntəzəmliyi, yüklərin həcmnin az olması və ya qablaşdırmanın olmaması, daşınmaların yüksək valyuta faydalılığının təmin olunması. Ölkələrarası avtomobil daşınmalarına gəldikdə isə, təkcə Rusiya Federasiyasında on il bundan qabaqkı məlumata əsasən, qeyd olunan daşınmaları bu məqsədlə on iki mindən çox avtomobil vasitəsindən istifadə edən 2500-dən artıq müəssisə həyata keçirirdi.

Ölkələrarası avtomobil hüququnun özünəməxsus xüsusiyyətli prinsipləri də olduqca böyük rol oynayır. Onlara aşağıdakı göstərilənləri vurğulamaq olar:

- dövlətlərarası avtonəqliyyat-hüquq əlaqələri subyektlərinin hüquq bərabərliyi;

- dövlətlərarası avtonəqliyyat xidmətləri istehlakçılarının daşıyıcını müstəqil seçməsi;

- dövlətlərarası avtomobil nəqliyyat sahəsində fəaliyyətin təhlükəsizliyinin vahid normalar, standartlar və qaydalar əsasında təmin edilməsi;

- avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə beynəlxalq daşınmalar həyata keçirilərkən icbari yaxud könüllü sığorta tətbiq edilməsi və s.

Hazırda qısa və orta məsafələrə daşımalarda özünü sübut edən avtomobil nəqliyyatı dövlətdaxili daşımalarda başlıca rol oynayır. Avropada dövlətdaxili daşımalarda yük dövriyyəsinin 60 faizdən çoxu avtonəqliyyatın payına düşür. Daşınan yüklərin miqdarına əsasən avtomobil nəqliyyatı dünya üzrə ilk yeri tutur. Ancaq nəqliyyatın bu növü vasitəsilə daşıma məsafələri, təxminən, dəniz və dəmir yolu nəqliyyatındakından olduqca aşağı olduğundan, o, yük dövriyyəsinə əsasən bu sonuncu olanlardan geridədir.

Avtonəqliyyatın ciddi üstünlükləri vahid daşınma prosesində onun digər nəqliyyat növlərilə - su (bərə və b.), dəmir yolu (platforma, treyler), aviasiya (böyük yük təyarrəsi) vasitəsilə integrasiyasında adaptasiya imkanıdır. Bu halka həm təkərli texnika, konteyner, həm də başqa növ-yunitizasiya olunmuş yük yeri daşınmalarından da istifadə olunur. Beləliklə, avtomobil nəqliyyatının vahid dünya nəqliyyat sisteminin formalaşılmasına yetəri qədər əhəmiyyətli töhfə verdirinin şahidi oluruq.

Avropa ölkələri üçün avtomobil daşınmasının çox funksiyalı olması səciyyəvidir ki, bunlardan ən önəmlisi qəbuletmə- paylaşdırma funksiyasının tək yükün adi və təcili çatdırılması üzrə yox, həm də sərnəşin daşınması üzrə də xidmətin təqdim olunmasından ibarət olduğunu qeyd etmək lazımdır. Bundan əlavə, müasir Avropa nəqliyyat daşınmasının fərqləndirici xüsusiyyəti odur ki, onlarda nəqliyyat axınları istiqaməti və yükün konsentrasiyasının məhsuldarlığının artırılmasına şərait yaradır, ona görə ki bu daşınmanın subyektləri olan bir çox sifarişçilərin yükün nəql edilməsi və emalı potensialından istifadə etmək imkanı vardır. Bununla birlikdə, qəbuletmə-paylaşdırma funksiyasının faydalılığı, demək olar ki, qeyri-mümkün görünür, bu əməliyyatın reallaşdırılmasına sərf olunan vaxt müddəti isə müəyyən mərkəz və məntəqələrdən daşınma planına uyğun olmalıdır. Həmçinin, daşınma müddətlərinin azaldılması məqsədilə mütəhərrik qəbuletmə-paylaşma sistemi onunla əlaqədar hazırlanır ki, müəyyən ölkənin sərhədləri ərazisində xidmətlər çərçivəsində (təcili çatdırılma), əsasən, yükün maksimum tez bir zamanda çatdırılması tələbi qüvvədədir.

Hazırkı beynəlxalq avtomobil daşınmaları həm bu sahədə nəqliyyat münasibətləri tənzimlənməsi məsələsində,

həm də ümumilikdə ölkələrarası nəqliyyat hüququnun inkişaf və təşəkkülünün əhəmiyyətə malik olan konkret xüsusiyyətlə xarakterizə olunur. Onu qeyd etmək vacibdir ki, avtomobil daşınmalarının uçotu və onlara nəzarətin müasir ölkələrin hər biri tərəfindən qəbul olunan sistemi, demək olar ki, yox səviyyəsindədir.

Odur ki, ölkələrarası avtomobil əlaqəsinin (daşınmanın) inkişafı və onların təhlükəsizliyinin təmin olunması üçün effektiv əməkdaşlığa əsaslandırılan bir çox qarşılıqlı səmərəli ölkələrarası tədbirlərin reallaşdırılması vacibdir ki, bunlara da aşağıda göstərilənlər aiddir:

1. Vahid yol hərəkət qaydaları, yol nişanları, işarələri və s. təyin olunması;

2. Xarici ölkə ərazisi vasitəsilə sərnəşinlər və yüklərin daşınmasının reallaşdırılması məqsədilə ölkənin səlahiyyətli orqanından müvafiq sanksiyalar, icazələr və ya lisenziyaların alınması; indiki şəraitdə bu, beynəlxalq avtomobil daşınmasının (əlaqəsinin) ən vacib və prinsipal şərtlərindən biri sayılır;

3. Gömrük və vergi şərtinin tənzimlənməsi, eləcə də xarici avtonəqliyyat vasitəsinə texniki yardımın göstərilməsi barədə məsələ xüsusi əhəmiyyət kəsb edir.

6.2. Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin elementləri

Beynəlxalq yük daşınma müqavilələri daşınma sənədi ilə rəsmiləşir. Qeyd olunan sənəd qaimə adlandırılır. Qaimə üç nüsxədə tərtib olunur və daşınmalarda iştirak edən şəxslər (yükgöndərənlər və daşıyıcılar) tərəfindən imzalanır. Qaimənin ilk nüsxəsi yükgöndərənlərə təqdim olunur, 2-ci nüsxəsi yükə əlavə edilir, 3-cü nüsxəsi isə daşıyıcılarda qalır.

Qaimənin nüsxələri müxtəlif sayda ola bilər. Ancaq onlardan 3-ü eyni hüquqi qüvvəyə sahibdir. Nüsxələrin qalanları qaimənin surəti hesab olunur. Qaimə surətinin sayı, əsasən yükün daşındığı dövlət sərhədlərinin sayından və eyni zamanda milli gömrük məsələlərindən asılıdır.

Daşıyıcı yükü daşınmaq məqsədilə qəbul etdikdə qaimədəki informasiyaların düzgünlüyünü yoxlamalıdır. Bu cür məlumatlar aşağıdakılardır:

1. Yük yerləri barəsində,
2. Yük yerlərinin nişanlanması haqda,
3. Yükün xarici vəziyyəti haqda,
4. Yükün qablaşdırılması haqda.

Konvensiya qaimənin formasını təyin etmir. Qeyd etmək olar ki, qaimənin forması BANİ tərəfindən hazırlanmışdır. Konvensiya qaimənin rekvizitlərini müəyyən edir. Qyed olunan rekvizitləri iki yerə ayırmaq 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. Qaiməyə daxil olunması məcburi olmayan informasiyalar əlavə rekvizitlər adlanır. Yük göndərən qaimədə informasiyaları doğru şəkildə göstərməlidir. O, qaiməyə daxil olan hər hansı informasiyanı düzgün şəkildə göstərməməyə görə məsuliyyətlidir. Müddət tərəflərin razılığı əsasında müəyyənləşdirilir. Qiymət beynəlxalq yük daşınmaları müqavilələrinin başlıca elementindən biri sayılır.

Müqavilənin məzmunu: Tərəflərin hüquq və vəzifələrini təyin edir, daşınma proseslərinin əsas məqsədi yüklər tə-

yinat yerinə çatdırmaqdır. Bu məqsəd isə daşıyıcı tərəfindən yerinə yetirilir. Daşıyıcı hələ qeyd olunan vəzifəni icra etməkdən əvvəl, yükləri daşınmaq məqsədilə qəbul edən vaxtı qaiməyə daxil edilmiş məlumatın doğruluğunu yoxlayır. Daşıyıcılar yoxlama zamanı yüklərin çatışmamasını (əskik olmasını) və onun xarici görkəminin pis olmasını müəyyən edə bilər. Bu zaman o, qaimədə müvafiq qeydlərini aparır. Daşıyıcının digər başlıca vəzifəsi yüklərin yüklənə verilməsidir. Yükalan qaimənin ikinci nüsxəsinin (yəni yükləri müşayiət edən nüsxənin) ona təqdim olunmasını tələb edir. Qeyd olunan nüsxənin yüklənə təqdim olunması onu göstərir ki, yük qəbul edilmişdir. Yükalan bu haqda daşıyıcıya qəbz təqdim edir. Avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə beynəlxalq yükdaşınma çərçivəsində Gömrük Konvensiyası ölkələrarası avtomobil daşınmalarının başlıca xüsusiyyətindən biri ölkələrarası yükdaşımaların gömrük rəsmiləşdirilməsidir.

Avtomobillə ölkələrarası yük daşınmasının gömrük rəsmiləşdirilməsi mürəkkəb prosedur sayılır. Gömrük prosedurların asanlaşdırmaq məqsədilə 15.01.1959-cu ildə avtomobil nəqliyyatı ilə ölkələrarası yükdaşınma sahəsində uyğun olaraq Cenevrə Konvensiyası qəbul edilmişdir. Avropa dövlətlərinin çoxu, həmçinin ABŞ-ın, Kanadanın və Yaponiyanın Konvensiya iştirakçıları olduğunu qeyd etmək lazımdır.

Yük üçün nəzərdə tutulan avtomobil nəqliyyat vasitəsinin sərhəd məntəqələrini keçmə növləri 2 cür olur:

- a) Yükləmə-boşaltma olmadan
- b) Yükləmə-boşaltma ilə.

Nəqliyyat əlaqəsinin bir və ya bir neçə daşınma müqavilələri əsasında həyata keçirilməsindən asılı olaraq, daşınmaların aşağıdakı növlərlə ayırd edilir:

- a) Birbaşa
- b) Birbaşa olmayan,
- c) «Ardıcıl» daşıyıcılar tərəfindən,
- d) Yenidən göndərilmə ilə və s.

Beynəlxalq avtomobil nəqliyyatında məlik dedikdə qabaqcadan təşkil edilmiş sərnişin qrupunun müəyyən bir ölkənin yola düşmə ərazisindən başqa ölkənin təyinat sahəsinə təkrarlanan gediş və gəliş şərtləri ilə avtobusda daşınması anlaşılır.

Ölkələrarası avtomobil yük daşınmaları öz xüsusiyyətlərinə, xarakterinə, həmçinin təşkil olunma sisteminə görə aşağıdakı iki kateqoriyaya bölünür: tramp daşınmaları və müntəzəm ölkələrarası daşınmalar.

Daşıyıcı, yükləndirən, yükalan, sərnişin, sığortaçı və başqa şəxslər dövlətlərarası avtonəqliyyat prosesinin iştirakçılarıdır. Beynəlxalq avtomobil nəqliyyatında imperativ və dispoziitiv normaları kimi növləri ayrılır.

- İmperativ normalara aid edilir: misal üçün, daşıyıcı tərəfindən daşınmanın həyata keçirilməsi, yükləndirənlər (və ya yükalanlar) tərəfindən daşınma haqqının ödənilməsi, yükləndirənlər tərəfindən daşınmalara təqdim olunan yükə mütləq əmtəə-nəqliyyat qaiməsinin hazırlanması və s.

- Dispoziitiv normalara, yükün avtomobilə yükləndirənlər tərəfindən yüklənilməsi, yükalanlar tərəfindən boşaldılması və s.

6.3. Beynəlxalq avtomobil daşınmalarının hüquqi tənzimlənməsi.

Ölkələrarası avtomobil daşınmaları beynəlxalq müqavilə, milli avtonəqliyyat qanunvericiliyi və hüquqi adətlərlə tənzimlənir. XX əsrin əvvəllərindən etibarən avtomobil nəq-

liyyatı dövlətlərarası daşımaların reallaşdırılması ən münasib və əlverişli vasitə kimi tanınmışdır. Bu səbəbdən bir az əvvəl qeyd olunduğu kimi, həmin dövrdən etibarən, ölkələr arasında xarici ticarət yükünün və sərnişin daşınması zamanı avtomobil nəqliyyatından daha çox istifadə edilməyə başlandı. Burada meydana gələn ölkələrarası- hüquqi məsələləri həll etmək məqsədilə bir sıra mühüm beynəlxalq saziş qəbul edilmişdir. Sözügedən sazişlərdə yekdilliklə qəbul olunmuş prosedurlar müəyyənləşdirilir ki, onlar beynəlxalq ticarətin tərəqqisinə çox ciddi təsir edirlər. Bu tip qayda və prosedurlar avtonəqliyyatın fəaliyyətini beynəlxalq səviyyədə tənzimləmək məqsədi güdür.

Dövlətlərarası avtomobil daşımaları sektorunda hüquqi münasibətləri qaydaya salan vacib aktlara aşağıdakıları daxil etmək olar:

- Yol hərəkəti barədə Konvensiya (19 sentyabr 1949- cu il, 1977- ci ildə qəbul edilmiş 1968-ci il redaktəsi ilə);

- Yol nişanı və işarələri haqqında Protokol (19 sentyabr 1948- ci il, 1978-ci ildə qəbul edilmiş 1968-ci il redaktəsi ilə);

- Dövlətlərarası yük daşınması müqaviləsi barədə Konvensiya (BYDM, 19 may 1956-cı il);

- Təhlükəli yükün quru yollar vasitəsilə beynəlxalq daşınmaları barədə Avropa Sazişi – DOPOQ (TYDAS,30 sentyabr 1957- ci il);

- BYD Kitabçası tətbiq olunmaqla beynəlxalq yük daşınmaları barədə Gömrük Konvensiyası (15.01.1959-cu il, Konvensiya yeni redaktə ilə 1978-ci ildə qəbul edilmişdir);

- Ölkələrarası avtomobil sərnişin və baqaj daşınmaları müqaviləsi barədə Konvensiya (BADMK, 01.03.1973-cü il);

- Beynəlxalq avtomagistrallar barədə Avropa Sazişi (BAS, 15 noyabr 1975-ci il);

- Ölkə sərhədlərində yükün yoxlanılması şərtinin rəziləşdirilməsi barədə Beynəlxalq Konvensiya (21 oktyabr 1982- ci il);

-Ticarət terminlərinin təfsiri üzrə Beynəlxalq Qaydalar - İNKOTERMS (TTTBQ, 1936-cı il, dəyişiklik və əlavələr ilə);

- Ölkələrarası avtomobil daşınmalarını yerinə yetirən nəqliyyat vasitəsi heyətinin işinə aid Avropa Sazişi - ESTR (BNAS, 01 iyul 1970- ci il, 1976-cı ildə qəbul olunmuşdur) və s.

Avtomobil daşınmaları haqqında beynəlxalq sazişlər geniş xarakterə sahib olan normativ sənəd hesab olunur. Dövlətlərarası Avtomobil Nəqliyyatı İttifaqının (BANİ - ingiliscə İRU) tövsiyəsi ilə bu cür sənədlər aşağıdakı 6 qrupa ayrılır:

1. Ölkələrarası avtomobil yük daşınmaları müqavilələrini tənzimləyən beynəlxalq saziş;

2. Gömrük prosedurunun nizamlayan beynəlxalq sazişlər;

3. Yol hərəkəti təşkilinə daxil olan beynəlxalq sazişlər;

4. Vergi məsələni və qaydalarını təyin edən beynəlxalq sazişlər;

5. Bəzi spesifik kateqoriyalı yükün daşınmasına daxil olan beynəlxalq sazişlər;

6. Ölkələrarası avtomobil daşınmasını yerinə yetirən sürücülərin əmək və istirahət rejimini müəyyənləşdirən beynəlxalq sazişlər.

BANİ ölkələrarası avtomobil nəqliyyatı inkişafında vacibdir. BANİ, 1948-ci ildə Cenevrədə təsis edilmişdir. BANİ öz hüquqi statusuna əsasən qeyri- hökumət təşkilatı sayılır. Bununla belə, o, dövlətlərarası avtomobil nəqliyyatının fəaliyyətini tənzimləyən beynəlxalq sazişlərin tərtib olunma-

sında və qəbul olunmasında xüsusi rol oynayır. Sözügedən məsələlərin həll edilməsində bu təşkilatın xüsusilə təsiri vardır.

Bu təşkilatda 50-yə yaxın ölkə iştirak edir. İttifaqın üzvləri peşəkar avtomobil nəqliyyatını, o cümlədən xüsusi istifadədə olan nəqliyyatı təmsil edən daxili assosiasiyalardan təşkil edilmişdir. Direktor Şurası, Rəyasət Heyəti və Baş Katiblik İttifaqın orqanları hesab olunur.

İttifaqın əsas məqsədi avtomobil nəqliyyatı iqtisadiyyatının və daşıyıcıların mənafeləri üçün ölkələrarası avtomobil nəqliyyatının tərəqqisinə yardım göstərilməsidir. İttifaq bu məqsədlə tövsiyələr verir, konvensiya layihələri tərtib edir. Konqreslər təşkil etmək İttifaqın fəaliyyətinə xüsusilə təsir göstərir. Burada müxtəlif ölkələrin hökumətlərinə müraciətlər olunur, proqram tipli qərarlar verilir. İttifaqın fəaliyyəti nəticəsində Gömrük Konvensiyası tərtib olunmuş və qəbul olunmuşdur. Ölkələrarası avtomobil nəqliyyatının fəaliyyətini tənzimləyən bəzi sazişlər sırf onun iştirakı ilə hazırlanmışdır.

Avtomobil sənayesi təkmilləşdikcə, ilk növbədə, regional (Avropa), daha sonra isə dünya miqyasında beynəlxalq konvensiyaların qəbul olunması zərurəti də artdı. Nəticədə, 1926-cı ildə avtomobil hərəkəti barədə və Yol hərəkəti barədə ölkələrarası Paris Konvensiyası, 1931-ci ildə təkrar yol nişanı və işarələrinin tətbiq olunması barədə Cenevrə Konvensiyası qəbul edildi.

Qloballaşma şəraitində ölkələrarası iqtisadi əməkdaşlığın inkişaf etdirilməsi beynəlxalq avtomobil daşınmalarının həcmnin artmasını şərtləndirir, Respublikamız və müstəqil ölkələrin dünya iqtisadi proseslərinə cəlb olunması isə bu daşınmaların hüquqi tənzimlənməsi və ölkələrarası avto-

nəqliyyat- hüquq münasibətlərinin inkişaf etdirilməsinə aid məsələlərin həll edilməsi və tədqiq olunmasının vacibliyini nəzərdə tutur. Qeyd olunan məsələnin həll olunmasında beynəlxalq iqtisadi əlaqə genişləndikcə, işgüzar əməkdaşlığın müasir təşkilati forması yarandıqca əhəmiyyəti çoxalan ölkələrarası ümumi hüququn, həmçinin beynəlxalq xüsusi hüquqa aid olan norma və prinsiplər prioritet rol oynayır. Nəqliyyat sistemində milli qanunvericiliyin rolu da həmçinin çox vacibdir. Onun məqsədi müxtəli dövlətlərin dünya nəqliyyat sahəsinə get-gedə inteqrasiyası ilə ölkələrarası əlaqələrdə daşınma prosesinin təkmilləşməsi və milli daşıyıcıların mövqeyinin möhkəmlənməsinin hüquqi təminatı sayılır.

Bir çox müəllif ölkələrarası avtomobil daşınmasına, ən aşağısı, bir xarici sərhədi keçərək istənilən avtomobil daşınmasını daxil edirlər. Bununla bağlı, O.N. Sadikov yazmışdır: «ölkələrarası avtomobil əlaqələrinin ümumi və başlıca xüsusiyyəti odur ki, bir dövlətin avtonəqliyyat vasitəsi ölkə sərhədlərini keçərək, başqa bir dövlətin yolları ilə hərəkət edirlər»¹.

Ümumilikdə isə ölkələrarası daşınma Beynəlxalq ticarət daxilində nəqliyyat terminalı operatorunun məsuliyyəti barədə BMT Konvensiyası ilə (1991-ci il) müəyyən edilir ki, bu halda ölkələrarası daşınma deyildikdə, «operator yükləri öz sərəncamına qəbul edən zaman, yola salma və təyinat yerlərinin 2 ayrı-ayrı ölkədə olması kimi eyniləşdirilən istənilən daşınma» anlaşılr (m.1, b. «c»).

Ölkələrarası daşınmalar sahəsində ayrı-ayrı nəqliyyat növü, həmçinin avtomobil nəqliyyatı ilə reallaşdırılan daşınmaları tənzimləyən bir çox saziş vardır. Qarışıq və ya intermodal, yəni ardıcıl şəkildə bəzi nəqliyyat növləri ilə reallaşdırıla bilən daşımaları nizamlayan xüsusi sazişlər də möv-

cuddur. Ancaq dövlətlərarası nəqliyyat daşımalarının hər bir növünə aid olan vahid, universal konvensiya yoxdur və daşımaların istənilən növünün üstünlüyünü və öz məfhumu aparatının olmasını əsas götürərək, hesab edirik ki, bu, mümkün deyildir.

Modern nəqliyyat konvensiyalarının məzmunu və onların təhlil edilməsi bu konvensiyalarda dövlətlərarası müqavilələrin 3 növünün ehtiva olunması nəticəsinə gəlməyə imkan verir:

- Nəqliyyat sektorunda əməkdaşlığın məcmu prinsipləri, başqa sözlə desək beynəlxalq daşımaların həyata keçirilməsi və əlaqələndirilməsi mövzusunda müqavilələr;

- Vahid qaydalar, başqa sözlə desək yük, sərnişin və baqajın vahid daşıma şərtlərini müəyyən edən müqavilələr;

- Nəqliyyat əlaqələrinin və onlara aidiyyatı olan sektorların (misal üçün, daşımaların konteynerləşdirilməsi, gömrük rejimlərinin harmonizasiya edilməsi və razılaşdırılması, vergiyə cəlb edilmə və b.) inkişaf etdirilməsinə və sadələşdirilməsinə yönəldilən müqavilələr.

Beynəlxalq avtomobil daşımaları və əlaqələrinin tərəqqisində beynəlxalq ixtisaslaşdırılmış hökumətlərarası və qeyri-hökumət qurumlarının - Yol hadisələrinin baş verməsinə mane olması üzrə Dövlətlərarası Təşkilat (1901), Dövlətlərarası Avto-yol Federasiyası (1908), AİB-in Nəqliyyat üzrə Komissiyası, Dövlətlərarası İctimai Nəqliyyat İttifaqı (1946), Dövlətlərarası Avtomobil Nəqliyyatı İttifaqı (1948), Uzaq Məsafəyə Yük Maşınları Sürücüləri İttifaqı (1957) və b.-nin fəaliyyəti prioritet rol oynayır.

Ölkələrarası daşınmaların tənzimlənməsində qaydanın unifikasiyası avtomobil nəqliyyatına tətbiqi geniş forma-

laşmışdır. Onlardan bir-çoxunun yoxlanılması diqqəti cəlb edir.

Prinsipial ünsür odur ki, bir dövlətin avtomobil nəqliyyatı vasitəsi ölkə hüduqlarını keçərək, digər ölkənin yolu ilə hərəkət edir. Həmçinin, ölkələrarası avtomobil əlaqəsinin inkişafı və onun təhlükəsizliyinin təmin edilməsi məqsədilə vahid yol hərəkəti qaydası, yol nişanı və işarəsinin bərqərar edilməsi vacibdir. Xarici dövlətin ərazisi ilə daşımların yerinə yetirilməsi, təbii ki, o ölkənin səlahiyyətli orqanlarının müvafiq icazəsinin alınmasını əhatə edir. Həmçinin, gömrük və vergi məsələsinin nizamlanması, eləcə də xarici avtonəqliyyat vasitəsinə texniki yardım edilməsi məsələsi yaranır. Avtonəqliyyat vasitəsinin dövlət yolu ilə hərəkəti halında onların həmin dövlətin sərnəşinləri, vətəndaşları və hüquqi şəxslərinə ziyan verdiyi hallar üçün konkret hüquqi təminat formalaşdırılmasını da tələb edir. Bu cür hüquqi təminatı Rusiya, Azərbaycan və digər dövlətlər də aid edilməklə, bəzi ölkələrin qanunvericiliyində nəzərə alınan avtonəqliyyat vasitəsi sahiblərinin mülki məsuliyyətlərinin məcburi sığortası, həm də bu sahədə xüsusi saziş formalaşdırır.

Daşınan yüklərin xarakterinə bağlı olaraq, ölkələrarası avtomobil daşınmasını aşağıda göstərilən kateqoriyalara ayırmaq olar:

böyük qabaritli, yəni nəqliyyat vasitələrinin ölçüsü nəzərdə tutulmaqla, ölçüsü həmin dövlətin ərazisində nəqliyyat vasitəsinin onun avtomobil yolu ilə hərəkəti üçün müəyyənləşdirilən ölçüdə çox olan yükün beynəlxalq avtomobil daşınması; ağır çəkili, yəni nəqliyyat vasitələrinin kütləsi nəzərə alınaraq, çəkisi nəqliyyat vasitələrinin həmin dövlətdə müəyyənləşdirilən çəkisindən və ya nəqliyyat vasitələri-

nin oxuna düşən ağırlıq həmin dövltədə müəyyənləşdirilən çox olan yükün ölkələrarası avtomobil daşınmaları;

təhlükəli yükün ölkələrarası avtomobil daşınması, yəni onlara xarakterik olan əlamətlərə əsasən daşınma halında insanların sağlamlıqları və həyatları üçün təhlükə yaradan, ətraf təbii mühitə ziyan verə bilən, maddi dəyəri zədələyən və ya məhv oluna bilən maddələr və onlardan hazırlanan məhsulun daşınması.

Prinsipial əlamətlərdən biri odur ki, hər bir bu kateqoriya (növlər) üzrə daşınma həmin ölkənin qanunvericiliyinin müəyyən etdiyi qaydalarda təqdim olunan xüsusi icazə əsasında yerinə yetirilməlidir. Əsas məqsəd, misal üçün, yerli icra hakimiyyəti orqanlarının yol təsərrüfatı sektorunda daşıyıcıların üzərinə müvafiq yüklərin avtomobil daşımalarını qabaqcadan təyin edilən marşrutlarla həyata keçirmək öhdəliyi qoymasından ibarətdir. Vurğulamaq olar ki, ağır və iri qabaritli yüklərin dövlətlərarası daşımalarının 3/4 hissəsi Rusiya ilə Finlandiya arasında olur.

Yeni nəqliyyat əlaqələri və daşımaları praktikasında aşağıdakı daşıma növləri vardır:

- a) Yükləmə-boşaltma olmadan
- b) Yükləmə-boşaltma ilə.

Ölkələrarası avtomobil nəqliyyatında məkik daşımlar da tətbiq olunur ki, bu, xüsusi əlamətli beynəlxalq daşınmadır. Məkik daşınmalar deyilərkən qabaqcadan təşkil edilmiş sənişin qrupunun konkret bir ölkənin yola düşmə sahəsindən digər ölkənin təyinat sahəsinə təkrarlanan gediş və gəliş şərtləri ilə avtobuslarda daşınması anlaşılır. Gediş səfəri etmiş hər bir qrup başqa səfərlin biri ilə yola düşmə sahəsinə geri qaytarılır. Belə daşınma halında ilk qayıdış və sonuncu gediş səfəri sənişinsiz reallaşdırılır.

Dövlətlərarası avtomobil yük daşımaları öz üstünlüklərinə, xarakterinə, o cümlədən təşkil olunma sisteminə görə aşağıdakı 2 kateqoriyaya ayrılır:

- tramp daşımaları - əsasən, ayrı-ayrı marşrutlarla və yük sahibi ilə razılaşdırılmış vaxtlarda yerinə yetirilir; bu zaman yük göndərilmə ərazisindən təyinat ərazisinə qədər eyni nəqliyyat vasitəsilə daşınır; daşımaların bu növü o birilərdən fərqli olaraq bir üstünlüyə sahibdir və ölkələrarası əlaqələrdə avtomobillərlə daşınan yüklərin çox böyük qismi bu daşımalara aid olur;

- müntəzəm dövlətlərarası xətlərlə kiçik həcmli yük daşımaları - bu zaman yüklərin çatdırılması dəqiq təyin edilmiş marşrutlar üzrə yerinə yetirilir, hərəkət isə qabaqcadan təsdiq olunmuş cədvəllər üzrə olur; daşımaların bu növünün üstünlüyü yüklərin qısa müddət ərzində saxlanması, onların yükalanə tez müddətdə təhvil verilməsi və s.-dən ibarətdir.

Ancaq müntəzəm bu yük daşınmasının inkişafı və həyata keçirilməsində çox ciddi çatışmazlıqlar da vardır ki, misal üçün, kiçik həcmli yükün daşınmasında son ərazilərdə özünü göstərir:

a) Müntəzəm xəttin başlanğıcı və son məntəqəsində xətti avtomobil qatarının yükləmə və boşaltma əməliyyatında uzun müddətli boşdayanmalar;

b) Çox zaman ixrac və idxal yükü arasında eyni nisbəti təmin etməyə qadir olmaması;

c) Nəqliyyat vasitəsinin yürüşündən «a» və «b» bəndində qeyd olunan irəli gələn səmərəli olmayan istifadə.

Qeyd edilənlər iddia etməyə əsas verir ki, mövcud avtomobil daşınmaları sahəsinin və avtomobil nəqliyyatının dövlətlərarası miqyasda fəaliyyətində yol hərəkəti, yol və müşayiət sənədlərinin hazırlanmasını, gömrük prosedurları-

nın icra edilməsini müəyyənləşdirən ümumi qayda və normaların, habelə nəqliyyat vasitəsi mülkiyyətçilərinin mülki məsuliyyət şərti və hüduslarına dair unifikasiya olunmuş tələblərin mövcud olmasını və bəzi digər ünsürlər xüsusi rol oynayır. Ancaq ən vacib elementi ölkələrarası avtomobil yüklərin və sərnişin daşınmalarının hüquqi tənzimlənmə mənbəyi hesab olunur.

Nəqliyyat əlaqəsinin necə, bir və yaxud bir neçə daşınma müqavilələrinə əsasən yerinə yetirilməsindən asılı olaraq, daşınmaların aşağıda göstərilən növləri ayırd edilir:

- a) Birbaşa,
- b) Birbaşa olmayan,
- c) «Ardıcıl» daşıyıcılar tərəfindən,
- d) Təkrar göndərilmə ilə və s.

Modern dövlətlərarası nəqliyyat, həmçinin avtomobil əlaqələri praktikasında ən çox birbaşa daşımalarından istifadə olunur, başqa sözlə desək bu daşınmalar bir çox daşıyıcı tərəfindən yerinə yetirilsə də, vahid daşınma müqaviləsinə əsasən bir daşıma sənədilə rəsmiləşdirilir. Bu daşımaların spesifik xüsusiyyətləri aşağıda qeyd olunub:

1. Daşıma bir nəqliyyat - daşıma sənədilə rəsmiləşdirilir;
2. Daşıma sazişlə nəzərdə tutulmuş vahid şərtlər əsasında aparılır;
3. Sərhəd ötürmə məntəqələrində yüklər nəqliyyat təşkilatları tərəfindən təhvil verilir.

Yeni dövlətlərarası avtomobil əlaqələrində daşıyıcılar tərəfindən icra edilən yük daşımalarının üstünlüklərindən biri də onların birbaşa və birbaşa olmayan əlaqədə daşımalar arasında aralıq mərhələ təşkil etməsidir. Bu daşımaların vacibliyi birbaşa əlaqənin yoxluğu və ya hərəkət cədvəlinin yük sahibləri üçün uyğun olmamasından qaynaqlanır. Belə

olduqda bir neçə daşıma müqaviləsi imzalamaq lazım olur ki, nəticədə bu daşımaların bu növünü birbaşa olmayan daşıma növünə yaxınlaşdırır, lakin həmin vaxt ortaq daşıyıcılının ümumiliyi formalaşa bilər ki, bu da birbaşa olmayan daşınmalara məxsus deyil, özünü onlara verilən tələblərin xüsusi qaydasında və onların məsuliyyətinin vahid şərtlərində göstərir. Bu hal isə ardıcıl daşıyıcılar tərəfindən yerinə yetirilən daşıma növünü birbaşa əlaqədəki daşıma növünə yaxınlaşdırır.

Bununla yanaşı, «bir neçə müntəzəm daşıyıcı tərəfindən reallaşdırılan daşınma, əgər hər iki tərəf də ona vahid əməliyyat kimi baxırlarsa, müqavilə ilə rəsmiləşdirilməsindən asılı olmayaraq, vahid daşıma hesab olunur»

O cümlədən, daşıma müqavilələri dövlətin ərazisindən kənarda reallaşdırılan zaman da bu cür daşınmalar ölkələrarası daşıma hesab olunur. Tələblər birinci və sonuncu daşıyıcıya, eyni zamanda konkret nəqliyyat prosesi qismində daşıma qaydalarının pozulmasında məsuliyyət daşıyan daşıyıcıya verilə bilər.

6.4. Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi (BYDM) haqqında Konvensiya.

Konvensiya qəbul olunandan sonra daşınmalar haqqında başqa ölkələrarası sazişlərə təsir etmişdir. İndiki şəraitdə o, beynəlxalq nəqliyyatda ən mühüm normativ sənədlərdən biri sayılır.

Konvensiya BMT AİK DNK-nın başçılığı ilə və onun çərçivəsində yaradılmışdır. Konvensiyanın yaradılmasında ölkələrarası daşınmalar barədə sənədlərin, əsasən də dəmir yolu nəqliyyatı haqqında saziş praktikasından istifadə olunmuşdur. Bu zaman BANİ də iştirak etmişdir. Konvensiya

19.05.1956-cı il tarixində Cenevrədə 11 ölkə tərəfindən imzalan, 02.07.1961-ci il tarixindən isə qəbul edilmişdir. Keçmiş SSRİ 01.08.1983-cü il tarixindən Konvensiyaya qoşulmuşdur. Sovet avtomobil nəqliyyatının yerinə yetirildiyi ölkələrarası yük daşınmaları artıq 01.08.1986-cı il tarixindən etibarən qeyd olunan Konvensiya ilə tənzimləniirdi.

Avropa ölkələrinin böyük bir hissəsi Konvensiyaya qoşulmuşdur. 2000- ci ildən Respublikamız da onun iştirakçısı sayılır. Rusiya Federasiyasının, Belorusiyanın, Ukraynanın və başqa MDB ölkələrinin də Konvensiyanın üzvü oluqlarını qeyd etmək lazımdır.

Konvensiya ölkələrarası xüsusi hüququn - ölkələrarası avtomobil nəqliyyatı hüququnun baza sənədi sayılır. Bu sənəd dünya təcrübəsində daşınma müqavilələrinə dair hazırlanmış qaydaları və adətləri tənzimləyir. Konvensiyanın ölkələrarası avtomobil yük daşınmaları müqavilələrinin şərtlərini müəyyənləşdirməsini də qeyd etmək lazımdır. Burada avtomobil daşınması halında müqavilə iştirakçısının (tərəflərin), yəni yüklərin sahibləri və daşıyıcıların hüquq və vəzifəsini, daşınma üçün yüklərin qəbul olunması və təyinat məntəqəsində təqdim olunma qaydalarını, daşıyıcılar tərəfindən yüklərin salamat saxlanılmamasına görə məsuliyyətini yəni, müqavilə öhdəliyinin həyata keçirilməməsinə (və ya kifayət qədər həyata keçirilməməsinə) görə tərəflərin cavabdehliyi və başqa məsələləri tənzimləyən normalar əhatə olunmuşdur.

Konvensiya 8 fəsili əhatə edir. Bu fəsillərdə 51 maddə mövcuddur. 05.07.1978-ci il tarixli Əlavə Protokola əsasən Konvensiyada bir çox dəyişikliklər olunmuşdur.

Yük daşınma müqavilələrinin tərəfləri Konvensiyanın normasını dəyişdirərək ona əlavələr edə bilməz, yəni Kon-

vensiyada nəzərdə tutulandan fərqli qaydalar müəyyən oluna bilməz. Əgər müəyyən etsələr, həmin qaydalar etibarsız hesab olunacaqdır. Bu səbəbdən Konvensiya dispoziitiv yox, imperativ xüsusiyyətə malikdir. Konvensiyanın tətbiq dairəsi deyildikdə Konvensiyanın predmeti nəzərdə tutulur. Konvensiyanın predmeti deyildikdə isə onun nəyi, hansı münasibəti nizamlaması və qaydaya salması anlaşılr.

Konvensiya avtomobillə ölkələrarası yük daşınması müqavilələrini nizamlayır. Bu səbəbdən avtomobillə daxili yük daşınmaları müqavilələri Konvensiyanın hüquqi tənzimətmə predmetinə aid deyildir. Avtomobillə beynəlxalq yük daşınmaları müqavilələri dedikdə nə anlaşılr? Əgər yük konkret bir ölkənin ərazisini, tərk edərək, digər ölkə ərazisinə daşınarsa, ölkələr arasında beynəlxalq yük daşınma münasibəti formalaşır ki, həmin münasibət beynəlxalq yük daşınmaları müqavilələri ilə rəsmiləşir. Ölkələrarası yük daşınmaları müqavilələrinin imzalanması məqsədilə yüklərin yola salındığı ərazinin (yüklərin daşınmaq məqsədilə qəbul edildiyi ərazinin) və ya yüklərin təyinat sahəsinin iki ölkə ərazisində olması vacibdir. Bundan başqa, həmin ölkələrdən, heç olmazsa birinin Konvensiya iştirakçısı olması şərtədir. Yəni, bağlanmış müqavilənin beynəlxalq saziş kimi tanınması üçün iki tərəfdən - yüklərin yola salındığı yer (yüklərin daşınmaq üçün qəbul edildiyi yerdən) və ya yüklərin təyinat sahəsindən, heç olmazsa, birinin Konvensiyanın iştirakçısı olan ölkənin ərazisində olması kifayətdir. Məhz bu saziş beynəlxalq yük daşınması sazişi sayılır və bu səbəbdən Konvensiyanın hüquqi tənzimətmə predmetinə daxil edilir.

Beləliklə, aşağıda qeyd olunan iki şərt olduğu zaman, beynəlxalq avtomobil yük daşınmasını nizamlamaq üçün sözü gedən Konvensiyanın norması tətbiq edilir:

-birinci, yüklərin yola salındığı yer və yüklərin təyinat yeri iki ayrı-ayrı dövlətin ərazisində olmalıdır;

-ikinci, bu dövlətlərdən, heç olmazsa, biri Konvensiyanın iştirakçısı olmalıdır.

Qeyd olunduğu kimi, tələb olunmur ki, yüklərin yola salındığı sahənin və ya yüklərin təyinat sahəsinin olduğu iki ölkənin hər ikisi də Konvensiyanın iştirakçısı olsun. Həmin ölkələrdən birinin Konvensiyanın üzvü olması kifayət edir. Məsələyə belə yanaşma Konvensiya vasitəsilə müəyyənləşdirilmiş daşınma rejiminin tətbiq dairəsini genişləndirmək məqsədi güdür. Bu səbəbdən də Konvensiya, necə deyərlər, qapalı yox, açıq xarakterli sayılır. Konvensiya bu cəhəti ilə başqa nəqliyyat konvensiyalarının çoxundan fərqlənir.

Təbii ki, Konvensiya daşıma müqaviləsinin hər bir şərtini müəyyən etmir. Elə müqavilə şərti ola bilər ki, bu haqda Konvensiyada hər hansı bir göstərişlər olmasın. Bu zaman Konvensiya ilə qaydaya salınmayan saziş şərtini tənzimləmək üçün saziş bağlayan şəxslər hansı milli (daxili) qanunvericiliyin tətbiq olunması üçün razılaşmalıdırlar.

Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin elementi. Beynəlxalq yük daşınması sazişinin əsas elementindən biri onun tərəfləri (subyekt tərkibləri) olur. Müqavilə iki tərəf arasında imzalanır: daşıyıcı və yükgöndərən.¹ Beynəlxalq yükdaşıma münasibətlərində yükalanlar da çıxış edə bilər. Amma yükalan müqavilənin tərəfi hesab edilmir. Çünki, o, müqavilələrin bağlanmasında çıxış etmir. Yükalan beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi ilə əlaqədar yaranan münasibətlərin iştirakçısıdır. Lakin, yükgöndərənlər və daşıyıcılar müqavilənin həm tərəfi, həm də iştirakçısı sayılır (subyektdir). Beynəlxalq yük daşınması müqavilələrinin forması və bağlanması qaydası müqavilə elementlərindən biridir. Qeyd

edilməlidir ki, müqavilələr nəqliyyat hüququ üçün ənənəvi şəkildə imzalanır. Nəticədə, dövlətlərarası yük daşınma müqavilələri daşıma sənədi ilə rəsmiləşdirilir. Bu sənəd qaimə adlandırılır. Məhz qaimə beynəlxalq yüklərin daşınması müqaviləsinin özü sayılır. Qaimənin olması onu göstərir ki, yük sahibləri ilə (yükgöndərənlərlə) daşıyıcılar arasında yük daşınması sazişi bağlanmışdır. Qaimələr sadə yazılı formada imzalanmış yük daşınması sazişinin özünü ifadə edir.

Qeyd etməliyik ki, əqdin (həmçinin əqdin bir növü olan sazişin) yazılı formada imzalanması üçün aşağıda qeyd edilən məcburi və labüd şərtlərə əməl edilməsi tələb olunur:

- birincisi, yazılı formalı əqdlər vahid sənəd hazırlanması yolu ilə imzalanır;

- ikincisi, bu sənəd əqdlərin məzmununu (əqdlərin hər bir şərtinin məcmusunu) ifadə edir;

- üçüncüsü, bu sənədi əqdləri bağlayan tərəflər imzalayır.

Qaimə qeyd olunan şərtlərə cavab verir. Bu səbəbdən o, sadə yazılı şəkildə imzalanmış yük daşınması müqavilələrini ifadə edir. Konvensiyada nəzərə alınır ki, yük daşınması müqavilələri qaimə ilə təsdiqlənməyi mütləqdir. Beləliklə də, qaimə həmçinin yüklərin daşınması sazişinin bağlanmasını əsaslandırır.

Digər tərəfdən, qaimədə yüklərin daşınması sazişinin şərti nəzərdə tutulur. Bu səbəbdən də onu sazişin şərtini təsdiqləyən sənəd hesab etmək olar. Bununla bərabər, qaimələr yük daşıyıcı tərəfindən əldə edilməsini (qəbul edilməsini) sübuta yetirir. Eyni zamanda, qaimə yükün daşıyıcı tərəfindən daşınması üçün qəbul olunma halını da təsdiq edir. Qaimə vasitəsilə yüklərin daşınması sazişinin bağlanma halı və onun şərtini, habelə yüklərin daşıyıcı tərəfindən qəbul edil-

məsini təsdiqləyən sənəd olması Konvensiyanın 9-cu maddəsində göstərilir.

Qaimə 3 nüsxədə hazırlanır və daşınma prosesində çıxış edən şəxslər arasında imzalanır. Qaimənin ilkin nüsxəsi yükəndərənələrə təqdim edilir, ikinci nüsxə isə yükə əlavə olunur (yükləri müşaiyət edir), üçüncü nüsxə isə daşıyıcının özündə qalır. Qaimənin nüsxələri müxtəlif sayda ola bilər. Ancaq onlardan 3-ü eyni hüquqi qüvvəyə sahibdir. Nüsxələrin digərləri qaimənin surəti hesab edilir. Qaimə surətinin sayı, əsasən yükün daşındığı dövlət sərhədlərinin sayından və milli gömrük məsələlərindən asılıdır. Qaimənin olmaması, doğru şəkildə tərtib olunmaması və yaxud itməsi daşınma sazişinin etibarsız sayılmasına təsir etmir.

Daşıyıcı yükləri daşınmaq üçün qəbul etdiyi halda qaimədəki informasiyaların doğruluğunu yoxlamalıdır. Bu informasiyalar aşağıdakılardır:

1. Yük yerləri haqqında məlumat,
2. Yük yerlərinin nişanlanması barədə məlumat,
3. Yükün xarici vəziyyəti barədə məlumat,
4. Yükün qablaşdırılması barədə məlumat.

Konvensiya qaimənin formasını təyin etmir. Qaimənin forması BANİ tərəfindən tərtib olunmuşdur. Daşıma prosesinin iştirakçıları daşımanı rəsmiləşdirmək üçün bu formadan istifadə edirlər. Ancaq göstərilən forma məcburi deyil, tövsiyə xarakterlidir. Bu səbəbdən daşınma prosesinin iştirakçıları onlar üçün uyğun olan forma tərtib edə bilərlər, bir şərtlə ki, o, müəyyən bir dövlətin daxili nəqliyyat hüququna müvafiq olsun.

Konvensiya qaimənin rekvizitlərini təyin edir. Həmin rekvizitləri 2 yerə ayırmaq olar:

-məcburi rekvizitlər;

-əlavə rekvizitlər.

Məcburi rekvizitlər qaimədə mütləq qeyd edilməli olan informasiyalardır. Onlar mühüm rekvizitlər olub, qaimənin etibarlı olmasını və hüquqi əhəmiyyət kəsb etməsini şərtləndirir. Məcburi rekvizitlər aşağıdakıdır:

- qaimənin hazırlandığı vaxt və məkan;
- yükgöndərəninin adı və ünvanı;
- daşıyıcının adı və ünvanı;
- yüklərin daşınma üçün qəbul edildiyi yer və tarix;
- təyinat yeri;
- yükü qəbul edənlərin adı və ünvanı;
- yüklər üzrə yer sayı, onların xüsusi nişanı və yerlərin nömrələnməsi;
- yükün brutto çəkisi yaxud yükün həcmi (ölçü vahidləri ilə göstərilməlidir);
- daşıma ilə əlaqəli ödənişlər (daşınma haqqı, gömrük rüsumları və s.);
- gömrük və başqa rəsmiləşdirmələri həyata keçirmək üçün lazım olan təlimat;
- daşımanın Konvensiyanın normalarına müvafiq formada yerinə yetirilməsi haqqında göstəriş;
- yükün xarakteri və onun qablaşdırılmasının növü barədə işarə olunması.

Qaiməyə daxil olunması məcburi olmayan informasiyalar əlavə rekvizitlər adlanır. Bu cür informasiyalar qaimədə ancaq lazım olduqda göstərilir. Əlavə rekvizitlərə aşağıdakılar aiddir:

- yükgöndərəninin yükün boşaldılıb təkrar yüklənməsinə icazə verilməməsi haqqda göstəriş;
- yükgöndərən tərəfindən edilən ödənişin forması və miqdarı;

-yükgöndərən tərəfindən yüklərin elan edilmiş qiyməti;

-yükün sığortalanması haqda təlimat;

-daşıyıcıya verilən sənədlərin siyahısı və s.

Yük daşınması müqaviləsinin tərəfləri əgər lazım birlərlərsə, istənilən məlumatı qaiməyə daxil edə bilərlər. Bu, onların istək və mülahizəsindən asılıdır. Yükgöndərən qaimədə informasiyaları doğru şəkildə göstərməlidir. O, qaiməyə daxil olan hər hansı bir məlumatı dəqiq və düzgün şəkildə göstərmədikdə məsuliyyətə cəlb oluna bilər. Nəticədə, qaimədə informasiyanın düzgün göstərilməməsi daşıyıcıya əmlak (maddi) ziyanın vurulması ilə nəticələnə bilər. Həmin ziyanın əvəzini yükgöndərən ödəməyə borcludur, bir şərt daxilində ki, daşıyıcı zərərin yükgöndərənin təqsiri səbəbindən (qaimədə informasiyaların dəqiq göstərilməməsi hesabına) yaranmasını sübut edə bilsin. Məsəl üçün, yükgöndərən qaimədə yükün təyinat yerini, başqa sözlə desək, yükün çatdırılmalı olduğu yeri doğru şəkildə göstərmir. Sözsüz ki, belə olduqda daşıyıcıya ziyan dəyir. Daşıyıcı həmin ziyanın yükgöndərənin təqsiri üzündən dəyməsini sübut etməlidir. Yükgöndərən qaimənin hazırlanmasını digər şəxslərə (məsəl üçün, daşıyıcıya, ekspeditora və s.) həvalə edilə bilər. Belə olduqda da yükgöndərən qaimədə informasiyaların dəqiq göstərilməməsinə görə məsuliyyətə cəlb oluna bilər. Nəticədə, qaimənin hazırlanmasının başqa şəxslərə tapşırılması onu məsuliyyətdən azad etmir. Müddət dövlətlərarası yük daşınması müqaviləsinin komponentlərindən biridir. Yükün təyinat yerinə çatdırılma müddəti yük daşınması müqaviləsinin müddəti adlanır.

Müddət tərəflərin razılığı ilə müəyyənləşdirilir. Bu halda qaiməyə müddət haqda informasiya daxil olunur.

Misal üçün, qaimədə qeyd edilir ki, yük təyinat məntəqəsinə aprelin 15-dən gec olmayaraq çatdırılsın və ya yüklərin təyinat məntəqəsinə çatdırılma müddəti on gün təyin olunsun və s.

Müddət haqda informasiya qaimədə göstərilməyə də bilər. Nəticədə, müddət qaimənin məcburi rekviziti hesab olunmur. Bu səbəbdən tərəflər qaimədə müddət haqda şərti qeyd etməyə də bilərlər. Bu zaman əğlabatan müddət əsas götürülür. Elə bir normal vaxt dövrü var ki, bu dövr də konkret marşrut vasitəsilə konkret yükdaşıma mümkün olur və bu da öz növbəsində əğlabatan müddət adlanır. Bu müddəti təyin edəndə bir çox ünsürlər nəzərə alınır: daşımanın qısa məsafəsi, sutka ərzində hərəkət etmək normativi, sərhəddə növbənin olması və s. Qiymət beynəlxalq yük daşıma sazişinin başlıca elementindən, yəni vacib şərtindən biri sayılır. Konvensiya onun əvəzləşdirici saziş olmasını nəzərə alır. Sazişin qiyməti daşıma xidmətini göstərmək üçün daşıyıcıya təqdim olunan daşıma haqqını göstərir ki, o da qaimədə ifadə olunur. Konvensiya daşıma haqqının ödənişi qaydasını müəyyənləşdirmir.

Sazişin məzmunu beynəlxalq yük daşınması sazişinin əsas elementlərindən biri sayılır. Tərəflərin hüququ və vəzifəsi sazişin məzmununu təşkil edir. Konvensiyada daşıma prosesində çıxış edən şəxslərin hüquq və vəzifəsinin müəyyənləşdirilməsinə daxil olan bir sıra norma nəzərə alınmışdır.

Əsas və önəmli vəzifə, yəni yükləri təyinat məntəqəsinə çatdırmaq vəzifəsinin daşıyıcının üzərinə düşməyi məlum məsələdir. Çünki, daşıma prosesinin başlıca məqsədi yükləri təyinat sahəsinə çatdırmaqdır. Bu məqsəd isə daşıyıcı tərəfindən reallaşdırılır.

Daşıyıcı hələ qeyd olunan vəzifəni icra etməyə başlamazdan qabaq, yükləri daşınmaq məqsədilə qəbul edən halda qaimədə göstərilmiş məlumatların doğruluğunu yoxlayır. Bundan əvvəlki yarımbaşlıqda bu haqda söhbət açmışıq. Daşıyıcı yoxlama zamanı yüklərin çatışmamasını (əskik olmasını) və onun xarici formasının pis olmasını müəyyən edə bilər. Bu halda o, qaimədə uyğun şəkildə qeydlər aparır. Əgər qaimədə belə qeydlər aparılmazsa, hesab olunur ki, yükgöndərənlərin qaimədə qeyd etdiyi məlumat doğrudur, yüklərin özü isə onun daşıyıcılar tərəfindən qəbul edildiyi zamanda daşınma şərtinə müvafiq olub, kommersiya cəhətdən yararlı sayılır.

Daşıyıcılar öz qeydlərini əsaslandırmağa borcludurlar. Özü də qeydlər yükqöndərənlər tərəfindən yazılı şəkildə qəbul edilməlidir. Daşıyıcıların bir tərəfli şəkildə qaimələrdə göstərdiyi qeydlər sübutedici əhəmiyyət daşıyırlar. Yükqöndərən daşıyıcılar tərəfindən müəyyənləşdirilmiş uyğunsuzluğu (qüsuru) tanıyaraq qəbul etməlidir. Əksi olduğu təqdirdə, yük daşınması sazişi yükqöndərənlərin səhvi üzündən ləğv edilə və onun üçün başqa mənfə, arzuolunmaz nəticə formalaşa bilər.

Daşıyıcıların yükləri təyinat məntəqəsinə çatdırmaq vəzifəsi iki şərtlə (tələblə) müəyyən olunur:

-birincisi, daşıyıcılar yükləri sağlam şəkildə (olduğu kimi) çatdırmalıdır;

-ikincisi, daşıyıcılar yükləri müəyyənləşdirilmiş müddətdə çatdırmalıdır.

Daşıyıcılar qeyd olunan şərtlərin (tələblərin) pozulduğu hallarda məsuliyyətə cəlb oluna bilər. Bu haqda bundan sonrakı yarımbaşlıqda söhbət açılacaq.

Daşıyıcıların başqa əsas vəzifəsi yükləri təqdim etməkdən ibarətdir. Yüklər təyinat məntəqəsinə təqdim olunduqda, o, yükləri onu almaq üçün səlahiyyətli şəxslərə, yəni yükalanlara təqdim etməlidir. Yükalanlar qaimələrin ikinci nüsxəsinin (yəni yükləri müşayiət edən nüsxənin) ona təqdim olunmasını tələb edir. Qeyd olunan nüsxənin yükalanlara təqdim olunması onu göstərir ki, yüklər qəbul edilmişdir. Yükalanlar bu haqda daşıyıcılara qəbz təqdim edir.

Yükalanların yükləri qəbul etməsinin onların vəzifələri və ya hüquqları olması müəlliflər arasında mübahisə yaranan məsələlərdən biridir. Məsələn, professor K.V. Xolopov qeyd edir ki, daşıyıcılardan yükləri qəbul etmək yükalanların vəzifəsi yox, hüququ sayılır. Düzdür, yükalanların belə hüquqları mövcuddur. Belə ki, yükalanlar öz hüquqi statuslarına əsasən xeyrinə saziş bağlanan üçüncü şəxslər sayılır. Üçüncü şəxs öz xeyrinə konkret hərəkətlər olunmasını tələb etmək hüquqları olan şəxslərdir. Bu cəhətdən, daşıyıcılardan yüklərin qəbul edilməsi yükalanların vəzifələri yox, hüququ sayılır.

Eyni zamanda, qeyd etmək vacibdir ki, yükalanlar, bir qayda olaraq, yük daşınma sazişi bağlanmamışdan qabaq yükgöndərənlə alqı-satqı (mal göndərmə) sazişi bağlayan şəxslərdir. Bu sazişdə yükgöndərənlər «satıcı», yükalanlar isə «alıcı» şəxs kimi iştirak edir. Alıcıların üzərində satın aldığı əşyaları qəbul etmək vəzifəsi olur. Elə həmin əşyaları (yükləri) alıcılara (yükalanlara) təqdim etmək məqsədilə satıcılar (yükgöndərənlər) daşıyıcılar ilə yük daşınması sazişi bağlayır. Bu səbəbdən də daşıyıcıya münasibətdə (yüklərin daşınma müqaviləsi üzrə) yükalanlar yükləri qəbul etmək hüquqlarına malik olursa, yükgöndərənlərə münasibətdə (alqı-satqı sazişi üzrə) yükləri qəbul etmək vəzifəsi daşıyır. Tə-

sərrüfat subyektlərinin normal çalışması üçün yükalanların üzərinə belə vəzifə əlavə edilməsi vacibdir. Təsəvvür etmək çətindir ki, məhsulu istehsal etmək və istehsal proseslərini reallaşdırmaq niyyətində olan təsərrüfat subyekti öz ünvanlarına daxil olan yükləri (xammal, tikinti materialları, avadanlıqlar, dəzgahlar və s.) hansı əsas və məntiqlə qəbul etməməlidirlər? Bu səbəbdən də hesab edilir ki, yükalanların yükləri qəbul etmək vəzifəsi daşınması haqqında sözü gedən BYDM Konvensiyasında bilavasitə ayrıca normalar nəzərə alınmalıdır.

Əgər yükalanlar yükləri qəbul etməzsə, daşıyıcılar bu haqda dərhal yükgöndərənlərə xəbər verir. Yükgöndərənlər yüklərin taleyi haqqında daşıyıcılara göstəriş verməlidirlər. Əgər daşıyıcılar əqləbatan vaxt ərzində yükgöndərənlərdən göstəriş almırsa, o, həmin an yükləri nəqliyyat vasitəsindən yüklərə sərəncam vermək hüquqları olan şəxslərin hesabına boşaldır. Bundan sonra daşınma prosesi sona yetmiş olur. Daşıyıcılar yükləri saxlayır. O, yüklərin saxlanması üçüncü şəxslərə də etibar edə bilər.

Yükgöndərənlər gömrük məqsədi və başqa rəsmiləşmə üçün vacib sənədi (bunlar yüklərin yükalanına verilməsinə kimi yerinə yetirilir) qaiməyə əlavə etməli (qoşmalı), yaxud onları daşıyıcıya təqdim etməli və ona tələb edilən məlumatı təqdim etməlidir. Bu, ona düşən vəzifələrdən biridir. Daşıyıcı bu cür sənədlərin və məlumatların düzgünlüyünü və tam olmasını yoxlamağa borclu deyildir. Bu səbəbdən də yükgöndərən daşıyıcı qarşısında məsuliyyəti yaranır.

Konvensiyada yükgöndərənlər üçün də bir sıra hüquq müəyyənləşdirir. Yüke sərəncam vermək hüquqları onun malik olduğu hüquqlardan biri sayılır. Bu hüquq növü bəti müddələrdə qeyd edilir:

- yükün təyinat yerini dəyişdirmək imkanları;
- daşımanı (tranziti) dayandırmaq imkanları;
- yükü qaimədə adı çəkilən yükalanlara deyil, başqa yükalanlara vermək imkanları.

Təbii ki, yükgöndərən daşıma prosesinin sonuna kimi belə hüquqa malik deyildir. Belə ki, daşıyıcı qaimələrin ikinci nüsxəsini (yükləri müşayiət edən nüsxəni) yükalanlara verdiyi andan yükgöndərənlərin yükə sərəncam vermək hüququ olmur, yəni bu hüququnu itirir. Həmin andan daşıyıcılar yükgöndərənlərin yox, yükalanların göstərişlərini həyata keçirməlidir. Məsələn, yükalanlar daşıyıcılara göstəriş verə birlər ki, onlar, yükləri hər hansı şəxsə təqdim etsin. Daşıyıcının məsuliyyəti. Daşıyıcıların məsuliyyəti Konvensiyanın nizamladığı əsas məsələlərdən biri sayılır. Konvensiyada bu məsələnin nizamlanmasına dair bir sıra norma nəzərə alınmışdır. Bu normalara əsasən, daşıyıcılar iki halda məsuliyyətə cəlb olunur:

- yüklərin salamat (olduğu kimi) saxlanılmaması;
- yüklərin təyinat yerinə çatdırılma vaxtının pozulması.

Yüklərin salamat (olduğu kimi) saxlanılmaması qeyd olunan hallardan biridir. Daşıyıcı yükləri daşınmaq üçün qəbul etdiyi vaxtdan yükalanlara təhvil verdiyi vaxta kimi onu salamat saxlamağa borcludur. Bu, onun daşdığı başlıca vəzifələrdəndir. Daşıyıcı qeyd olunan vəzifəni yerinə yetirməməyə görə məsuliyyət daşıyır.

Yüklərin salamat (olduğu kimi) saxlanılmaması deyildikdə, hər şeydən qabaq, yüklərin tam itməsi anlaşılır. Yükün təyinat yerinə aparılma müddətindən sonra 30 gün ərzində (əgər müddət müəyyən edilməyibsə - yükün daşınmaq üçün daşıyıcılar tərəfindən qəbul edildiyi gündən sonra 60

gün ərzində) yüklərin təyinat yerinə aparılmaması, mübahisəsiz olaraq, yükün tam itməsini göstərir.

Başqa tərəfdən, yüklərin salamat saxlanılmaması dedikdə yüklərin qismən itməsi anlaşılır. Yüklərin qismən itməsi isə yükün əskik gəlməsi (çatışmaması) deməkdir (misal üçün, yükün sayca az gəlməsi yaxud çəkiddə az gəlməsi və s.).

Yüklər qismən yaxud tam itirildikdə daşıyıcı ziyanın əvəzini ödəmə formasında məsuliyyətə cəlb oluna bilər, yəni ondan vurduğu ziyanın əvəzi alınır. Əvəz ödəmələrin miqdarı (məbləği) müəyyənləşdirərkən daşınmaq üçün yüklərin qəbul olunduğu yerdə və zamanda mövcud olan faktiki (həqiqi) qiymət əsas götürülür. Yüklərin faktiki (həqiqi) qiyməti onun bazar qiymətini göstərir. Bazar qiyməti isə malların xammal və əmtəə, birjaların və hərrac qiymətləri ilə müəyyənləşdirilir. Əgər yükün cari bazar qiymətlərini müəyyənləşdirmək mümkün olmazsa, o zaman eyni keyfiyyətə və növə və malik analoji malların adi qiyməti əsas sayılır. Vacib hallarda ekspertizanın da aparılması mümkündür. Bu məqsədlə yüklərin təyinat məntəqəsi üzrə dövlətin Ticarət Sənaye Palatasına müraciət edilir.

Konvensiya başqa nəqliyyat konvensiyası kimi, daşıyıcıların məhdud məsuliyyət daşınması prinsiplərindən iştirak edir. Belə ki, daşıyıcıların məsuliyyət səviyyəsi hər çatışmayan (əskik olan) kiloqram brutto çəkiyə əsasən 25 qızıl İsveçrə frankla (10,64 ABŞ dolları), yaxud hər kiloqram çatmayan brutto çəki üçün 8,33 SDR (XBH) ilə məhdud olur, bir şərtlə ki, yükqöndərənlər tərəfindən yüklərin qiymətləri elan olunmasın.

Daşıyıcılar bundan əlavə, başqa hər hansı ziyanın əvəzini ödəmir. Bu zaman isə, daşıyıcıdan dolayı ziyanın əvəzi alınmır.

Daşıyıcıların məsuliyyətə cəlb olunmasını şərtləndirən ikinci hal onun yüklərin təyinat məntəqəsinə çatdırılma vaxtını pozmasından ibarətdir. Əgər daşıyıcılar yükləri təyinat yerinə müəyyənləşdirilmiş vaxta çatdırmırsa, bu pozuntu sayılır. Yükün çatdırılma vaxtının pozulması, bir çox hallarda, yükə ziyan vurur. Lakin ziyan vurulma faktı sübut edilməlidir. Sübut etmə yüklərini (vəzifələrini) yükə daşıyır. Yükə daşıyanlar sübuta yetirməlidir ki, daşıyıcı tərəfindən yüklərin təyinat yerinə çatdırılma vaxtının ötürülməsi ona ziyan vurulmasına səbəb olmuşdur. Bu zaman daşıyıcılar ziyanın əvəzini ödəməlidir. Konvensiya bu halda daşıyıcıların məhdud məsuliyyət daşması prinsiplərindən iştirak edir. Belə ki, ziyanın əvəzini ödəmə məbləği daşınma haqqından artıq ola bilməz, yəni daşıyıcılar daşınma haqqı səviyyəsində məsuliyyət daşıyır.

Müqavilələrdə tərəflər çatdırılma vaxtının pozulması üçün cərimə şəklində məsuliyyət tədbiri kimi şərtlər nəzərdə tutub bilər. Bu zaman daşıyıcılar çatdırılma müddətlərini pozarsa, onlar, cərimə ödəyir. Daşıyıcılardan vurulmuş ziyanın əvəzi alınır.

Konvensiya həm də daşıyıcıların məsuliyyətdən azad edilməsini şərtləndirən halları müəyyənləşdirir. 17-ci maddə bu məsələyə həsr olunmuşdur. Əgər yüklərin salamat olmasına və çatdırılma vaxtının pozulmasına səbəb daşıyıcılar olmazlarsa, daşıyıcılar məsuliyyət daşımır və məsuliyyətdən azad olunur. Həmin hallara aşağıdakılar daxildir:

-iddiənin hüquqa uyğun olmayan hərəkət və ya etinasız olması (laqeydliyi);

-iddiənin daşıyıcının hüquqa uyğun olmayan hərəkət və ya etinasızlığı ilə əlaqədar olmayan göstərişləri;

-yüklərin (malların) spesifik xarakteri ilə şərtlənən çatışmazlıqlar (qüsurlar);

-daşıyıcılar tərəfindən qarşısı alınması mümkün olmayan hallar.

Konvensiya həm də xüsusi risk siyahısını nəzərə alır ki, onlar da daşıyıcıların məsuliyyətdən azad olunmasını şərtləndirir. Məsələn, açıq (brezenti olmayan) yük avtomobilindən istifadə edilməsi, bu şərtlə ki, bu cür istifadə barədə şərtlər qaiməyə daxil edilsin (Konvensiyada 17-ci maddə).

Daşınmanı yerinə yetirmək üçün istifadə olunan nəqliyyat vasitəsinin texniki cəhətdən nasaz olması və ya qüsurluğu, həmçinin, avtomobili icarəyə götürən şəxslərin təqsiri daşıyıcının məsuliyyətdən azad olunması üçün səbəb deyildir.

Konvensiya nəqliyyat hüquqlarının ənənəvi prinsipi olan təqsirə əsasən məsuliyyət prinsipindən çıxış edir.

Pretenziyalar və iddialar. Konvensiyada pretenziyalar və iddialar məsələlərinə həsr edilmiş norma da nəzərə alınmışdır. Bu normaya əsasən, yük sahibi daşıyıcı ilə yaranan mübahisəni pretenziyalar qaydasında həll edə bilər. Mübahisələrin pretenziya qaydasında həll olunması dedikdə yük sahibləri və daşıyıcılar arasında mübahisələrin məhkəməyə müraciət edilmədən tərəflərin özü tərəfindən nizamlanması anlaşılır.

Konvensiya yaranmış ixtilafların pretenziya proseduru əsasında həll edilməsinin mümkünlüyünü nəzərə alır. Amma pretenziyanın proseduru məcburi xarakterli deyildir. Bu zaman, yükgöndərən və ya yüklənən ixtilafları həll etmək üçün daşıyıcılara pretenziya verməyə bilər. Onlar pretenziya verilmədən də iddialarla məhkəməyə şikayət edə bilərlər. Daşıyıcıya məhkəməyə kimi pretenziya həm verilir, həm də

verilməyə bilər. Bununla da, pretenziya proseduru məhkəməyə iddia təqdim olunmasının məcburi şərti sayılmaz.

Yük itirildiyi və ya zədələndiyi zaman, yükalan ləngimədən qaimədə bu haqda uyğun qeydlər aparmalıdır. Yükalan apardığı qeyddə itmə və zədələnmənin xüsusiyyətini göstərməlidir. Əgər yükalan yükləri qaimədə hər hansı qeyd aparmadan qəbul edərsə, onda hesab olunur ki, daşıyıcı yükləri yükalanla lazımi keyfiyyət və kəmiyyətdə təqdim etmişdir.

Əgər yüklərin itirilməsi və zədələnməsi aşkar şəkildə məlum olmazsa (gizli uyğunsuzluqlar olduqda), onda yükalanlar yeddi gündən çox olmayaraq, bu haqda daşıyıcıya yazılı şəkildə bildiriş təqdim etməlidir. Yeddi günlük vaxt yük qəbul edildiyi gündən hesablanır (buraya təyinat məntəqəsinin aid olduğu dövlətdə istifadə edilən bayram və istirahət günləri də aiddir).

Yükalanın yükün itmə və zədələnməsi haqda bildiriş təqdim edilməsinin zəruri hüquqi əhəmiyyəti mövcuddur. Belə ki, bildiriş daşıyıcının təqsirli olmasının sübut olunmasını asanlaşdırır. Amma bildiriş təqdim etməmək yükalanları daşıyıcılara tələb irəli yürütmək hüququndan məhrum etmir. O, bildiriş təqdim etmədiyi zamanda da daşıyıcıya pretenziya qarşı irəli sürə bilər. Lakin belə halda da, aydındır ki, daşıyıcının təqsirini sübuta yetirmək çətinləşir. Yükalan daşıyıcının təqsirini isbat etməlidir. Konvensiya yük tam itirildiyi hallarda daşıyıcıya pretenziya verilməsinin mümkün olması və müddəti, habelə ziyanın əvəzinin tam həcmdə ödənilməsi haqda norma müəyyənləşdirmir. Belə vəziyyətlərdə məsələn beynəlxalq adət normasına görə həll edilir. Bu normaya əsasən, yükün təyinat məntəqəsinə çatdırılmasının

maksimum müddəti keçdikdən sonra yükalanlar daşıyıcılara yazılı pretenziya verməlidir.

Yükün tamamilə itməsini sübut etmək vəzifəsi yükalanların üzərinə düşür. Yükün təyinat məntəqəsinə çatdırılma müddəti pozulduğunda, yəni təyinat məntəqəsinə yük gec çatdırıldığı zamanlarda yükalan daşıyıcıya yazılı pretenziya təqdim etməlidir. Bunun üçün 21 günlük müddət müəyyənləşdirilir. Həmin müddət yükün yükalanın ixtiyarına verildiyi gündən hesablanır.

Yükün sağlam şəkildə qalmaması (itməsi və zədələnməsi) vəziyyətindən fərqli olaraq, çatdırılma vaxtının pozulması zamanı bildiriş təqdim edilməməsi yükalanı daşıyıcıya tələb irəli yürütmək hüququndan məhrum edir. Yəni, əgər daşıyıcıya bildiriş verilməzsə, yükalanlar çatdırılma müddətinin pozulması nəticəsində onlara vurulmuş zərərin əvəzini daşıyıcıdan qəbul edə bilməz. Yükalan tərəfindən yalnız daşıyıcılara yazılı bildiriş verdiyi vəziyyətdə vurulmuş ziyanın əvəzinin ödənilməsinə tələb olunmağı mümkündür.

Konvensiyaya əsasən, iddia müddəti 1 il müəyyənləşdirilir. Bu onu müəyyən edir ki, Konvensiya ilə nizamlanan beynəlxalq yük daşınması sazişindən formalaşan tələblər haqda məhkəməyə 1 il vaxtında iddia verilə bilər.

Bilə-bilə törədilmiş hüquqa zidd hərəkətlər olduğu hallarda, iddia müddəti 3 il olur. Öhdəliyin lazımınca icra olunmaması da məhkəmə tərəfindən bilə-bilə törədilmiş hüquqa zidd hərəkəti kimi tanına bilər.

Konvensiya həm iddia müddətini, həm də bu cür müddətin hesablanma qaydasını müəyyənləşdirir. Belə ki, iddia vaxtı hesablanır, yəni başlanır:

-yükün qismən itirildiyi, zədələndiyi və təyinat məntəqəsinə gec çatdırıldığı vəziyyətlərdə yük təhvil verildiyi gündən;

-yüklər tam itdiyi vaxtda - tərəflərin razılığı ilə müəyyənləşdirilmiş çatdırılma vaxtından sonra 13-cü gündən, yaxud əgər belə müddət müəyyənləşdirilməyibsə, daşıyıcı tərəfindən yükün daşınmaq məqsədilə qəbul olunmasından sonra 60-cı gündən;

-başqa hallarda (daşıma xərcinin ödənilməməsi və ya zamanında ödənilməməsi haqda iddia verildiyi zamanda, daşıyıcı yük sahiblərinə tələb irəli sürdüyü vaxtlarda) - daşıma sazişinin bağlandığı gündən 3 aylıq vaxt keçdiyi andan. İddia vaxtı başlandığı gün iddia vaxtına daxil edilmir.

Yazılı şəkildə pretenziya verilməsi iddia vaxtının axınının dayandırıl-masına səbəb olur. Daşıyıcılar yazılı şəkildə pretenziyadan imtina edərsə, iddia vaxtının axını təzələnilir. Əgər pretenziya az da olsa təmin olunarsa, iddia vaxtının axını pretenziyanın mübahisəli digər hissəsinə münasibətdə təzələnilir.

Konvensiyada aşağıda göstərilənlər müəyyən edilmişdir:

- pretenziyaya baxılma vaxtı;
- pretenziyaya cavab verilmə vaxtı;
- pretenziyanın təmin edilmə vaxtı.

Hesab edirik ki, qeyd olunan vaxtların dəqiq və konkret müəyyənləşdirilməsi haqda Konvensiyada müvafiq norma nəzərə alınmalıdır. Belə normanın nəzərə alınması, təbii ki, tərəflər arasında meydana çıxmış mübahisələrin müəyyən vaxt çərçivəsində məhkəmədən kənar yolla nizamlanması baxımından öz praktiki əhəmiyyətini göstərərdi.

Daşıyıcıya iddia aşağıda qeyd olunan məhkəmələrdən birinə təqdim oluna bilər:

- tərəflərin razılığı ilə müəyyənləşdirilən məhkəmə;
- yükün daşınma üçün qəbul olunduğu yerin məhkəməsi;

- yükün təyinat məntəqəsinin məhkəməsi;
- cavabdehin yaşadığı ərazinin məhkəməsi;
- özünün əsas kommersiya müəssisələrinin olduğu yerin məhkəməsi;

-özünün şöbələr və ya agentliyinin yerləşdiyi ərazinin məhkəməsi (həmin şöbələr və ya agentliyin vasitəsilə sazış bağlanılır).

Mübahisə tərəflərin razılığı əsasında baxılıb həll olunması üçün arbitraja təqdim oluna bilər.

6.5. Avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq yükdaşıma sahəsində “Gömrük Konvensiyası”, Beynəlxalq Yol Daşıma kitabçası Konvensiyanın predmeti və əsas xüsusiyyəti.

Beynəlxalq avtomobil nəqliyyatının (daşımalarının) əsas xassələrindən biri onun gömrük məsələləri ilə bağlı olmasından ibarətdir. Bu səbəbdən beynəlxalq avtomobil daşımaları yerinə yetirilən zaman həmin məsələnin həll olunmasına zərurət yaranır. Həmin məsələ ölkələrarası yükdaşımaların gömrük rəsmiləşməsindən ibarətdir. Bu, beynəlxalq yük daşınmalarının təşkili baxımından ən zəruri və əhəmiyyəti olan məsələlərdən biri sayılır.

Avtomobilə beynəlxalq yük daşınmalarının gömrük rəsmiləşdirilməsi mürəkkəb prosedur sayılır. Gömrük prosedurunu asanlaşdırmaq məqsədilə 15 yanvar 1959-cu ildə avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq yükdaşınma sahəsində müvafiq Cenevrə Konvensiyası təsdiq edilmişdir. Avropa ölkə-

lərinin böyük bir hissəsi, həmçinin, ABŞ, Kanada və Yaponiya Konvensiya iştirakçılarıdır. Keçmiş SSRİ 21.05.1974-cü ildən Konvensiyaya qoşulmuşlar. Respublikamız da 1996-cı ildən Konvensiya iştirakçısıdır. Konvensiya beynəlxalq avtomobil daşınmaları vaxtı gömrük prosedurunı nizamlayır, belə daşımaların gömrük rejimini müəyyənləşdirir. Konvensiya, Beynəlxalq Yol Daşıma (BYD) kitabçaları tətbiq olunması nəzərdə tutur. İngilis dilində o, «TIR» (Transport International Routine) adlandırılır. Bu səbəbdən Konvensiyaya BYD Konvensiyası (TİR Konvensiyası) da adlanır. Konvensiyanın tam adı isə belə adlanır: «BYD kitabçası tətbiq olunmaqla beynəlxalq yük daşımaları barədə» Gömrük Konvensiyası. 14.11.1975-ci il tarixində Cenevrədə Konvensiya yeni redaksiyada təsdiqləndi və 1978-ci ildə qəbul olundu. Beləliklə Konvensiyanın hüquqi təsiri avtomobil nəqliyyatının çıxış etdiyi qarışıq daşınmalara da aid olundu.

BYD Konvensiyasında indiki halda 60-dan çox ölkə çıxış edir. Bu Konvensiya Şimali Afrika, həmçinin Yaxın və Orta Şərq regionlarında da tətbiq olunur. Çili və Uruqvay kimi ölkələr də BYD Konvensiyasına qoşulmuşlar. Hər il təqdim edilən BYD kitabçalarının (Carnet TIR) miqdarı artmaqdadır. Məsələn, XX əsrin 70-80-ci illəri ərzində verilən kitabçaların sayı orta hesabla hər ildə 700 min idisə, 1994-cü ildən etibarən, hər il ərzində 2 milyondan artıq şəxsin ondan istifadəsi mümkün olmuşdur. 2006-cı ildə təqdim edilmiş BYD kitabçalarının sayı təqribən 3,6 milyona yaxın olmuşdur. Bütün bunlar onu sübut edir ki, BYD kitabçası ölkələrarası avtomobil daşımalarında mühüm əhəmiyyət kəsb edir və uğurla tətbiq olunur.

Beynəlxalq Yol Daşıma kitabçası. Gömrük Konvensiyası avtomobil ilə dövlətlərarası yük daşımalarının BYD ki-

tabçası üzrə yerinə yetirilməsini nəzərdə tutur. BYD kitabçası dövlətlərarası gömrük tranzit sisteminin mühim elementlərindən biri hesab olunur. O, Konvensiya ilə təyin olunan nümunədə olmalıdır. BYD kitabçası yükün yola salındığı ölkədə tərtib olunur. Onu vermək səlahiyyəti BANİ-nin milli birliklərinə məxsusdur. Müasir dövrdə BYD kitabçasını BANİ buraxır və milli birliklərə verir. Bu birliklər də, kitabçanı öz öl-kələrinin daşıyıcılarına ötürürlər. BYD kitabçası istifadə edildikdən sonra daşıyıcı tərəfindən milli birliklərə geri verilir ki, onlar da kitabçanı BANİyə yollayırlar. BYD kitabçası bir dəfəlik vahid beynəlxalq təminat sənədi hesab edilir. Bir kitabça ilə, əsasən konteyner yaxud bir nəqliyyat vasitəsi rəsmiləşdirilir. Yük güvənli nəqliyyat vasitəsində yaxud konteynerdə daşınmalıdır. Söhbət surquclanmış nəqliyyatdan və konteynerdən gedir. Burada əsas məqsəd yükün Konvensiya ilə təyin olunan texniki tələblərə uyğunlaşaraq, gömrük məntəqəsindən keçən vaxt baş verə biləcək sui-istifadə hallarının qarşısının alınmasına yönəlik. Hər hansısa yol nəqliyyat vasitəsinə yüklənmiş bir neçə konteyner üçün də bir kitabça tərtib olunur. Daşımaları rəsmiləşdirən həmin kitabçanın sayı haqda qəti qərarı yükün göndərildiyi yerin gömrük orqanı verir. Bu qərarı digər dövlətlərin gömrük orqanları da tanımalıdır. Dövlətlərarası daşıma əməliyyatı həmin dövlətlərin ərazisində aparılır.

BYD kitabçası nəzarət sənədidir. Yükün yola salındığı ölkədə hazırlanan kitabça yükü izləməlidir. O, nəzarət sənədi olaraq, yükün yola salındığı ölkədə, təyinat ölkəsində və eyni zamanda tranzit ölkəsində etibarlıdır. Bu səbəbdən də surquclanmış nəqliyyat vasitəsində yaxud konteynerdə daşınan yük, aralıqdakı gömrük orqanları tərəfindən yoxlanılır. Yəni, BYD kitabçası ilə daşıma işini görən avtomobil

nəqliyyatı tranzit sərhədini keçən zaman yükə nəzarət olunmur. Nəticə etibarilə, BYD kitabçasının olması yükü daşıdığı dövlətlərdə gömrük yoxlamasından azad edir. Ancaq bəzən, pozuntuya yol verilməsinə şübhə olduqda gömrük idarəsi yükü yoxlamadan keçirə bilər.

Bu prosedura əsasən, yükdaşıma yükün göndərildiyi ölkədə icra edilən gömrük rəsmiləşdirilməsi əsasında yerinə yetirilir. Buna görə yükün göndərildiyi ölkədə keçirilən gömrük yoxlaması tranzit əməliyyatları zamanı digər ölkələrin gömrük idarələri tərəfindən tanınır. Bu səbəbdən də yükün göndərildiyi ölkənin gömrük idarəsi yoxlamayı dəqiq şəkildə etməlidir. BYD kitabçasının olması yükün nəql olunduğu ölkələrdə idxal və ixrac rüsumlarından azad olunması üçün əsasdır. Bütün ölkələrdə rüsumun ödənişinə avtomobil daşıyıcılarının daxili assosiasiyaları tərəfindən təminat verilir.

Daxili assosiasiyalar eyni zamanda cərimənin ödənilməsinə təminat verir. Kitabçanın sahibi müəyyən olunmuş gömrük qaydalarını poza bilər. Sözsüz ki, bu zaman gömrük idarələri ondan cərimə ödənilməsini istəyir. Belə olduqda hüquq pozuntusu yaradan kitabça sahibi və daxili assosiasiyalar hər ikisi də məsuliyyət daşıyırlar.

BYD kitabçasının faydası odur ki, bu sənəd əsasında avtomobil yolu ilə dövlətlərarası yük daşımalarının gömrük rəsmiləşdirilməsi aparılır. Bu, dövlətlərarası yük daşımalarını qismən də olsa asanlaşdıran sənəddir. Beynəlxalq avtomobil daşımaları sahəsində başqa mühim sazişlər: Vergi prosedurlarını nizamlayan dövlətlərarası sazişlər.

Dövlətlərarası avtomobil yük daşımaları zamanı vergi qaydalarının və prosedurlarının tənzimlənməsi mühim məsələlərdəndir. Sözügedən məsələni yoluna qoymaq üçün dövlətlər tərəfindən bu istiqamətdə bəzi müvafiq beynəlxalq

müqavilələr bağlanmışdır. Burda əsas mövzu vergi məsələlərinin nizamlanmasına aid olan beynəlxalq konvensiyalardır.

Beynəlxalq gediş-gəlişdə istifadə edilən xüsusi yol nəqliyyat vasitələri üçün vergi ödənilməsi barəsində Konvensiya vergi məsələsini nizamlayan əsas dövlətlərarası sənədlərdən biri hesab edilir. Konvensiya 1956-cı il may ayının 18-də imzalanmış, 1959-cu il avqust ayının 18-də isə qüvvəyə minmişdir. Konvensiyanın əsas predmeti fərdi istifadə avtomobilləridir. Dövlətlərarası yük daşınması üçün istifadə edilən avtomobil nəqliyyat vasitələrinə görə vergi ödənilməsi barəsində Konvensiya da xüsusi əhəmiyyət daşıyır. Konvensiya 1956-cı il dekabr ayının 14-də imzalanmış, 1962-ci il avqust ayının 26-da isə tətbiq olunmuşdur. Konvensiyanın predmeti dövlətlərarası yük daşımalarında istifadə edilən avtomobil nəqliyyat vasitələridir. Konvensiya bu cür vasitələrin vergi rejimi məsələsini aşkar edir. Konvensiyada dövlətlərarası avtomobil nəqliyyatı kontekstində yığımlara mənə verilir. Konvensiyaya əsasən, hansısa bir dövlətdə qeydiyyatda olan və dövlətlərarası yük daşımalarını yerinə yetirmək üçün müvəqqəti olaraq, başqa bir dövlətə daxil olan avtomobil nəqliyyatı həmin ərazidə əldə edilən yığımdan azad olunur. Bunlara aşağıdakılar aiddir:

- nəqliyyat vasitəsinin hərəkəti üçün alınan rüsum və yığım;

- nəqliyyat vasitəsinə sahibliyə görə rüsum və yığım.

Ancaq göstərilən güzəştlər aşağıdakılara aid olunmur:

- yol yığını;
- körpü yığını;
- tunel yığını.

AR son illər əksər dövlətlərlə (Türkiyə, İran, Moldova, Rusiya Federasiyası, Ukrayna və s.) avtomobil nəqliyyatı ilə dövlətlərarası daşımlar istiqamətində hökumətlərarası sazişlər imzalamışdır. RF Avropa və Asiya ölkələri ilə təqribən 40 saziş imzalanmışdır.

Belə sazişlər, adətən, aşağıdakı məsələlərin həllini əks etdirir:

- beynəlxalq avtomobil əlaqələrinin təşkil edilməsi;
- beynəlxalq avtomobil əlaqələrinin və daşımlarının təşkilatı və hüquqi əsaslarının təyin olunması;
- beynəlxalq avtomobil hərəkəti ilə əlaqədar inzibati və texniki məsələlərin yoluna qoyulması;
- beynəlxalq avtomobil daşımları zamanı ümumi qaydaların müəyyən olunması;
- beynəlxalq avtomobil daşımlarında mülki məsuliyyətə məcburi sığortası.

Belə sazişlər hökumətlər arasında imzalanır. Həmin ikitərəfli sazişlərin predmetini yük daşımları və sərnişin daşımları təşkil edə bilər. Bu sazişlər dövlətlər arasında avtomobil əlaqəsinin yaradılması üçün baza rolunu oynayır və onun hüquqi rejiminin əsaslarını təyin edir. Quruluş, forma və məzmun nöqtəyi-nəzərindən onlar arasında ciddi fərqlər mövcud deyil. İkitərəfli sazişlər quruluşca, məzmunca, formaca unifikasiya olunmuşdur.

İkitərəfli sazişlər 3 bölməlidir:

- 1.Ümumi müddəalar;
- 2.Sərnişin daşımları;
- 3.Yük daşımları.

Praktikadan məlum olur ki, göstərilən bölmələrdə aşağıdakı məsələlər haqda xüsusi əhəmiyyətli normalar nəzərdə tutulur:

-dövlətlərarası daşımalar üçün istifadə edilən avtomobil yolları;

- nəqliyyat vasitələrinin əsas parametrləri və xarakteristikası;

-sürücülərin hüquqları və qeydiyyat sənədləri;

-üçüncü şəxslər qarşısında mülki məsuliyyətin sığortası;

-daşıyıcının hüquqi statusu;

- vergi və yığımalar;

-icazə sistemi;

-sərhəd, gömrük və sanitar nəzarəti;

-zərərli yüklərin nəql olunması;

-daşıyıcı tərəfindən saziş şərtləri pozulduqda tətbiq edilən cəza tədbirləri və başqa məsələlər.

İkitərəfli sazişlərdə dövlətlərarası avtomobil daşımalarına məna verilir, tətbiq edilən mühüm terminlərin mənası izah edilir. Onlar göndərilmə məntəqəsi saziş üzvü olan dövlətlərdən birinin, təyinat məntəqəsi isə başqa dövlətin ərazisində olan daşımaları nizama salır. Belə sazişlərin qaydaya salma predmeti eyni zamanda tranzit daşımalardan (tranzitlə üçüncü ölkəyə yaxud üçüncü ölkədən daşımalar) ibarətdir.

Mövzuya aid sual və tapşırıqlar

1. Beynəlxalq avtomobil daşımalarının təşkili barədə danışın
2. Daşınan yükün xüsusiyyətlərinə görə, beynəlxalq avtomobil daşımalarının hansı kateqoriyaları vardır?
3. Beynəlxalq avtomobil daşımalarının hansı üstün və çatışmayan cəhətləri vardır?
4. Beynəlxalq avtonəqliyyat prosesi iştirakçıları dedikdə hansı şəxslər başa düşülür?
5. Dövlətlərarası ticarət yüklərinin nəql olunmasında avtomobil nəqliyyatının rolu və xidməti nədən ibarətdir?

6. Beynəlxalq avtomobil daşımalarının xüsusiyyətləri ilə əlaqədar məlumat verin.
7. Beynəlxalq avtomobil daşımalarının spesifik xarakterli prinsiplərini sadalayın.
8. Beynəlxalq yük daşınması daşıma sənədi(qaimə) ilə əlaqədar məlumat verin.
9. Beynəlxalq Yol Daşıma kitabçası haqqında danışın.
10. Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi haqda Konvensiyadan danışın.

MÖVZU VII

BEYNƏLXALQ DƏMİRYOL DAŞIMALARI

7.1. Dəmiryolu ilə beynəlxalq daşıma və onun xüsusiyyətləri

Dəmir yollarının şaxələnmiş sistemi vasitəsilə quru yollarla sərnəşin və yük daşımaları hər yerdə həyata keçirilir. Hazırda nəqliyyatın bir növü ilə daşımalar tutumuna görə avtomobil və hava daşımalardan geri qalır. Bütün ölkələrin nəqliyyat sistemində dəmiryolu xüsusi yer tutur. Sərnəşin və yük daşımaları sektorunda dəmiryolu nəqliyyatın yerinə yetirdiyi işin həcmi böyükdür. Nəqliyyatın həyata keçirdiyi yük dövriyyəsinin çox hissəsini ölkənin dəmiryolları təmin edir. Ölkənin iqtisadiyyat sahəsində dəmir yolu nəqliyyatının xüsusi rolu vardır. Nəqliyyatın bu növü başqa nəqliyyat növləri ilə müqayisədə xüsusi texniki - iqtisadi üstünlüyə sahibdir.

20-ci əsrin ikinci yarısında dəmir yolu nəqliyyatı öz dominat rolunu qısa və nisbətən uzaq məsafələrə daşımalarda mühüm rol oynayan avtomobil nəqliyyatına verdi, uzaq məsafələrə daşımaların (sərnəşin, qiymətli yüklər, təcili poçt) böyük qisminə isə mülki aviasiya xidmət etməyə başladı. Bundan başqa son dövrlər ekoloji problemlərin və avtomobil nəqliyyatında tariflər problemlərinin aktuallaşması ilə əlaqədar avtomobil daşımalarında dəmir yolu nəqletmələrinin tətbiqinə geri dönüş müşahidə olunur.

Belə ki, dəmir yolu daşımaları üçün, başqa sözlə desək yük və sərnəşinlərin 2 və ya daha çox ölkənin ərazisinə

daşınması üçün maraqlı ölkələr öz aralarında xüsusi müqavilə imzalayırlar. Bu müqavilə bağlandıqda 2 ölkə arasında dəmir yolu ilə edilən sərnişin və yük daşınması dövlətlərarası daşıma adlanır və bu cür daşınma proseslərində yaranan nəqliyyat - hüquq münasibətləri dövlətlərarası dəmir yol hüququ ilə nizamlanır.

Bütün ölkələrin nəqliyyat sistemində dəmiryolu xüsusi yer tutur. Bu nəqliyyat növünün mühim cəhətlərini:

- manevr etmək imkanı,
- universallıq,
- coğrafi - iqlim şəraitindən çox az asılı olması kimi amillər təşkil edir.

Beynəlxalq dəmiryolu hüququnun tənzimləmə predmetinə beynəlxalq dəmiryolu nəqliyyatından istifadə üzrə dövlətlərarası əlaqələr aid edilir.

Beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının tənzimlənməsinin xüsusi sahəvi prinsipləri vardır:

- dəmir yolu nəqliyyatından istifadə edilən zaman dövlətlər arasında diskriminasiyanın qarşısının alınması
- dəmir yol nəqliyyatın fəaliyyəti üzrə dövlətlərin qarşılıqlı əməkdaşlığı - dəmir yolu nəqliyyatının fəaliyyəti üçün təhlükəsizliyin təmin edilməsi.

Beynəlxalq dəmiryolu hüququnun tənzimlənməsi mənbələri isə milli qanunvericilik, beynəlxalq müqavilələr və beynəlxalq hüquqi adətlərdir.

Dövlətlərarası dəmir yolu daşımaları, dəmir yolu nəqliyyatından yararlanmaqla dövlətlər arasındakı saziş əsasında iki yaxud daha çox dövlətlər arasında olan yük, sərnişin və bəqaj daşımalarına deyilir.

Beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının özəlliklərinə aşağıdakılar aiddir:

- Daşıma xərclərinin digərlərinə görə çox ucuz olması;
- 200 kilometr və daha uzaq məsafəyə yük daşımalarda yüksək effektivliyə sahib olması;

1. metroloji hava şəraitindən asılı olmayaraq yük daşımaların təşkili.

Dəmir yolu ilə daşıma prosesi iki cür həyata keçirilir:

1. Yükün göndərilmə yerindən sərhəd stansiyasına qədər daşınması prosesidir. Bu zaman göndərmə yeri daxili nəqliyyat hüququ ilə tənzimlənir və daşıma müqaviləsi ilə rəsmiləşdirilir.

2. Nəqliyyat vasitəsinin sərhəd stansiyasından keçərək xarici ölkəyə daxil olduğu an başlayır. Bu proses xarici ölkənin daxili nəqliyyat hüququ ilə qaydaya salınır və bu hissəni rəsmiləşdirmək üçün xarici dövlətin milli nəqliyyat hüququna müvafiq olaraq daşıma müqaviləsi bağlanır.

Beynəlxalq dəmiryolu nəqliyyatını başqa nəqliyyat növlərindən fərqləndirən dörd xüsusiyyət vardır:

1-ci xüsusiyyət - dəmiryolu ilə beynəlxalq daşımalar birbaşa daşımalar kimi olur. Yəni burda vahid nəqliyyat sənədi üzrə eyni nəqliyyat növünün bir neçə müəssisənin iştirak etdiyi daşımalar nəzərdə tutulur.

2-ci xüsusiyyət - Daşıma əməliyyatının obyektı olan sərnəşin, yük, vaqonlar və başqa daşıma vasitələri sərhəd stansiyasında xarici dövlətin dəmir yoluna verilir. Bu məqsədlə sərhəd dəmir yolunun bir - birilə uyğunlaşdırılması yükün növlərinə əsasən sərhəd stansiyalarının ixtisaslaşması və başqa vacib məsələnin həlli tələb olunur.

3-cü xüsusiyyət - Beynəlxalq dəmiryolu daşımaları zamanı vaqonlar və başqa bir çox daşıma vasitələri xarici ölkənin dəmir yoluna daimi olmayaraq istifadəyə verilir ki, müvəqqəti istifadənin hüquqi rejimi vaqonlardan əlverişli is-

tifadəni və onların zamanında sahibinə geri verilməsini təmin etməlidir.

4-cü xüsusiyyət - Beynəlxalq dəmiryolu nəqliyyatının xüsusi daşıma növləri mövcuddur ki, bu ancaq dəmir yol nəqliyyatına aiddir və bu daşımalar yükün həcmindən və çəkisindən asılıdır. Bunlar aşağıdakılardır:

1. Yüklərin marşrutla daşınması
2. Xırda daşıma
3. Vaqonlarla daşıma

Xırda daşıma vaqonlarla daşımadan bəzi xüsusiyyətləri ilə fərqlənir. Bu fərq həm həmin daşıma növləri üçün təyin olunmuş rejimin müxtəlif olmasına əsaslanır. Xırda və vaqon daşımaları fərqli rejimlərə tabedir:

1. Bəzi növ yüklərin misal üçün, heyvanların, təhlükəli yüklərin xırda daşıma vasitəsilə təyinat yerinə çatdırılması qeyri-mümkündür. Bu yalnız vaqon daşınması yolu ilə baş tutur.

2. Bu daşıma növləri daşıma haqqının miqdarına görə fərqlənir. Onlar üçün daşıma haqqı üzrə fərqli tariflər təyin edilir.

3. Bu daşıma növləri bir - birindən yükün təyinat yerinə təhvil verilməsi vaxtına görə fərqlənir. Vaqonlara daşıma zamanı yük təyinat yerinə qısa müddətə çatdırılır.

4. Daşıma növləri yükləmə işinin kim tərəfindən yerinə yetirilməsinə görə fərqlənir. Xırda daşıma zamanı yük daşıma vasitəsinə vurmaq işini daşıyıcı icra edir. Vaqon daşınmasında isə bu iş yük göndərən tərəfindən görülür.

Beynəlxalq dəmir yolu daşınması beynəlxalq qaimə ilə rəsmiləşdirilir. Digər nəqliyyat sənədlərindən də yararlanmaq mümkündür ki, həmin sənədlər beynəlxalq daşıma haqda sazişlərdə nəzərdə tutulmalıdır. Beynəlxalq dəmir

yolu daşımalarının tərəqqisində aşağıda göstərilən xüsusiləşdirilmiş təşkilatların xüsusi rolu olmuşdur:

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

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

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

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

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

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

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

- Tez korlanan yüklərin daşınması üçün vaqonların istifadə edilməsi üzrə Dövlətlərarası 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.

7.2. Beynəlxalq dəmiryol daşımalarının növləri

Dövlətlərarası dəmir yolu daşımaları bəzi əlamətlərə görə müxtəlif növlərə ayrılır. Bu növlər əsasən hüquqi xüsusiyyətlərinə görə fərqlənir.

Nəqliyyat əməliyyatının obyektinə əsasən beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının dörd növü müəyyən edilir:

1. Yük,
2. Sərnişin,
3. Baqaj
4. Yük baqajı daşımaları.

Qonşu xarici dövlətlərdə bitməsinə görə dövlətlərarası dəmir yolu daşımaları 2 cür olur: qonşu daşımaları və tranzit daşımalar.

Həmsərhəd olan dövlətlər arasında olan və qonşu xarici dövlətlərin ərazisində başa çatan daşımaya qonşu daşıma adı verilir. Qonşu daşıma beynəlxalq daşımanın ən sadə növüdür.

Tranzit daşıma isə digərlərinə nisbətən mürəkkəb olub, bəzi əlavə hüquqi məsələlər ortaya çıxarır. Tranzit daşıma - yükün bir neçə dövlət ərazisi ilə 3-cü ölkədəki təyinat yerinə daşınması deməkdir. Tranzit daşımaya yola salma və təyinat yerləri eyni bir dövlətin ərazisində olan, bir neçə xarici dövlətin ərazisi üzrə tranzitlə edilən daşıma da aiddir. Bu, tranzit daşımanın çox vacib bir növüdür. O, əsasən tranzitdən istifadə edən dəmir yolunun daxili qaydaları əsasında həyata keçirilir. Tranzit daşımanın bu növü vacib xüsusiyyətlərə malik olub, xüsusi sazişlərlə tənzimlənir.

Daşımanın bir neçə nəqliyyat sənədi ilə edilməsinə görə dövlətlərarası dəmir yolu daşımalarının 2 növü ayırd edilir:

1. Birbaşa daşıma,
2. Birbaşa olmayan daşıma.

Birbaşa daşıma vahid daşıma sənədilə rəsmiləşdirilir, bir neçə daşıyıcı tərəfindən icra edilir və eyni müqavilə şərtləri əsasında yerinə yetirilir. Bu zaman təkcə bir daşıma müqaviləsi imzalanır. Ən geniş yayılmış daşıma növüdür. Beynəlxalq dəmiryolu daşımaları barəsində sazişlərin bir çoxu birbaşa daşımaların yerinə yetirilməsini nəzərdə tutur. Birbaşa daşımalar vahid daşıma şərtləri əsasında olur. Sözügedən bu şərtlər isə sazişlərlə tənzimlənir. Birbaşa olmayan daşıma sazişdə iştirak edən ölkələrin daxili qaydaları əsasında

da yerinə yetirilir. Belə olduqda ölkələrin ərazisində yerinə yetirilən daşıma sözügedən bu ölkələrin nəqliyyat sənədi ilə rəsmiləşdirilir və ard-arda iki daşıma müqaviləsi imzanır. Müqavilələrin imzalanması ölkələrin daxili nəqliyyat hüquq normalarına müvafiq olmalıdır.

Birbaşa daşıma ən çox istifadə olunan daşımadır. Çünki, o, birbaşa olmayan daşımalara nisbətən xeyli üstünlüklərə malikdir. Misal üçün, daşımanın vahid nəqliyyat sənədi ilə rəsmiləşdirilməsi, onun mövcud sazişlərdə qeyd edilən vahid şərtlər əsasında yerinə yetirilməsi və s. birbaşa daşımanın özəllikləri hesab edilir. Buna görə praktikada birbaşa daşımadan daha çox istifadə edilir.

Sərhəd dəmiryolu stansiyasında yükün verilmə qaydasından asılı olaraq daşımanın iki növü ayırd edilir:

- 1.Yükləməklə daşıma
- 2.Yükvurmasız daşıma.

Yükləməklə daşıma zamanı yük sərhəd dəmir yolu stansiyasında boşaldılır və bir də yüklənir. Belə hal onunla izah olunur ki, həmsərhəd olan dövlətlərin dəmir yollarının eni fərqli olur. Onlardan birinin dəmir yolunun eni digərinin dəmir yolunun eninə nisbətən daha böyükdür yaxud kiçikdir. Bu səbəbdən də yük sərhəd stansiyasında daşıma vasitəsindən boşaldılır.

Bu cür daşımanın tətbiqində yükün necə verilməsinə, onun təyinat yerinə çatdırılma vaxtına, yükün ziyan görməsinə görə daşıyıcının məsuliyyətinə və başqa situasiyalara aid xüsusi xarakterli hüquqi məsələlər ortaya çıxır. Sözügedən bu məsələlər daxili hüquq normaları ilə nizamlanır. Yükvurmasız daşıma - yük sərhəd dəmiryolu stansiyasında boşaldılmır, onların dəmiryolları eninə müxtəlif olmur.

Yenidən göndərməklə yükdaşıma dövlətlərarası dəmir yolu daşımalarının xüsusi növüdür. Bu daşıma növünün tətbiqi zamanı yük təyinat stansiyasına təhvil verilən kimi yeni dövlətlərarası daşıma müqaviləsi imzalanılır.

7.3. Beynəlxalq dəmiryol daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi

Dəmir yolu daşımalarının hüquqi tənzimlənməsinin tərəqqi dövrü Berndə Dövlətlərarası dəmir yolu ilə yük daşımaları barəsində Konvensiyanın qəbul olunduğu 1890-cı ildən başlayır. Dövlətlərarası dəmir yolu ilə sərnəşin və baqaj daşımaları mövzusunda Konvensiya isə 1923-cü ildə qəbul edilmişdir.

1980-ci il may ayın 19-da Bern şəhərində BYK və BSK konvensiyalarına yenidən baxıldı və Dövlətlərarası dəmir yolu daşımaları barəsində Bern Konvensiyası - KOTİF adını aldı və 1985-ci ilin 9 mayında qüvvəyə mindi.

AR 2015-ci il may ayının 1-də KOTİF-ə qoşulmuşdu. Bern Konvensiyası - beynəlxalq dəmiryolu daşımalarının çoxsahəli əsasda tənzimləyən hərtərəfli sazişdir.

Bern Konvensiyası dedikdə - Bern Yük Konvensiyası (BYK) və Bern Sərnəşin Konvensiyası (BSK) başa düşülür. Bern Konvensiyası KOTİF-in əsas mətni sayılır. Əsas mətndən əlavə, KOTİF-ə aşağıdakılar da daxildir:

- Kuryer sürətilə yükdaşıma haqda Saziş;
- Dövlətlərarası yükdaşıma Qaydası;
- Dövlətlərarası yükdaşıma haqda Saziş və s.

KOTİF əsas mətn ilə yanaşı, özündə bəzi saziş və qaydaları birləşdirdiyinə görə dövlətlərarası nəqliyyat konvensiyası sayılır. O, həm universal, həm də çoxtərəflidir.

KOTİF-in icra edilməsi Beynəlxalq Dəmir Yolu Nəqliyyat Komitəsinə (OTİF 1985-ci il) həvalə edilmişdir. KOTİF-ə 2 əlavə qoşulmuşdur:

A əlavəsi

B əlavəsi

Burada B- əlavəsi Bern Yük Daşıma qaydalarını (BYK), A- əlavəsi isə BSK daşımalarını tənzimləyir.

KOTİF Qərbi, Mərkəzi və Cənubi Avropa ölkələrində dəmir yolu ilə daşıma müqaviləsini qaydaya salır. «B» Əlavəsindəki müddəalara əsasən, dəmir yolları daşıma üçün təqdim edilən yükləri qəbul etməyə borcludur, qablaşdırılmalı olan yükləri isə yükləyən yolda onların salamatlığını təmin edən qablaşdırılmış formada verməlidir. Bu tələbə rəyət olunmadığı təqdirdə, dəmir yolu yükün qəbulundan imtina və ya qaimədə qeyd-şərt olmasını tələb edə bilər. Yükgöndərən qablaşdırmanın qüsurları haqda ümumi ərizə hazırlaması da mümkündür; yüklərin yükləmə qaydası və çəkisi təyinat yeri üzrə dəmir yolunun qaydaları ilə təyin edilir. Daşıma müqaviləsinin imzalanmasını sübut edən sənəd 3 nüsxədə təqdim edilən və məlbövləşdürücü sənəd kimi özünü göstərən dəmir yolu qaiməsidir. Bununla yanaşı, KOTİF müddəaları «xırda göndərmələr» i qeyd etmir ki, bu da, yükün kiçik partiyalarının vaqonlarla göndərmələr formasında birləşdirilməsini də yerinə yetirən nəqliyyat-ekspektor təşkilatlarının funksiyalarının rolunun artması deməkdir.

Bizim zənnimizcə, başqa yeniliklər arasında axırıncı vahid BYK qaydaları ilə yüklərin təhvil verilmə müddətlərinin dəyişdirilməsini vurğulamaq lazımdır. Ümumi müddətlər bir qədər azaldılmış və «böyük sürətli» yüklər üçün sutkada 400 km, «kiçik sürətli» yüklər üçün isə sutkada 300

km nəzərdə tutulmuşdur. Ancaq yeni müddəalara əsasən, dəmir yollarının müxtəlif daşımalar üçün xüsusi çatdırılma müddəti müəyyən etmək, o cümlədən « xüsusi vəziyyət» hallarında əlavə müddətlər tətbiq etmək səlahiyyəti vardır.

Belə bir cəhət də vardır ki, vahid BYK qaydaları yükalanın onun ünvanına gələn yükü təhvil almaq vəzifəsini təsbit etməsə də, yükü təhvil alan şəxsə « daşıma ödənişləri»ni ödəmək öhdəliyini verir. O da diqqətəlayiqdir ki, yük zərər görübsə, müvafiq akt hazırlanmalıdır və onun tərtib edilməsi dəmir yolunun öhdəliyinə verilir. Bu cür aktın tərtib qaydası və forması xidməti təlimat xarakteri daşıyan Dövlətlərarası Yük Daşımaları Qaydalarında nəzərdə tutulmuşdur. Bununla yanaşı, yük verilərkən akt tərtib edilmədiyi halda, yükalan daşıyıcıya qarşı iddia qaldırmaq hüququnu əldən verə bilər və s..

Dəmir yolu ilə dövlətlərarası sərnişin və baqaj daşımaları isə, onlar KOTİF-ə «A» Əlavəsinin müddəaları, başqa sözlə desək, vahid BSK qaydaları ilə tənzimlənilir. Bu müddəalar, sərnişinlərin həyatı yaxud sağlamlığına dəyən ziyanı, o cümlədən baqajın itirilməsi, zədələnməsi şəklindəki zərəri fərqləndirir. BSK qaydalarına görə, sərnişinin həyatına yaxud sağlamlığına dəyən ziyana görə dəmir yolu məsuliyyət daşıyır, bir şərt daxilində ki, bu hadisələrin aşağıdakı səbəblərdən baş verən bədbəxt hadisə nəticəsində olduğunu sübut edə bilsin:

a) dəmir yolu nəqliyyatının istifadəsi və dəmir yolunun istifadəsi bağlı olmayan, xilas olmaq yaxud qarşısını almaq mümkünsüz olan hadisə;

b) tam yaxud qismən sərnişinin özünün təqsiri səbəbindən yaranan bədbəxt hadisə;

c) dəmir yolu tərəfindən əngəllənməsi və ya dəf olunması mümkünsüz olan üçüncü şəxslərin hərəkətləri nəticəsində yaranan bədbəxt hadisə.

Bizim zənnimizcə, başqa vacib yenilik dəmir yolu ilə BYD müqaviləsi üzrə tərəflər arasında mübahisəli mövzuların nizamlanmasının KOTİF tərəfindən müəyyən olunan qaydasıdır. Yükün çatdırılma müddəti ötürüldüyü halda, yük sahibi pretenziyanı yükü aldığı vaxtdan sonrakı 60 gün ərzində verməlidir. Əgər tətbiq oluna bilən dövlətdaxili hüquq mübahisələrin yoluna qoyulmasının pretenzion tənzimlənmə qaydasını nəzərdə tutursa, ona dövlətlərarası dəmir yolu nəqliyyat daşımaları zamanı da əməl olunmalıdır. Bu zaman tələb və iddialar aşağıdakı daşıyıcılardan ancaq birinə qarşı irəli sürülə bilər:

- a) göndərilmə yerinin dəmir yoluna;
- b) təyinat yerinin dəmir yoluna;
- c) yükün itirilməsi yaxud zədələnməsi hadisəsinin olduğu dəmir yoluna.

İddia müddəti isə, KOTİF-in müddəalarına əsasən, o, 1 il, daşıyıcının qəsdən sərgilədiyi hərəkətlər olduqda və ya satılan yükə görə ödənişlə əlaqəli mübahisələr və bəzən isə 2 il təşkil edir.

KOTİF üzrə yükdaşıma şərtləri. Əsas şərt daşıyıcının vəzifəsi - yəni yükü daşınmaya qəbul etmək və daşımanı etməkdir. KOTİF yükgöndərən üçün də bəzi xüsusi vəzifələr nəzərdə tutmuşdur:

1) Yükgöndərən yükü daşımaya qabda təqdim etməlidir, yoxsa daşıyıcı onu qəbul etməz. Bu zaman daşıyıcı yükgöndərəndən qaimədə uyğun bir qeydin aparılmasını tələb edə bilər.

2) Yükgöndərən daşıma sənədində yükün adını doğru qeyd etməlidir, əks halda cərimə formasında məsuliyyət daşıyır, zərəri ödəməlidir.

3) Yükün çəkisinin müəyyən olunması barəsində müvafiq qayda nəzərdə tutur: yükgöndərən vaqonlara mövcud normadan artıq yük vurmamalıdır, əks halda cərimə növündə məsuliyyət daşıyır, zərər dəydiyi hallarda isə yükgöndərən onun qarşılığını verməlidir.

Dəmir yolunda daşıma sənədi - dəmir yolu qaiməsi adlanır. O, müqavilə sənədidir, onun dublikatı tərtib olunur və yükgöndərəndə qalır.

KOTİF-ə görə yükvurma kimi məsələlər göndərmə yerinin adətləri ilə, yükün boşaldılması və yük sahibi-nə verilməsi isə çatdırılma yerinin adətləri ilə təyin olunur.

KOTİF-ə görə gömrük prosedurunu daşıyıcı yerinə yetirir, amma yükgöndərən qaimədə qeyd apararaq həmin məsələni özü də apara bilər. KOTİF-ə görə daşıma haqqı milli tariflərlə və eyni zamanda beynəlxalq tariflərlə ödənilir.

KOTİF-ə görə təyinat yerinə çatdırılma müddəti 2 cür müddət təyin edilir:

1) Böyük sürətlə nəql olunan yüklər üçün çatdırılma müddəti- sutkada 400 km

2) Kiçik sürətlə nəql olunan yüklər üçün çatdırılma müddəti sutkada 300 km müəyyən edilir.

Xüsusi hallarda milli dəmir yolları əlavə xarakterli çatdırma müddətləri təyin edə bilərlər. KOTİF yükalan-onun ünvanına gəlmiş yükü təhvil almaq vəzifəsini verir, bu onun hüququdur.

Yük salamat qalmadıqda daşıyıcı akt hazırlamalıdır, bu onun vəzifəsidir, yoxsa yükalan daşıyıcıya qarşı olan tə-

ləb hüququnu əldən verir. Bu zaman yükün verildiyi tarixdən 1 həftədən gec olmayaraq akt hazırlanması haqda tələb irəli sürülə bilər.

KOTİF dəyən zərərin həcmi və səbəbini aşkar etmək üçün müstəqil ekspertiza aparılmasını, yükün qiymətləndirilməsi zamanı şahid ifadələrindən istifadəni məqbul sayır. KOTİF üzrə daşıyıcının məsuliyyəti iki əsas hal üzrə təyin edilir:

1. Yükün salamat qalmaması
2. Yükün təyinat yerinə çatdırılması müddətinin ötürülməsi

Yükün salamat qalmamasının üç əsas forması vardır:

1. Yükün tam itməsi yaxud qismən itməsi
2. Yükün zədələnməsi
3. Yükün korlanması

Bern Konvensiyasına əsasən, yükün salamat qalmaması halları üçün zərərin əvəzinin ödənilmə miqdarı 50 frankdan çox ola bilməzdi (1 kq çəki üçün). Daşıyıcı yük salamat qalmadığı hallarda yük sahibinə ziyan vurur. KOTİF-ə görə, bu ziyan üçün əvəzödəmə miqdarı (başqa sözlə desək, zərəərə görə müavinətin həcmi) yükün bazar qiyməti ilə təyin olunur (bu məsələ haqda Bern Konvensiyası da analoji qayda müəyyən edirdi). Söhbət yükün birinci dəmir yolu tərəfindən daşınmaq üçün qəbul olunduğu vaxtda və yerdə mövcud olan bazar qiymətindən gedir.

Yükün zərər görməsi halları nə ilə rəsmiləşdirilir və təsdiq edilir? KOTİF-ə görə, yük salamat qalmadığı zaman akt hazırlanır. Mübahisənin yoluna qoyulması üçün onun sübutedici faydası vardır. Aktın hazırlanması vəzifəsi daşıyıcının üzərinə qoyulur.

1) KOTİF dəmir yolunun məsuliyyət dövrü haqda da hər hansı bir norma nəzərdə tutur. Məsuliyyət dövrü elə zaman müddətidir ki, o, həmin müddətdə yükün ziyan görməsinə görə yük sahibi qarşısında məsuliyyət sahibidir. Bu dövrü birinci dəmir yolunun yükü daşınma üçün qəbul etdiyi andan axırıncı dəmir yolunun onu təyinat yerində yük sahibinə verdiyi ana kimi olan vaxt müddətini əhatə edir. Özü də məsuliyyət dövründə yükün ziyan görməsinə görə KOTİF üzvü dövlətlərin dəmir yolları (daşıyıcılar) yük sahibi qarşısında birgə məsuliyyət, başqa sözlə desək solidor daşıyırlar.

2) KOTİF yükün ziyan görməsinə görə daşıyıcının (dəmir yolunun) məsuliyyətini müəyyən edərkən təqsir prinsipindən çıxış edir. Bu prinsipə uyğun olaraq, daşıyıcı yükün ziyan görməsinə görə ancaq təqsiri olduğu zaman məsuliyyət daşıyır. Özü də KOTİF təqsirlilik prezumpsiyası müəyyən edir. Bu prezumpsiyaya əsasən, bunun əksi sübut olunana kimi, daşıyıcı yükün ziyan görməsinə görə təqsirkardır.

KOTİF adətən daşıyıcını yükün salamat qalmamasına görə məsuliyyətdən azad edir. Belə olduqda o, yük sahibi qarşısında məsuliyyət daşımır.

Yük üçün xüsusi təhlükə törədən hallar daşıyıcının məsuliyyətdən azad edilməsinə səbəb olan hallardır. Belə hallar aşağıdakılardır:

- taranın qüsurlu olması;
- yükün təbii xassəsi;
- yükləmə işinin yükəndərən tərəfindən görülməsi;
- yükün nəqliyyat vasitəsindən yükalan tərəfindən boşaldılması;

- qaimədə yükğöndərən tərəfindən yük haqda yalnız məlumat göstərilməsi və s.

Bu hallardan birinin nəticəsində yükə zərər gələrsə, onda daşıyıcı məsuliyyətdən azad olunur. Nəticədə, göstərilən hallarda yükün zərər görməsinə daşıyıcının yox, müştərinin hərəkətləri səbəb olur. Bu səbəbdən də yükün korlanması, zədələnməsi və s. üçün yükalan məsuliyyət daşmalıdır.

Başqa hallar - daşıyıcının yaxa qurtara və nəticəsini aradan qaldıra bilmədiyi hallardır. Söhbət durdurula bilməyən hallardan (misal üçün, qasırğadan, zəlzələdən və s.) gedir. Yükün zərər görməsinə sözügedən hallar səbəb olursa, daşıyıcı məsuliyyətdən azad edilir. Ancaq yükün zərər görməsinə qarşısıalınmaz halların səbəb olması sübuta edilməlidir. Sübutetmə yükünü daşıyıcı çəkir, başqa sözlə desək sübut etmə vəzifəsini dəmir yolu yerinə yetirməlidir.

Daşıyıcı qeyd edilən hallarla yanaşı, saz (nöqsansız) vaqonda yaxud konteynerdə daşınan yüklərin sayına görə də heç bir məsuliyyət daşımır. Bu məqsədlə vaqonların yükğöndərəninin nöqsansız plombu ilə qəbul olunması və təhvil verilməsi tələb edilir.

Bəzən yük nasaz vaqonlar ilə və başqa daşıma vasitələrində daşınır. Bu zaman daşıma praktikasında daşıyıcının məsuliyyətli olub-olmaması haqda məsələni həll etmək olduqca çətinləşir. Çətinlik onunla əlaqədardır ki, yükğöndərən yükü nasaz vaqonlara (başqa bir daşıma vasitəsinə) yükləyir və nəticədə yük zədələnilir, artıq salamat qalmır. Bu zaman daşıyıcı bu işdə məsuliyyətlidir, yoxsa məsuliyyətdən azad olur?

Bern Yük Konvensiyası cavab kimi qeyd edirdi ki, yükğöndərən tərəfindən nasazlığı açıq-aydın görünən vaqonlara yükvurma yük üçün xüsusi təhlükə yaradan haldır.

Bu hala görə, qeyd etdiyimiz kimi, daşıyıcı məsuliyyət daşımır.

Fikrimizcə, bu, məsələnin daha dəqiq şəkildə həll edilməsini göstərir. Deməli, vaqonları, yükvurma (yükləmə) üçün, daşıyıcı verir. Daşıyıcı saz vaqonlar verməlidir. Bu, onun əsas vəzifəsidir. O, bu vəzifəni icra etmədiyi və ya lazımi şəkildə icra etmədiyi hallarda təqsirli hərəkətə yol verir və əgər bunun nəticəsində yük zərər görərsə, məsuliyyət daşmalıdır. Digər yandan, yükgöndərən yükləmə prosesində vaqonların yaxşı yap is olmasını nəzərdən keçirməlidir. Əgər yükgöndərən nasazlığı açıq görünən vaqonlara yük vurursa, bu zaman o, təqsirkardır və nəticədə yükün zədələndiyi hallarda məsuliyyət daşmalıdır.

Qeyd edilən halda yükün zərər görməsinə daşıyıcının və yükgöndərənin yanlış hərəkətləri səbəb olur. Öhdəliyin, həmçinin daşıma öhdəliyinin hər iki tərəfin yanlış hərəkətləri nəticəsində pozulması isə mülki qanunvericiliyə görə qarışıq məsuliyyətin ortaya çıxması deməkdir.

Göndərilən yükün məntəqəyə çatdırılma müddətinin ötürülməsi daşıyıcının məsuliyyət daşımalarını zəruri edən hallardan biridir. KOTİF bu hal üçün məsuliyyət nəzərdə tutur. Daşıyıcının üzərinə düşən vacib vəzifələrdən biri yükü vaxtında (müəyyən edilmiş vaxtda) məntəqəyə çatdırmaqdan ibarətdir. O, həmin müddəti pozmamalıdır. Belə ki, daşıyıcı bu müddəti pozarsa, onda o, məsuliyyətə cəlb olunur.

Daşıyıcılar, bir sözlə KOTİF üzvü olan dövlətlərin dəmir yolları məsuliyyət dövründə çatdırılma müddətini pozmamalıdır. Əgər, birinci dəmir yolu yükü daşıma üçün ayrılan müddətdə təhvil almalı, axırncı dəmir yolu isə təyinat yerində onu yükə alana vaxtında təhvil verməlidir. Belə

ki, məsuliyyət dövründə təhvil alma müddəti pozularsa, onda daşıyıcılar solidər məsuliyyət daşıyır.

Təhvil vermə müddəti dəmir yol qaiməsində qeyd edilir. Belə ki, qaimədə göstərilən çatdırılma müddəti 48 saatdan çox ötürülərsə, yəni 48 saatdan çox gecikdirilmə halı olmazsa, onda dəmir yolu cərimə verməlidir. Cərimənin məbləği daşıma haqqına əsasən müəyyən edilir. Əgər, daşıyıcı daşıma haqqının 0,1 %-i qədər cərimə verir.

Bəzən daşıyıcı müəyyən hallara (misal üçün, güclü tufan, zəlzələyə və s.) görə yükün məntəqəyə çatdırılma müddətini ötürür. Bu səbəbdən də o, yükü nəzərdə tutulan müddətdə məntəqəyə çatdırmır. Bu zaman daşıyıcı məsuliyyətdən azad edilir.

Qeyd edilən iki haldan, başqa sözlə desək, yükə zərər vermək və onu təyinat yerinə müvafiq müddətdə çatdırmaq kimi hallardan əlavə, daşıyıcı bəzi məsələlərə görə də məsuliyyət daşıyır. Sözügedən bu hallar aşağıdakılardır:

- yükləndirənin daşıyıcıya verdiyi yükə sərəncamverici sənədlərin itirilməsi; - nəqliyyat sənədlərinin itirilməsi (əgər daşıyıcı nəqliyyat sənədlərini itirərsə, buna görə o məsuliyyət daşıyır);

- nəqliyyat sənədlərindən, o cümlədən yükə sərəncamverici sənədlərdən doğru şəkildə, lazımi qaydada istifadə olunmaması

- yükləndirənin yük daşınması müqaviləsinin şərtlərini dəyişmək haqda göstərişlərinin icra edilməməsi.

Dövlətlərarası dəmir yolu hüququ üçün əsas məsələ daşıyıcının məsuliyyətidir. Əgər, daşımanı o, yerinə yetirərək yükü təyinat yerinə çatdırır. Nəticədə, yük sahibi də məsuliyyət daşıyır. Yük sahibi vagonların boşdayanma hallarını aradan qaldırmalıdır, bu vəzifənin icra olunmamasına görə

məsuliyyət daşıyır. KOTİF-ə əsasən, yük sahibi boş dayanma halları müşahidə olunduqda cərimə verir.

KOTİF-in təyin etdiyi əsas məsələlərdən biri daşıyıcıya necə pretenziya verilməsidir. KOTİF yük sahibi ilə dəmir yolu (daşıyıcı) arasında meydana gələn mübahisənin pretenziya (məhkəməyəqədər) proseduru (icraatı) əsasında həll edilməsinin mümkünlüyünü nəzərdə tutur. Ancaq pretenziya proseduru (icraatı), başqa sözlə desək, daşıyıcıya pretenziya verilməsi fakultativ xarakterlidir. Ancaq yük təyinat yerinə gec çatdırıldığında daşıyıcıya pretenziya 60 gün içinde verilməlidir. Bu yük alındığı andan etibarən hesablanır.

Pretenziya təkcə daşıma müqaviləsinin iştirakçlarına verilə bilər. O, indi qeyd edəcəyimiz dəmir yollarından birinə göndərilir:

- Yükün təyinat yerinin dəmir yoluna;
- Yükün yola salınma yerinin dəmir yoluna;
- Pretenziya verilməsinə səbəb olan halın baş verdiyi yerin dəmir yoluna.

Prenziyaya bəzi sənədlər qoşulur, bir sözlə əlavələr edilir. Bu sənədlərə, ilk növbədə, qaimə yaxud onun dublikatı, o cümlədən başqa vacib sənədlər aiddir. KOTİF üzrə sərnişin və baqaj daşımanın şərtləri. Sərnişin bileti b\ x sərnişin daşımalarında istifadə edilən əsas nəqliyyat sənədidir. Sərnişin beş yaşına qədər uşağı özü ilə heç bir ödəniş ödəmədən apara bilər. Belə olduqda uşağa ayrı yer verilmir və onun üçün xüsusi bilet alınmır, 5 - 10 yaşlı uşaqlara isə bilet güzəşt ilə satılır.

Sərnişin daşımadan imtina etmək hüququna sahibdir. O, bu hüququ tətbiq edərkən gediş haqqı ilə əlaqəli olaraq ödəniş bilet pulunu geri alır. Eyni zamanda sərnişin daşımadan yolun istənilən hər hansı bir hissəsində imtina edə

bilər. Belə olduğu təqdirdə ona yolun qalan hissəsinə bilet pulu qaytarılır. Sərnişinin istəyərsə özü ilə əl yükü apara bilər. Belə ki, o, özü ilə baqaj aparmaq hüququna da sahibdir. Əl yükü və baqaj çox fərqlənir. Ümumiyyətlə, əl yükü, sərnişinin tutduğu yerin altında yaxud üstündə aparılır. O, sərnişinin nəzarətində və sahibliyində olur. Bu səbəbdən də əl yükünün ziyan görməsinə görə daşıyıcı yox, sərnişinin özü məsuliyyət daşıyır. Yox əgər, əl yükünün ziyan görməsinə səbəb daşıyıcının hər hansı təqsirli hərəkəti olarsa, onda sərnişin deyil, daşıyıcı məsuliyyət daşıyır. Ancaq daşıyıcının təqsiri sübut edilməlidir.

Baqaj isə xüsusi olaraq ayrılmış yerlərdə daşınır. Baqajın daşınması baqaj qəbzi ilə rəsmiləşdirilir, ancaq əl yükündə belə deyil. Əl yükü daşındıqda isə müəyyən sənəd tərtib edilmir. Baqaj, daşıyıcının sahibliyi və nəzarəti altında qalır. Bu səbəbdən də o, baqajın ziyan görməsinə görə məsuliyyət daşıyır. Nəticədə, baqajın salamat qalmaması nəticəsində dəyən ziyan sübut edilməzsə, daşıyıcı hər 1 kq çəki üçün 20 frank həcmində, sübut edildikdə isə 40 frank həcmində məsuliyyət daşıyır.

Daşıyıcı eyni zamanda, sərnişin daşınması müqaviləsi üzrə məsuliyyət daşıyır. Onun məsuliyyət daşdığı hallar aşağıdakılardır:

1. Sərnişinin səhhətinin pozulması, sağlamlığında hansısa problemin yaranması;
2. Sərnişinin ölməsi;
3. Qatarın lazım olan yerə vaxtında çatmaması;
4. Daşımadan imtina edilməsi

Sərnişinin daşımadan imtina etmək, özü ilə əl yükü götürmək hüququ vardır. Baqajın daşınması zamanı, əl yükündən fərqli olaraq baqaj qəbzi ilə rəsmiləşdirilir.

Bildiyimiz kimi, KOTİF Qərbi və Mərkəzi Avropa ölkələri arasında həyata keçirilən daşımaları tənzimləyir. RF və MDB ölkələrində isə bu daşımalar “Dəmir yolu ilə dövlətlərarası yük daşımaları barəsində” Sazişlə tənzimlənilir (1950 ci il).

Dövlətlərarası dəmir yolu daşımalarının təkmilləşdirilməsi üçün faydalı olan başqa bir məsələ - MDB iştirakçısı olan ölkələrlə Baltik ölkələrinin dəmir yolu administrasiyaları arasında Dövlətlərarası dəmir yolu ilə yük əlaqələri barəsində Sazişin müxtəlif normalarının tətbiqinin üstünlükləri haqda müvafiq Sazişin bağlanması oldu (Bakı, 1997-ci il; 1 iyul 1998-ci il). Bu Sazişə müvafiq olaraq, iştirakçı-dövlətlər yükləri dəmir yolu əlaqəsi vasitəsilə BDYS əsasında, onun müxtəlif normalarının tətbiqinin həmin Sazişə əlavələrdə açıqlanan üstünlüklərini əsas götürərək həyata keçirmək haqda razılıq əldə etdilər. Bunlarda dəmir yolu ilə bərabər, tərəflərin stansiyaları arasında yük daşımaları prosesində Sazişin xidməti təlimat da daxil olmaqla, tətbiq olunmayan müddələrinin siyahısı verilir. Saziş müddəaları və xidməti təlimat tətbiq olunmadıqda əldə rəhbər tutulmalı olan normativ sənəd və əsasnamələrin siyahısı da göstərilir.

Dövlətlərarası dəmir yolu daşımalarının təşkili məsələlərinə aid bəzi sazişlər bağlanmışdır. Bu sazişlər quruluşuna və məzmununa qəbuluna görə 4 qrupa ayrılır:

1. Sərhəd dəmir yolu daşımalarına dair sazişlər
2. Xidməti təlimlər mövzusunda sazişlər
3. Vaqonlardan və başqa daşıma vasitələrindən istifadə edilməsi haqda sazişlər
4. Qarşılıqlı hesablaşmalar haqda sazişlər.

1. Sərhəd dəmiryolu daşımalarına dair sazişlər - iki tərəfli qaydada bağlanılır və onlar hökumətlər arası saziş formasında rəsmiləşdirilir. Məqsədi: sərhəd dəmiryolu stansi-

yaların iş qaydası, həmsərhəd olan dəmir yollarının nəqliyyat texniki əlaqələrini, ziyan dəydiyi hallarda tərəflərin məsuliyyətini təyin edir.

2. Xidməti təlimatlar - daşıyıcının (dəmir yolu) müştəri qarşısında məsuliyyət məsələsinin yoluna qoyulması zamanı xüsusi əhəmiyyət daşıyır. Burada dəmir yolu daşımaları prosesində yükün qəbulu, daşınması və sahibinə verilməsi, sərnişin və baqajın daşınmasında nəqliyyat kommersiya-əməliyyatının daşıyıcı tərəfindən həyata keçirilməsi qaydaları aiddir.

3. Vaqonlardan və başqa daşıma vasitələrindən qarşılıqlı istifadə haqda sazişlər - burada söhbət vaqon və başqa daşıma vasitələrindən gedir. Sərhəd satansiyasında vaqonlar və başqa daşıma vasitələri həmsərhəd olan xarici dövlətin dəmiryoluna daxil olur. Digər yandan yük sərhəd stansiyasına çatdıqda boşaldılmalı və xarici dövlətlərə məxsus vaqonlara yüklənməlidir (sərnişinlər düşüb yenidən minməlidir, yük isə boşaldılıb yenidən başqa daşıma vasitəsinə yüklənməlidir). Sərhəd stansiyalarında belə əməliyyatların aparılması məqsədə uyğun deyil. Bu səbəbdən də tərəflər vaqonlardan və başqa daşıma vasitələrindən müvəqqəti istifadəsinə izn verirlər. Bunun üçün öz aralarında müvafiq saziş imzalayırlar. Bu sazişlər iki tip olur:

1-ci tip - başqa ölkələrin dəmir yoluna vaqonlardan istifadə etmək hüququ verilməsini nəzərdə tutur.

2-ci tip - Ümumi vaqon parkı yaradılır və iştirakçı dövlətlər həmin parka bir neçə vaqon verir. Bu vaqonlardan birlikdə istifadə edilir.

4. Qarşılıqlı hesablaşma barədə sazişlər - Onlar əsasən hesablaşma əməliyyatlarının aparılması qaydasını və texnikasını təyin edir. Bu sazişlər daşımanın tətbiqinə, xidmət

göstərilməsinə görə dəmir yolları arasında hesablaşmanın qayda-qanunlarını təyin edir.

Qeyd etdiyimiz 4 qrup sazişi birləşdirən bir cəhət vardır. Bu cəhət odur ki, həmin sazişlərin hər biri dövlətlərarası dəmir yolu daşımalarının təşkili üçün bağlanır və dəmir yolları arasında yaranan münasibətləri yoluna qoymaq məqsədi güdür. Bu səbəbdən də onlara təşkilati sazişlər adı verilir.

“Dəmir yolu ilə dövlətlərarası yük daşımaları barəsində saziş” RF və başqa MDB dövlətlərində isə dəmir yolu nəqliyyatını nizamlayan mühüm Sazişdir. Bu, dəmir yolu ilə dövlətlərarası yük daşınması sektorunda çox vacib akt sayılır. Bu Saziş 1951-ci il noyabr ayının 1-də qüvvəyə minib. Saziş aşağıdakı məsələləri qaydaya salır:

- daşıma haqqı üzrə əlaqələr;
- daşıma sənədinin forması və onun hazırlanma qaydası;
- yükdaşıma şərtləri;
- təhlükəli yüklərin xüsusi xarakter daşınması şərtləri;
- yükün lazım olan yerə yerə təhvil verilmə vaxtı;
- yükün daşınmaya qəbul edilməsi üzrə əlaqələr;
- yükün təyinat yerində yük sahibinə verilməsi üzrə əlaqələr;
- daşıyıcının (dəmir yolunun) məsuliyyəti;
- yükgöndərənin və yükalanın məsuliyyəti;
- pretenziya və iddiaların irəli sürülməsi qaydaları və s.

“Dəmir yolu ilə beynəlxalq sərnişin və baqaj daşınması” barəsində saziş 1950-ci ildə Asiya və Avropa ölkələri tərəfindən qəbul olunmuşdur. Dəmir yolu nəqliyyatı ilə edilən beynəlxalq sərnişin daşımaları müqavilə hesabına rəsmiləşdirilir. Bu müqavilə bir başqa cür dəmir yolu ilə dövlətlərarası sərnişin daşınması müqaviləsi də adlanır. Dəmir yolu ilə dövlətlərarası sərnişin daşınması müqaviləsi dəmir yolu ilə sərnişin arasında olur.

Sazişə əsasən, sərnişinin özünün daşınması üçün bilet alması şərtdir. Ancaq bileti olan sərnişin qatarda getmək hüququ qazanır. Sazişə əsasən, sərnişin aşağıdakı hüquqlara sahibdir:

- biletin yararlılıq müddətində səfərin dayandırılması;
- səfərdən imtina edilməsi;
- biletin yararlılıq müddətinin uzadılması haqda xahiş olunması;
- qatara gecikən zaman biletin yenisi ilə əvəz edilməsi haqda xahiş olunması;
- özü ilə 35 kiloqrama qədər ödənişsiz olaraq əl yükünün aparılması (10 yaşa kimi bütün uşaqlara görə 15 kiloqrama qədər).

Sərnəşinin əl yükü formasında götürdüyü əmlak nəzərdə tutulandan çox ola bilər. Bu zaman əl yükünü baqaj kimi daşımaq olar. Bir bilet üçün baqaja qoyulan hədd 100 kq-dan çox deyil. Sərnəşinin sahib olduğu hüquqlardan biri də baqaj daşınma hüququdur. Belə ki, sərnəşin baqajın daşınması haqda dəmir yolu ilə əlavə müqavilə imzalayarsa, o, həmin hüququ icra edə bilər. Baqajın daşınması üçün bu cür müqavilə baqaj qəbzi sayılır.

Sərnəşin istərsə özü ilə yük baqajı da apara bilər. Yük baqajı kimi sərnəşinin xüsusi əşyaları, avtomobil ilə yanaşının nəqliyyat vasitələri və kiçik yükləri daşıya bilər. Yük baqajının daşınması «adlı mal baqajı» qəbzi ilə rəsmiləşdirilir. Yükgöndərən mütləq onun qiymətini bildirməlidir.

Yük baqajını baqaj və yükdən ayırmaq lazımdır. Yük baqajına ancaq dəmir yolu və dəniz daşımalarında rast gəlinir. O, sərnəşin qatarının baqaj vaqonunda, poçt-baqaj qatarında yaxud gəminin anbarında daşınır.

Əl yükünün zərər görməsinə görə daşıyıcı yox, məhz sərnəşinin özü məsuliyyət daşıyır. Çünki, daşınma prosesində əl yükü sərnəşinin müşahidəsi və nəzarəti ilə olur.

AR dövlətlərarası dəmir yolu daşımalarının qaydaya salınması məsələsi haqda xarici dövlətlərlə (RF, Ukrayna, Türkmənistan, Özbəkistan və s.) bəzi ikitərəfli sazişlər imzalamışdır. Sözügedən sazişlərdə dəmir yolu daşımalarının əlaqələndirilməsi və dəmir yolu nəqliyyatı idarələrinin fəaliyyətinin hüquqi qaydaya salınmasının xüsusiyyətləri təyin olunur. Qeyd edilən sazişlərdə dəmir yolu nəqliyyatı ilə icra edilən dövlətlərarası yük və sərnəşin daşımalarının yerinə yetirilməsində bir sıra qaydaların saxlanılmasına cəhd edilir.

7.4. Beynəlxalq dəmir yol yükdaşımalarına gömrük nəzarəti

Dəmir yollarına gömrük nəzarəti daxili və sərhəd gömrük orqanları tərəfindən aşağıdakı yerlərdə təşkil edilir:

- bilavasitə sərhəddə yerləşən nəzarət məntəqələrində;
- dövlətlərarası sərhəd keçid məntəqələrində;
- sərhəd dəmir yolu stansiyalarında,
- yaxın sərhəddaxili stansiyaları və sərhəd keçid məntəqələri arasında.

Daxili gömrükxanada gömrük nəzarəti xüsusi olaraq ayrılmış dəmir yollarında malların yerləşdirildiyi ərazidə, dəmir yolu stansiyasında təşkil edilir. Fiziki şəxslərin gömrük rəsmiləşdirilməsi aşağıdakı yerlərdə həyata keçirilir;

- Sərnəşin qatarlarının vaqonlarında
- Sərhəd dəmiryolu stansiyalarının vağzallarında

Kompleks texnoloji nəzarət - rəsmiləşdirmə nəzarətdə iştirak edən nəzarət xidmət xəttini birləşdirir.

Ölkəni tərk edərkən göstərilən sxemə daxil edilir:

- nəzarət sərhəd xətti;
- gömrük nəzarəti xətti, poçta, telefon, teleqraf və bank;
- baqaj və yük nəqliyyat müəssisələrinin beynəlxalq daşımalarının baş tutduğu rəsmiləşdirmə xətti;
- təhlükəsiz xətti - adamlarının altında olan silahların və metalların miqdarına nəzarət xətti.

Gömrük nəzarəti xəttində əl yüklərinin və baqajın yoxlanılması prosesində malların içində heyvani və bitki mənşəli məhsulların olduğu şəraitdə baytarlıq və fitosanitariya nəzarəti orqanlarının işçiləri çağırılır.

Ölkəyə gələrkən kompleks texnoloji nəzarətə daxil edilir:

- yükün və baqajın alınması xətti
- sərhəd nəzarəti xətti
- baytarlıq və fitosanitar nəzarəti növünə müvafiq gömrük nəzarəti xətti.

Gömrük- sərhəd rəsmiləşdirilməsi və nəzarətdə dövlət xidməti orqanlarının qarşılıqlı hərəkətinin təşkili məsələsi öz əksini gömrük sərhəddinin mühafizəsinə dair gömrük rəisinin qərarlarında tapır. Şəxsin, malların və nəqliyyat vasitələrinin sərhəd rəsmiləşdirilməsinin ümumi qaydasının texnoloji sərhəd rəsmiləşdirmə sxemi gömrük orqanlarının, sərhəd səhiyyə- sanitar, fitosanitar, baytarlıq və başqa orqanların, həmçinin sərhəd dəmir yolu stansiyası rəisinin və onun təbəçiliyində olan xidmətedici heyətinin birgə fəaliyyəti nəticəsində tərtib olunur.

Hər bir xidmət sahəsində ayrılıqda hazırlanan texnoloji sxem tərəflərin öz sahələrinə görə malların və nəqliyyat vasitələrinin rəsmiləşdirilməsinin vahid texnoloji sxemini hazırlamağa imkan verir. Hazırlanmış vahid sxem razılaşdırıl-

dıqdan sonra sərhəd dəmir yolu stansiyasının rəisi və gömrük rəisi tərəfindən təsdiq olunur.

Dövlət sərhədindən keçən hər bir dəmir yolu buraxılış məntəqəsi, yerli şərait nəzərə alınmaqla sərhəd dəmir yolu stansiyasının rəhbəri, sərhədçilərə və gömrük orqanları ilə birlikdə bilavasitə gömrük, sərhəd nəzarətini həyata keçirmək üçün müəyyənləşdirilir. Bu yerlərdə nəzarəti həyata keçirmək məqsədilə lazımi şərait yaradılır. Şəxslər, mallar və nəqliyyat vasitələri üçün bağlı olan ərazilərdə beynəlxalq araşdırmalar aparmaq, valyuta əməliyyatları və başqa qeyri-qanuni fəaliyyətlə məşğul olmaq, qeyri-qanuni dövlət sərhəddini keçmək, qaçaqmalçılıq hərəkətləri istisna təşkil edir, gömrük orqanları və sərhəd qoşunları əlavə mədudlaşdırıcı rejim təşkil edirlər.

Baxış meydançalarına beynəlxalq xəbərlər üçün vaqonların qalığı buraxılmır. Sərhəd- gömrük nəzarəti dövründə beynəlxalq məlumatlandırma məqsədilə vaqonlara şəxslərin daxil edilməsi qadağan edilir.

Sərnişinləri qarşılayan və yola salan şəxslərin gömrük pasport yoxlaması aparılan zaman daxil olması icazə verilmir. Sərhəd dəmir yolu məntəqəsində sərnişinlərin qatardan düşməsi və qatara minməsi, beynəlxalq məlumatlandırma, həmçinin poçta, baqaj və başqa əmlakın yüklənməsi (boşaldılması) ancaq sərhəd və gömrük rəhbər orqanlarının icazəsi ilə aparılır. Sərhəddə buraxılış məntəqəsində buraxılış rejimi tətbiq edilir.

Gömrük rəsmiləşdirməsi və nəzarəti ancaq gömrük orqanlarının verdiyi icazə vərəqəsi əsasında girmək olar. Sənədlərin yoxlanılması, baxışın keçirilməsi, müşahidələr etmək, yerli şərait nəzərə alınmaqla qatarın müşayiət edilməsi sərhəd və gömrük xidmət orqanların əsas işi hesab olunur.

Nəzarət buraxılış xidmətinin təşkili. Sərhəd dəmir yolu stansiyasının nəzarət məntəqəsi müxtəlif ölçülü qatarlara baxış keçirilməsi üçün mühəndis qurğularının, dəmir yolu həlqələrinin yaradılması kimi başa düşülür. Məntəqələrin əlamətləri - əraziyə hasarın çəkilməsi, signal sisteminin yaradılması yaxud qanunsuz müdaxilələrin aradan qaldırılması üçün başqa vəsaitlərdən istifadədə özünü biruzə verir.

Nəzarət məntəqələrində işləyən gömrük və sərhəd orqanları işçilərinin növbə çəkməsi üçün xüsusi binalar tikilir, lazımi avadanlıqlarla təchiz olunur. Nəzarət məntəqələri üzrə əsas təyinat gömrük sərhəddinə gələn və gedən sərnəşin qatarlarının xaricində və daxilində olan bütün yüklərə baxış keçirilmək, onların əvvəlki qaydada olmasını müəyyənləşdirmək.

Plombları açılmış vaqonların açılması və ona baxışın keçirilməsi dəmir yolu stansiyasının nümayəndələri ilə birgə həyata keçirilir və aktlaşdırılır. Hazırlanmış akt dəmir yolu stansiyasının nümayəndəsi, gömrük orqanı və sərhəd qoşunlarının nəzarət buraxılış məntəqələrinin nümayəndələri tərəfindən imzalanır. Stansiya və vağzallarda xidmətin təşkili. Vağzalda və başqa binalarda sərhəd qoşunları, gömrük orqanları və başqa təşkilatlar üçün xidməti binalar ayrılır, hansiki, Azərbaycan dövlət sərhəddindəki müəyyən şəxslərə, mallara və nəqliyyat vasitələrinə, bəzən əmlaka nəzarət təşkil olunur.

Gömrük rəsmiləşdirilməsi və nəzarəti üçün dəmir yolu vağzallarında gömrük rəsmiləşdirilməsi və sərhəd nəzarəti üçün ayrılan zal avadanlıqlarla, texnoloji xəttlərlə, pasport-gömrük və başqa növ sərhəd rəsmiləşdirilməsi aparmaq üçün vacib vasitələrlə təchiz olunur.

Ölkəyə gələnlər və ölkədən gedənlər bu məntəqələrdə yoxlamadan keçirlər. Fiziki şəxs sərhəd stansiyasından keçərək xarici ölkələrə gedərkən sərhəd nəzarət məntəqəsindəki zala gələrək əl yükünü və baqajı, qalanlarını isə bilavasitə qatarda gömrük rəsmiləşdirilməsindən və s. nəzarətdən keçirir.

Sərnişinlərdən əl yüklərinin və baqajın alınması, xaricdən sərnişin haqda birbaşa, aramsız məlumatın göndərilməsi zərurətindən irəli gəlir və alınmış yüklərin, baqajın ayrılmış xüsusi zalda dəqiq gömrük rəsmiləşdirilməsi və nəzarəti gömrük orqanlarının vəzifəli şəxslərin icazəsi əsasında həyata keçirilir.

Qatarda təşkil edilən nəzarət - baxış tədbirləri və gömrük rəsmiləşdirilməsi ən gərgin iş hesab olunur. Qatarda verilmiş vaxt ərzində hərəkət cədvəllə məhdudlaşdırılır. Sərhədçilərin və gömrükçülərin xidməti növbəsi dövlət xidmətindən keçən sərnişin və yük qatarlarının hərəkət qrafiki nəzərə alınmaqla qurulur və razılaşdırılır.

Gömrük sərhəddində ortaya çıxan operativ vəziyyətdən asılı olaraq və regiondakı gömrük orqanı bölmələrinin iş ilə bağlı xidməti fəaliyyət başlayır, yaxud xüsusi hazırlanmış əməliyyat aparılır.

Gündəlik xidmət-vahid plan və düşüncə əsasında hər hansı ərazidə, rayonda qaçaqmalçılıq fəaliyyəti ilə bağlı təmizləmə aparmaq, gömrük qaydalarının pozulmasının qarşısını almaq, gömrük orqanı işçilərinin, vəzifəli şəxslərin və onların ailə üzvlərinin təhlükəsizliyini təmin etmək və onların üzərinə düşən vəzifəni müvəffəqiyyətlə yerinə yetirmələri üçün razılaşdırılmış yerdə, daimi hərəkətdə olan operativ bölmənin, rejimlə bağlı hüquq mühafizə orqanı qrupu və gömrük orqanı ilə əlaqəli formada məqsədin həyata keçiril-

məsidir. Xüsusi əməliyyat - sərhəd qoşun hissə və bölmələrinin federal sərhəd xidməti, ərazi orqanları və vergi polisi birləşmələrinin qarşılıqlı hərəkəti əsasında aparıla bilər.

Yük qatarında gömrük rəsmiləşdirilməsi və gömrük nəzarəti. Yük qatarları və onlarda daşınan mallar, o cümlədən başqa mallar və nəqliyyat vasitələri ölkədən çıxarılarkən və başqa ölkələrdən onun ərazisinə gətirilərkən gömrük nəzarətinə cəlb edilir. Bu səbəbdən də vaqonlar və hərəkətdə olan heyət sərhəd dəmir yolu stansiyasında yüklər və nəqliyyat vasitələrində olduğu kimi gömrük rəsmiləşdirilməsinə məruz qalırlar. Onlarda aparılan yüklər daxili gömrükxanada yaxud gömrük sərhəddində olan gömrük məntəqəsində rəsmiləşdirilə bilər.

Yük qatarının gömrük rəsmiləşdirilməsi sərhəd dəmir yolu stansiyası və dəmir yolu stansiyası arasında olan çıxış nəzarət məntəqəsində təşkil oluna bilər. Nəzarət məntəqəsində qatar briqadasına vizual baxış keçirilir, lazım olan şəraitdə isə aparılan yüklərə də baxılır və onun müşayiət olunması təşkil edilir.

Dəmir yolu sənədlərinin yoxlanması və həyata keçirilən baxış tədbirləri dəmir yolu parkında və nəzarət məntəqələrində aparılır. İdxal və İxrac əməliyyatları aparılan qatarlarda gömrük rəsmiləşdirilməsinin özünə məxsus xüsusiyyətləri vardır.

Mövzuya aid sual və tapşırıqlar

1. Dövlətlərarası dəmiryolu daşımalarının mahiyyətini izah edin
2. Dəmir yolu daşımalarının üstün və çatışmayan cəhətləri
3. Dəmiryolunun yaranması tarixi və formalaşması prosesləri.

4. Dəmiryolu ilə beynəlxalq daşıma və onun xüsusiyyətləri
5. Beynəlxalq dəmiryolu nəqliyyatını başqa nəqliyyat növlərindən fərqləndirən dörd xüsusiyyəti
6. Beynəlxalq dəmir yolu daşınmalarının rəsmiləşdirilməsi qaydaları
7. Dövlətlərarası dəmir yolu daşımalarının əsas sənədləri.
8. Dövlətlərarası dəmir yolu daşımalarının növlərini söyləyin.
9. Beynəlxalq dəmiryol daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi
10. Dövlətlərarası dəmiryolu daşımaları üzrə beynəlxalq sazişlər, müqavilələr, birliklər, ittifaqlar, konfranslar hansılardır?
11. Beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının tərəqqisində hansı xüsusişdirilmiş təşkilatların xüsusi rolu olmuşdur
12. KOTİF Konvensiyası haqqında danışın
13. “Dəmir yolu ilə dövlətlərarası yük daşımaları barəsində saziş” haqqında danışın
14. “Dəmir yolu ilə dövlətlərarası sərnişin və baqaj daşınması” barəsində saziş haqqında məlumat verin
15. Beynəlxalq dəmir yol yükdaşımalarına gömrük nəzarəti

MÖVZU VIII

BEYNƏLXALQ QARIŞIQ (İNTERMODAL) DAŞIMALARIN TƏŞKİLİ

8.1. Beynəlxalq qarışıq daşımlar anlayışı, üstün və çatışmayan cəhətləri.

Ayrı-ayrı ölkələr arasında yük yaxud sərnişin daşımaları 2 və daha çox nəqliyyat növündən istifadə olunmaqla həyata keçirilir. Bu cür nəqliyyat daşımlarına beynəlxalq qarışıq daşımları, intermodal daşıma yaxud multimodal daşıma da deyilir. Dövlətlərarası qarışıq daşımları başqa daşıma növlərindən fərqləndirən cəhət odur ki, bu daşımların üzvlərindən biri olan operator vahid daşıma sənədi əsasında daşıma prosesini təşkil edir.

Dövlətlərarası qarışıq daşımların yerinə yetirilməsi zamanı yükəndərən, operator, yükalan və başqa şəxslər arasında, o cümlədən nəqliyyat daşıma əlaqələri ilə bağlı dövlətlər arasında bəzi nəqliyyat-hüquq münasibətləri meydana gəlir. İntermodal daşımların meydana gəlməsi keçən əsrin başlanğıcına təsadüf edir . Vurğulamaq lazımdır ki, daşıma zamanı, ancaq nəqliyyatın müəyyən bir növü (misal üçün, avtomobil nəqliyyatı, hava nəqliyyatı və s.) iştirak edir. Yəni, yük, adətən, bir nəqliyyat növü vasitəsilə daşıma-raq məntəqəyə təhvil verilir. Ancaq müəyyən səbəbə görə bəzi hallarda yükü nəqliyyatın ancaq bir növü ilə təyinat yerinə təhvil vermək qeyri-mümkündür, başqa sözlə desək bir nəqliyyat növü kontekstində yük sahibinə daşıma xidməti

göstərilməsi mümkün olmur. Hər bir nəqliyyat növünün özünəməxsus üstün və çatışmayan (qüsurlu) cəhətləri vardır. Məsələn üçün, dəniz nəqliyyatının üstün cəhəti odur ki, o, daşıma haqqı az olan nəqliyyat növüdür. Onun çatışmaz cəhəti odur ki, daşıma prosesi limanlarda başlayır, limanlarda da başa çatır («limandan limana» prinsipi). Dəniz nəqliyyatı ilə yük, satıcının anbarından alıcının anbarına nəql olunur. Yəni, avtomobil nəqliyyatı yükü «qapıdan qapıya» çatdırmaq xüsusiyyəti ilə səciyyələnir ki, bu, onun üstün xüsusiyyətlərindən biridir. Beləliklə, nəqliyyatın bu növünün öz çatışmaz cəhətləri də vardır. Məsələn üçün, yükləyişmə qabiliyyəti məhduddur, başqa sözlə desək o, böyük həcmli daşımalar etmək qabiliyyətinə sahib deyildir. Avtomobil nəqliyyatına daşıma haqqının çox olması, daşımanın yüksək enerji tələb etməsi, məsafə cəhətdən məhdud sahədə tətbiq edilməsi, yollarda tıxacların yaranması və başqa bir çox qüsurlu cəhətlər xasdır.

Vurğulamaq lazımdır ki, nəqliyyatın növləri daşımanın coğrafiyası, daşıma haqqı, yükü təyinat yerinə təhvil vermə müddəti, yükün salamat qalmasının təminatı nöqtəyindən və s. qüsurlu cəhətlərə sahibdir. Belə halda dövlətlərarası daşımanı nəqliyyatın bir növü ilə yerinə yetirmək qeyri-mümkün olur.

Dövlətlər arasında daşımanın faydalı və qarşılıqlı şəkildə təşkil edilməsi problemi nəqliyyatın bir neçə növünün iştirakı ilə həll edilə bilər. Bu məqsədlə yükün daşınma marşrutu müəyyən edilir, daşıma prosesini yerinə yetirmək üçün nəqliyyatın müxtəlif növləri seçilir və onlardan hamısının müsbət keyfiyyətlərindən istifadə olunur. Bu cür daşıma dövlətlərarası nəqliyyat hüququnda dövlətlərarası qarışıq daşıma adlanır. Dövlətlərarası qarışıq daşımanı (intermodal

transport; combined transport; multimodal transport;) qarışıq daşımadan fərqləndirmək lazımdır. Bu daşımanı hərdən kombinə olunmuş daşıma da adlandırırlar.

Nəqliyyat prosesini həyata keçirmək üçün 2 və daha çox nəqliyyat növündən istifadə edilsə bu qarışıq daşıma adlanır. Belə daşıma üçün ən azı nəqliyyatın 2 növü iştirak edir. Adətən ona birbaşa qarışıq daşıma da deyilir. Qarışıq daşıma, ilk növbədə nəqliyyat infrastrukturu müəssisəsinin iştirakı ilə yerinə yetirilə bilər. Bununla yanaşı, qarışıq daşıma bu cür müəssisələrin iştirakı olmadan da yerinə yetirilə bilər. Belə olduqda yük ardıcıl olaraq müəyyən nəqliyyat növünün daşıyıcısından başqa bir nəqliyyat növü daşıyıcısına verilir.

Dövlətlərarası qarışıq daşımaya isə, vurğulamaq olar ki, o, nəqliyyatın ənənəvi sistemindən (unimodal transport), unimodal daşımadan bir sıra xarakterik cəhəti ilə fərqlənir. Unimodal daşıma nəqliyyatın bir növü tərəfindən həyata keçirilir. Bu cəhətlər aşağıdakılardır:

- ən azı 2 nəqliyyat növünün iştirak etməsi;
- daşımanın 2 dövlət arasında baş tutması;
- daşıma iştirakçılarından birinin daşıma prosesini vahid daşıma sənədi (müqavilə) əsasında təşkil etməsi;
- yükün, xüsusi qablarda (çən və konteyner) daşınması.

Qeyd edilən cəhətlərdən ikisi dövlətlərarası qarışıq daşıma və qarışıq daşımanı fərqləndirməyə imkan verir.

1. Daşımanın 2 dövlət arasında olması
2. Daşıma prosesinin operator tərəfindən təşkili.

İki dövlət arasında həyata keçirilən, yük göndərmə və təyinat yeri 2 müxtəlif ölkə ərazisində olan və vahid daşıma sənədi üzrə operator tərəfindən bir neçə nəqliyyat növünün iştirakı ilə həyata keçirilən daşıma dövlətlərarası qarışıq da-

şıma adlanır. Bu daşıma növünə intermodal daşıma və ya multimodal daşıma da deyilir.

İntermodal daşımaların faydası çoxdur. Dövlətlər belə daşımaların tərəqqi etdirilməsində ciddi işlər görürlər. Dünya dövlətlərinin hamısı bunu dəstəkləyir. İntermodal daşımalar dedikdə yalnız dövlətlərarası deyil, eyni zamanda qitələrarası daşımalar da nəzərdə tutulur.

Bu daşımanın bəzi üstün cəhətləri vardır:

I qarışıq daşımalar nəqliyyat infrastrukturunu müəssisələri (hava limanları, terminallar, dəniz və çay limanları və s.) də daxil olmaqla ölkənin nəqliyyat sisteminin tərəqqisinə imkan yaradır;

II qarışıq daşıma operatorlarının fəaliyyəti nəticəsində nəqliyyat xidmətinin ixrac olunması artır və qarşılığında isə ölkə büdcəsinin gəliri artır;

III milli operatorların fəaliyyəti daxili nəqliyyat xidməti bazarına xarici nəqliyyat şirkətlərinin daxil olmasına mane olur;

IV ölkənin imicinə pozitiv təsir göstərir.

8.2. Beynəlxalq qarışıq daşımanın prinsipləri, xüsusiyyətləri

Beynəlxalq intermodal daşımaların təşkil edilməsi və həyata keçirilməsi zamanı xüsusi prinsiplər tətbiq edilir ki, bu prinsiplər aşağıdakılardır: -daşıma prosesində bir neçə müxtəlif nəqliyyat növündən istifadə;

-yüklərin «qapıdan qapıya» çatdırılması;

-yükün məntəqəyə vaxtında çatdırılması;

- daşımanın operator tərəfindən yerinə yetirilməsi;

-bütün nəqliyyat prosesini dövrü üçün operatorun cavabdeh olması vəs. Əvvəl vurğuladığımız kimi, unimodal daşı-

malarda bir nəqliyyat növü iştirak edir. Sözsüz ki, hava və dəniz nəqliyyatı və s. kimi yalnız bir nəqliyyat növü vasitəsi ilə yükü «qapıdan qapıya» çatdırmaq qeyri-mümkün olur. İntermodal daşıma bu xüsusiyyəti ilə unimodal daşımadan fərqlənir.

İntermodal daşımaların üstünlüyü odur ki, bu daşımalar bir şəxs tərəfindən həyata keçirilir. Həmin operator daşımanı özü həyata keçirə bilər yaxud onun həyata keçirilməsini başqa birinə tapşıra bilər. Operator daşımanın kim tərəfindən yerinə yetirilməsindən asılı olmayaraq, daşımanın realizəsinin təmin edir.

Operator qarışıq daşımanın əsas təşkilatçısıdır. Operator ekspeditor və daşıyıcı funksiyasını icra etsə də, onu nə ekspeditor, nə də agent saymaq olmaz. O, yükləndirənlə (daşıma xidməti sifarişçisi ilə) qarışıq daşıma müqaviləsi imzalayır. Məhz bu səbəbdən də operator müqavilə imzalayan tərəflərdən biridir.

Yükləndirənlə operator arasında qarşılıqlı əlaqələr ancaq bir nəqliyyat sənədi ilə tənzimlənir. Bu sənəd yükün operator tərəfindən sifarişçidən qəbul olunduğu andan yükalana təhvil verildiyi anadək bütün daşıma dövrünü əhatə edir.

İntermodal daşıma zamanı yük sahibi və daşıyıcılar arasında heç bir münasibət olmur. Bu, qarışıq daşımanı unimodal daşımadan fərqləndirməyə imkan verən mühim cəhətdir. Operator yükü təhvil alarkən yükləndirənə nəqliyyat sənədi verir. Bu sənəd qarışıq yük daşınması müqaviləsinin imzalanmasını ifadə edir, eyni zamanda bu müqavilənin bağlanma faktını təsdiq edir. Həmin sənəd yükün yolda olduğu müddətdə operatorun məsuliyyət daşınmasını təsdiq edir.

İntermodal daşımalardan ancaq o vaxt danışmaq düzgündür ki, qarışıq daşımaların, beynəlxalq bir statusu olsun. Qarışıq daşımalar isə ancaq belə bir şərtə əməl edildikdə beynəlxalq statusa sahib ola bilər ki, yükün daşınma üçün təhvil alındığı yer və yükün yükü almağa səlahiyyəti olan şəxsə verildiyi yer 2 müxtəlif dövlətin ərazisində olsun. Yük-göndərənin, operatorun və yükalanın hansı dövlətə aid olmasının (onların «milli mənsəbiyyətinin») heç bir faydası olmadığına görə, belə aidiyyətin məsələyə aiddiyyəti yoxdur. Yuxarıda qeyd etdiyimiz şərt olduqda, qarışıq daşıma nəqliyyat prosesinin bir dövlətə aid olmasına baxmayaraq, yenə də beynəlxalq status qazanır.

Qarışıq daşıma operatorunun fəaliyyətinin əsas məqsədi daxili və beynəlxalq bazarda yük sahiblərinin - müştəri kontingentinin hesabına daha çox gəlir qazanmaqdan ibarətdir. Onların mənafeyi də sırf bununla təyin edilir.

8.3. Beynəlxalq intermodal daşımaların təşkili

Yükün təyinat yerinə çatdırılması bəzən nəqliyyatın 2 və daha çox növündən istifadə olunmasını tələb edir. Bu zaman yük daşınmaq üçün hazırlanır, sənədlər tərtib edilir, avtomobilə yüklənərək dəmir yolu stansiyasına göndərilir. Daha sonra yük vaqonlara yüklənir və dəmir yolu ilə ölkənin müəyyən limanına daşınır. Limanda yük boşaldılır və anbarda qalır. Gəmi verildikdə isə yük yenidən gəmiyə yüklənir və dəniz vasitəsilə xarici limana nəql olunur. Orada yük gəmidən boşaldılaraq avtomobil nəqliyyatı ilə lazım olan yerə çatdırılır.

Yuxarıdakı vəziyyətə əsasən yükdaşıma 3 yolla həyata keçirildi:

1. Yükgöndərən espeditorun xidmətindən yararlanmır. O, yükü göndərmək üçün heç kimin yardımına ehtiyac duymadan sərbəst şəkildə hərəkət edir. Yükün məntəqəyə çatdırılmasını təmin etmək üçün yükgöndərən bir neçə daşıma müqaviləsi imzalamalıdır. İmzalanacaq müqavilələrin sayı yükdaşıma iştirakçılarının və yükün bir nəqliyyat növündən boşaldılıb başqa birinə yüklənmə məntəqələrinin sayından asılıdır. Müqavilələrdə yükün bir iştirakçıdan qəbul edilməsi və digərinə verilməsi üzrə əməliyyatlar nəzərdə tutulmalıdır. Yük ilk göndərilmə yerində daşıyıcıya verildiyi andan etibarən nə yükgöndərən, nə də yükalanın praktiki nöqtəyi-nəzərdən yükdaşıma prosesinə qarışmaq və onu yoxlamaq imkanı olmur.

Yük yolda olan zaman itərsə, zədələnersə, əvvəlcə yükalan bu hadisənin marşrutun hansı hissəsində baş verməsini təyin etmək lazım olacaqdır. O, bundan sonra təqsirkar şəxsdən zərərin qarşılığının ödənilməsini istəyə bilər. Yükün ziyan gördüyünü müəyyən etmək isə son dərəcə çətin işdir. Yük sahibi yükün ona aid olduğunu sübut etməlidir. Digər yandan, yük sahibi daşıma prosesinin iştirakçısı (subyekti) kimi tanınmır. Yükdaşımının bu yolla təşkil edilməsi və həyata keçirilməsi, o cümlədən nəqliyyat prosesi iştirakçıları arasında meydana gələn müqavilə münasibətləri mürəkkəb xarakterlidir. Bu, çox ağır və əziyyətli bir işdir. Bu səbəbdən də praktikada həmin yoldan çox az istifadə edilir.

2. Ekspeditorların göstərdikləri xidmətlə əlaqədardır. Yük sahibləri bəzən ekspeditorların xidmətindən yararlanırlar. Onlar tərəfindən daşımaların, o cümlədən qarışıq daşımaların təşkil olunması mümkündür. Ekspeditorun göstərdiyi xidmət mülki-hüquqi müqavilə ilə rəsmiləşdirilir.

Dövlətlərarası əmtəə mübadilə prosesi belə mübadiləyə xidmət edən müqavilələrin imzalanmasını tələb edir. Bu müqavilələrdən biri ekspedisiya müqaviləsidir.

Beynəlxalq ekspedisiya müqaviləsinə əsasən, ekspeditor sifarişçiyə beynəlxalq nəqliyyat köməyi ilə yükün yollanması və ya yükün alınması ilə əlaqədar xidmət göstərir və ya belə xidməti təşkil edir. Bu müqavilənin tərəfləri rolunda ayrı-ayrə dövlətlərin subyektləri çıxış edir. Ekspeditor öz fəaliyyəti üzrə bəzi funksiyaları icra edir ki, daşıyıcı ilə yük daşınması müqaviləsi imzalamaq bunlardan biridir. Belə ki, yük sahibi daşıyıcı ilə yük daşınması müqaviləsini şəxsən deyil, ekspeditor vasitəsilə imzalayır. Bununla yanaşı, yükü daşınmağa yük sahibinin özü hazırlamır. Yük sahibi bununla əlaqədar bütün vacib əməliyyatların aparılmasını ekspeditora tapşırır.

AR-nın nəqliyyat hüququna görə, ekspeditor ekspedisiya müqaviləsi ilə öhdəliyinə götürdüyü işlərin icra olunmadığı bütün hallar üçün müştəri qarşısında məsuliyyət daşıyır. O, müştəriyə dəymiş ziyanın əvəzini ödəməlidir. Daşıyıcı yalnız hərəkət etdiyi zaman müştəri qarşısında daşıyıcı yox, ekspeditor məsuliyyət daşıyır (MM-in 825-ci maddəsinin 5-ci bəndi). Ancaq ekspeditorun daşıyıcıya reqress tələb hüququ vardır. Bununla yanaşı, ekspeditor bəzən daşıyıcının yalnız hərəkəti üçün məsuliyyət daşımır.

Ekspeditor qarışıq daşımanı həyata keçirmək üçün yükü alır və yükgöndərənə qəbz (ekspeditor qəbzi) təhvil verir. Qəbz yükün ekspeditora çatdırıldığını göstərir və onunla yükgöndərən arasında hüquq münasibəti yaradır. O, daşıyıcılar üçün məcburi deyildir.

3. Daşıyıcı ilə yükgöndərən arasında vasitəçi rolunu oynayan mülh ekspeditorudur. Ekspeditor öz adından, ancaq

yükgöndərəninin hesabına hərəkət edir (daşıyıcı ilə yük daşınması müqaviləsi imzalayır və s.).

Ekspeditor vasitəsi olduğundan yükün salamat qalmasına yaxud yükün məntəqəyə çatdırılma müddətinə əməl olunmadığına görə məsuliyyət daşımır. Ümumi qaydaya əsasən, ekspeditor daşımını yerinə yetirmək üçün daşıyıcı ilə arasında imzaladığı yük daşınması müqaviləsinin icrası üçün cavabdeh deyil.

Yük daşımalarının təşkil edilməsinin və həyata keçirilməsinin başqa yolu birbaşa qarışıq daşıma yaxud qarışıq daşımadır. Bu, daşıma prosesi iştirakçılarının mənafeələrini qorumağa yönələn, onların hər biri üçün münasib yoldur. Yükgöndərən təkcə bir yük daşınması müqaviləsi imzalayır və yükü qarışıq daşıma operatoruna verir. Əgər yük yolda (daşıma prosesində) itərsə, zədələnersə və s., bu zaman yük sahibi məsələnin «təfərrüatını» aydınlaşdırmayacaqdır. Onun «işi» daşıyıcı ilə deyil, qarışıq daşıma operatorlarıdır. Nəticədə, məsuliyyət məsələsi etibarlı şəkildə təmin edilir.

Bununla yanaşı, yükün məntəqəyə çatdırılma prosesi operatorun nəzarəti altında olur. Bu səbəbdən də yük sahibi istənilən vaxt yükün daşınması və onun vəziyyəti haqda ondan dəqiq məlumat ala bilər.

8.4. Beynəlxalq qarışıq daşımalarda operator və onun rolu

İntermodal daşıma operatoru intermodal daşımaların təşkil edilməsində və həyata keçirilməsində vacib fiqur hesab olunur. Onun hüquqi rejimi aşağıdakı üç əsas əlamətlə müəyyən olunur:

1) operator öz adından hərəkət edən şəxsin vasitəsilə İntermodal daşıma müqaviləsi imzalayan şəxsdir;

2) operator qarışıq daşıma müqaviləsinin tərəflərindən-
dir;

3) operator intermodal daşıma müqaviləsinin icra edil-
məsi üçün öz üzərinə məsuliyyət götürən şəxsdir.

İntermodal daşıma müqaviləsi isə, vurğulamaq lazımdır
ki, bu müqaviləyə əsasən, operator beynəlxalq intermodal
daşımanın yerinə yetirilməsinin təmin olunmasını haqq əvə-
zində öz öhdəsinə götürür.

İntermodal daşıma operatoru şəxsən öz adından yaxud-
onun adından hərəkət edən başqa şəxsin hesabına qarışıq
daşıma müqaviləsi imzalayan, müqavilə tərəfi kimi özünü
göstərən və müqavilənin icra olunması məsuliyyətini öhdəli-
yinə götürən şəxsdir. Operatorları, iki qrupa bölmək olar:

1. Konteyner operatoru;
2. Konvensional operator.

Konteyner operatoru, adətən yüklənmiş konteynerlərin
daşınmasında iştirak edir. Bu operatorların fəaliyyəti daha
çox tərəqqi etmişdir. Beləki, operator öz fəaliyyət sahəsini
dəqiqləşdirməmişdirsə, o, konteynerlərlə işləyir. Bundan
başqa, konteyner operatorları yüklə də işləyə bilirlər.

Konvensional operator (ingilis dilində «conventional»)
qeyri- konteyner yüklərinin (misal üçün, maye və kisəsiz, də-
nəvari və səpələnən yüklərin) daşınmasını edir. Konvensio-
nal operatora adi (ənənəvi) operator da deyilir.

Daşıma fəaliyyətinin müstəqil şəkildə həyata keçirilməsi
nöqtəyi-nəzərindən operatorların iki qrupu vardır:

1. Faktiki operatorlar;
2. Müqavilə operatorları.

Faktiki operatorlar daşıma fəaliyyətini sərbəst şəkildə
həyata keçirən operatorlardır. Bu operatorlar daşıma prosesi-
ni müəyyən bir şəxsdən kömək istəmədən həyata keçirirlər.

Müqavilə operatorları, daşıma fəaliyyəti üçün kənar şəxslərlə (ekspeditor, agent, daşıyıcı və s.) razılaşırlar. Belə operatorlar daşıma fəaliyyətini sərbəst şəkildə deyil, başqa şəxslərin yardımı ilə göstərirlər.

Operatorun daşıma fəaliyyətini sərbəst şəkildə yaxud başqa şəxslərin köməyi ilə göstərməsi yükləndərən üçün elə də xüsusi əhəmiyyət daşıyır.

Daşımanın təşkili üçün istifadə edilən nəqliyyat vasitələrinin növünə görə də operatorlar aşağıdakı qruplara bölünürlər:

- dəniz və dəmir yolu nəqliyyatı ilə intermodal daşıma operatoru;

- avtomobil və dəmir yolu nəqliyyatı ilə intermodal daşıma operatoru;

- avtomobil və aviasiya nəqliyyatı ilə intermodal daşıma operatoru;

- avtomobil və dəniz nəqliyyatları ilə intermodal daşıma operatoru və s. Məsələn, operator yükləndərənədən alınaraq avtomobil nəqliyyatı ilə hava limanına daşınmasını, sonra onun hava nəqliyyatı ilə daşınmasını və sonda yükləndərinə aeroportundan avtomobil nəqliyyatı ilə yükləndərinə təhvil verilməsini təmin edir.

Vurğulamalıdır ki, operatorların həyata keçirdikləri intermodal daşımalar üçün nəqliyyat növünün ayrılma- sı onun fəaliyyətinin üstünlüyü və səmərəlilik üçün yükləndərinə çatdırılmasını həyata keçirmək imkanı ilə müəyyən olunur. İntermodal xidmət göstərdikləri ərazi nöqtəyindən operatorlar aşağıdakı kimi fərqləndirilir:

- regionlar üzrə operatorlar;

- ölkələr üzrə operatorlar;

- müxtəlif istiqamətlər üzrə operatorlar;

-müxtəlif nəqliyyat dəhlizləri üzrə operatorlar.

Misal üçün, ABŞ-da olan operatorlar aşağıdakı dərəcələr üzrə ayrılır:

- Skandinaviya ölkələrində çalışan operatorlar;
- Mərkəzi Asiya istiqamətində çalışan operatorlar;
- Transsibir magistralı üzrə çalışan operatorlar.

Əlavə olaraq, qeyd edə bilərik ki, operatorlar aşağıdakı kimi də təsnif olunur:

- daşımanı «anbardan anbara» prinsipi əsasında təşkil edən operatorlar;
- daşımanı «limandan limana» prinsipi əsasında təşkil edən operatorlar;
- daşımanı «qapıdan qapıya» prinsipi üzrə təşkil edən operatorlar.

8.5. Beynəlxalq qarışıq daşımaların hüquqi tənzimlənməsi

Beynəlxalq qarışıq daşımalar beynəlxalq müqavilələr və milli qanunvericiliklə tənzimlənir. O cümlədən, bu məsələnin nizamlanmasında dövlətlərin milli nəqliyyat qanunvericiliyindən başqa, dövlətlər arasında imzalanan sazişlər də xüsusi rol oynayır.

Beynəlxalq kombinə olunmuş daşımaların hüquqi tənzimlənməsi istiqamətində mühim sənəd «Beynəlxalq qarışıq yük daşımaları haqqında» BMT Konvensiyası (1980-ci il) sayılır.

Konvensiyanın layihəsi YUNKTAD kontekstində hökumətlərarası hazırlıq qrupu tərəfindən tərtib olunmuşdur. Bu layihə Cenevrə şəhərində 1980-ci il 24 mayda YUNKTAD-ın rəhbərliyi ilə BMT konfransı tərəfindən qəbul edildi. Konvensiyanı 71 ölkə imzalamışdır. Konvensiyanı imzalayan

dövlətlər arasında Avropanın İEÖ-nin, o cümlədən, ABŞ, Yaponiya, Kanada və başqa dövlətlərin adlarına rast gəlinir.

Konvensiyanın tanınması üçün zəruri sayda dövlətlərin - 30 dövlətin onu ratifikasiya etməsi tələb edilir. Ancaq indiyə qədər Konvensiya tələb edilən sayda dövlət tərəfindən ratifikasiya edilmədiyindən qüvvəyə minməmişdir. Sırf bu səbəbdən o, günümüzdə məcburi deyil, fakultativ (qeyri-məcburi) sənəddir. Konvensiya ancaq o vaxt tətbiq edilə bilər ki, intermodal daşıma müqaviləsinin tərəfləri bu haqda (Konvensiyanın yurisdiksiyası haqda) razılıq versinlər. Konvensiya bütün intermodal daşıma müqavilələrinə tətbiq olunur, bir şərt daxilində ki, yükün qəbul edildiyi və çatdırıldığı yerlərdən, biri Konvensiya iştirakçısı olan dövlətin ərazisində olsun. İntermodal daşıma müqaviləsi imzalanarsa və bu müqavilə Konvensiya ilə qaydaya salınsa, o zaman Konvensiya həmin müqavilə üçün məcburi qüvvəyə sahibdir. Konvensiya nəqliyyat bütün növlərinə aid olunur və qarışıq daşımanı yerinə yetirməyi operatorun üzərinə qoyur.

Beynəlxalq qarışıq daşıma sənədi. Yükgöndərən yükü intermodal daşıma operatoruna çatdırır. Yük qarışıq daşıma operatoru tərəfindən qəbul edildikdə, o, yükgöndərənə qarışıq daşıma sənədi təqdim edir. Yükgöndərənin seçimi ilə ona dövriyyə sənədi yaxud qeyri-dövriyyə sənədi təqdim edilə bilər. İntermodal daşıma sənədi operator tərəfindən imzalanır.

Qeyri-dövriyyə qarışıq daşıma sənədi odur ki, bu sənəddə yük sahibinin adı qeyd edilir. Belə sənəd əsasında yükə sərəncam vermək qeyri-mümkündür. Deməli, o, yükə sərəncamverici sənəd hesab olunmur.

Dövriyyə intermodal daşıma sənədi isə, yükə sərəncamverici sənəd hesab olunur. Bu sənəd ya orderli sənəd, ya da adsız (təqdimdənə) sənəd şəklində tərtib olunur. Konvensiya intermodal daşıma sənədinin məzmununu müəyyən edir. Onda aşağıdakı məlumatlar qeyd edilməlidir:

- yükün əsas nişanı;
- yükün zahiri vəziyyəti;
- yükün adı və xarakteri;
- intermodal daşıma operatoru olan kommersiya müəssisəsinin adı və olduğu məkan;
- yükgöndərən və yükalanın adı;
- qarışıq daşıma sənədinin verildiyi məkan və tarix;
- razılaşdırılmış valyuta ilə daşıma haqqı;
- operatorun imzası;
- operator tərəfindən yükün qəbul edildiyi yer və tarix;
- daşıma marşrutu, nəqliyyatın növü, təkrar yükləmə yeri.

Qarışıq daşıma sənədi bəzi funksiyaları icra edir. Onun əsas funksiyası müqavilə sənədi olmasından ibarətdir. Qarışıq daşıma sənədi eyni zamanda təsdiqləyici funksiyasını icra edir. Bu funksiyaya əsasən, qarışıq daşıma sənədi:

1. Intermodal daşıma müqaviləsinin imzalanma faktını,
2. Intermodal daşıma operatoru tərəfindən yükün qəbul edilməsini təsdiqləyir.

Beynəlxalq qarışıq daşımalarda operatorun məsuliyyəti. İntermodal daşıma operatorunun məsuliyyəti Konvensiya ilə tənzimlənən mühim məsələdir. Konvensiya, ilk növbədə, intermodal daşıma operatoru üçün yükə görə məsuliyyət dövrü təyinedir. Yükün daşınma üçün operator tərəfindən qəbul edildiyi andan yükün çatdırıldığı anadək olan

vaxt dövrünü məsuliyyət dövrü əhatə edir. Bu dövrdə intermodal daşıma operatoru öhdəlik daşıyır.

Konvensiya bəzi vaxt dövrlərini operatorun məsuliyyət dövrünə daxil etmir. Yük göndərilmə, təyinat və ya tranzit ölkələrində müəyyən müddətə fiskal yaxud inzibati orqanların (sərhəd, gömrük, vergi və s.) müvəqqəti sahibliyində ola bilər. Bu müddət ərzində qarışıq daşıma operatoru yükə görə heç bir məsuliyyət daşımır.

İntermodal daşıma operatoru öz işçilərinin və agentlərinin hərəkət və səhvlərinə görə öz hərəkəti kimi məsuliyyət daşıyır. Bununla yanaşı, nəqliyyat əməliyyatlarını və intermodal daşıma müqaviləsini operator özü icra edir. Bəzi hallarda o, bu işə üçüncü şəxsləri də cəlb edə bilər. Operator cəlb edilmiş belə şəxslərin hərəkət və səhvlərinə görə də cavabdehdir.

Daşıyıcı Konvensiyaya uyğun olaraq, 2 hala görə cavabdehdir. Yükün zərər görməsi bu hallardan biridir. Əgər yük təyinat yerinə nəzərdə tutulmuş çatdırılma müddətindən sonrakı 90 təqvim günü ərzində təhvil verilməzsə, itmiş hesab olunur.

İntermodal daşıma operatorunun məsuliyyət daşımaya əsas ola bilən digər hal isə yükün məntəqəyə çatdırılma müddətinə əməl edilməməsidir. Qarışıq daşıma sənədində həmin müddət qeyd edilə bilər. Yük məntəqəyə həmin müddət içində təhvil verilməlidir. Yox əgər yük nəzərdə tutulan müddətdə məntəqəyə çatdırılmazsa, bu, müqavilə öhdəliyinin pozulduğunu göstərir. Nəticədə ziyan dəyərsə, intermodal daşıma operatoru həmin zərərin əvəzini ödəməlidir. İntermodal daşıma operatoru yükün məntəqəyə gec çatdırılmasına görə zərərin əvəzini ödəmə formasında cavabdehdir. Qarışıq daşıma operatoru o vaxt dəyən zərərin əvəzini ödə-

məlidir ki, yükün ziyan görməsinə, o cümlədən yükün mən-təqəyə çatdırılma müddətinə əməl edilməməsinə səbəb olan əsas onun məsuliyyət dövründə yaranmış olsun.

Konvensiya təqsirə görə məsuliyyət prinsipindən çıxış edir. Bu prinsipə əsasən operator ancaq təqsirli olan zaman məsuliyyət daşıyır. Konvensiya eyni zamanda təqsir prezumpsiyası təyin edir. Yəni, əksi sübut olunana kimi intermodal daşıma operatoru ziyan dəyməsinə səbəb olan halların yaranmasında təqsirli kimi bilinir. Əgər o, ziyanın qarşısını almaq üçün zəruri olan tədbirləri (tələb edilən ağlabatan hərəkətləri) gördüyünü yaxud bu cür tədbirlər görməyin qeyri-mümkün olduğunu sübut edərsə, onda yükün itirilməsi, həmçinin yükün çatdırılma müddətinə əməl edilməməsinə görə təqsirli hesab olunmur.

Konvensiya məhdud məsuliyyət prinsipindən də çıxış edir. Bu prinsipə görə qarışıq daşıma operatorunun məsuliyyəti məhdudlaşır. Yükün məntəqəyə çatdırılma müddəti pozulduğu zaman qarışıq daşıma operatorunun məsuliyyəti məhdudlaşır. Çatdırılma müddətinin ötürülməsi nəticəsində dəyən ziyana görə intermodal daşıma operatorunun məsuliyyəti 2,5 qat daşıma haqqı məbləğində məhdudlaşır.

Konvensiya yaranmış mübahisələrin məhkəmədənə-nar qaydada həlli üçün pretenziya proseduru müəyyən edir. İntermodal daşıma müqaviləsindən meydana gələn mübahisələr haqda intermodal daşıma operatoruna iddia verilməzdən öncə ona pretenziya göndərməlidir.

Konvensiya yalnız pretenziya müddətini tənzimlə-məklə kifayətlənmir. Bununla yanaşı konvensiya iddia müddəti haqda göstəriş ifadə edir. Tərəflər arasında (yük sahibi və intermodal daşıma operatoru arasında) beynəlxalq intermodal daşıma müqaviləsi üzrə məsuliyyətlərin lazımınca ye-

rinə yetirilməməsi yaxud ümumiyyətlə yerinə yetirilməsi ilə əlaqədar olaraq mübahisə yarana bilər. Bu mübahisələr bəzən könüllü surətdə, məhkəmədən kənar həll edilmir. Bu səbəbdən də müvafiq tərəf mübahisəni yatırmaq üçün iddia ilə məhkəməyə müraciət etməlidir. Konvensiya bunun üçün 2 illik iddia müddəti təyin edir. Bu müddət bütün iddialara aid olunur. Beynəlxalq intermodal daşıma müqaviləsi ilə əlaqədar istənilən iddia üçün 2 illik iddia müddəti təyin edilir. Əgər məhkəmə yaxud da arbitraj məhkəmə araşdırması iki il ərzində başlamazsa, iddia müddəti ötürülmüş sayılır.

Beynəlxalq intermodal daşıma sənədlərinin tipləri. İntermodal daşıma operatoru yükü təhvil alan vaxt yükləndirənə intermodal daşıma sənədi verir. İntermodal daşıma sənədləri adlı 2 cürdür:

1. «Dövriyyə sənədi»
2. «Qeyri-dövriyyə sənədi»

Dövriyyə sənədi də iki cür tərtib oluna bilər:

1. Adsız formada (təqdim edənə),
2. Order formasında.

Bu sənəd adsız formada tərtib olunanda operator yükü məntəqədə belə formalı sənədin əslini təqdim edən istənilən şəxsə təhvil verir. Sənəd order formasında hazırlanarsa, operator yükü məntəqədə yükləndirənin «əmrini» ilə müəyyən olunan şəxsə təhvil verir. Belə sənəd onun arxa tərəfində «həvalə etmə» qeydinin (indossament) vasitəsilə bütün şəxslərə verilə bilər. Həmin şəxs də, sənədi başqa şəxsə verə bilər və s.

Qeyri-dövriyyə sənədləri «həvalə etmə» qeydi (indossament) yolu ilə başqa şəxslərə verilmir. Bu cür sənədlərdə yükalanın adı qeyd edilir. Operator yükü təyinat yerində ancaq ona təhvil verə bilər.

Sənədlərin unifikasiya olunmasında dövlətlərarası nəqliyyat təşkilatları, əsasən, Baltik və Beynəlxalq Dəniz Konfransı (BBDK-BİMKO) və BEAF (FIATA) xüsusi rol oynamış və bu sahədə böyük iş görmüşdür.

BBDK 1977-ci ildə «COMBIDOC» («Kombidok») adlı intermodal daşıma sənədi tərtib etmişdir. Bu sənəd gəmiləri istismar edən və öz fəaliyyətini dəniz daşımaları əsasında quran operatorlar üçün nəzərdə tutulur.

Konosament əsasında qarışıq daşımaların həyata keçirilməsi. Konosament dənizlə yük daşımalarında istifadə edilən nəqliyyat (daşıma) sənədidir və Brüssel Konvensiyası ilə tənzimlənir. Konosamentin sahib olduğu özəlliklərdən biri odur ki, o, universal xarakterli nəqliyyat sənədidir.

Konosament çarter daşımaları zamanı tətbiq edilir. Bundan başqa, ondan qarışıq daşımaların rəsmiləşdirilməsi zamanı istifadə olunur. Qarışıq daşımalar üçün tətbiq olunan konosamentə birbaşa və ya intermodal konosament deyilir.

BEAF-ın (Beynəlxalq Ekspeditorlar Assosiasiyaları Federasiyası) kombinə olunmuş (multimodal) daşıma konosamenti (FBL) ən çox yayılmış qarışıq daşıma sənədi olub, bütün dünya miqyasında tanınır.

AR bu sahədə əksər dövlətlərlə hökumətlərarası sazişlər imzalamış və onun vacib müqavilə praktikası meydana gəlmişdir. Aşağıdakı sazişləri misal göstərmək olar:

-«AR Hökuməti və Rumıniya Hökuməti arasında dövlətlərarası qarışıq daşımalar haqqında» Saziş;

-«AR Hökuməti və Belarus Respublikası Hökuməti arasında dövlətlərarası kombinə edilmiş yük daşımaları haqqında» Saziş;

-«AR Hökuməti və Ukraynanın Nazirlər Kabineti arasında dövlətlərarası kombinə olunmuş yük daşımaları haqqında» Saziş;

-«AR Hökuməti və Litva Respublikası Hökuməti arasında dövlətlərarası kombinə olunmuş daşımalara dair» Saziş və b.

Mövzuya aid sual və tapşırıqlar

1. Beynəlxalq qarışıq daşımalar anlayışı haqqında məlumat verin

2. Beynəlxalq qarışıq daşımaların üstün və xarakterik cəhətləri

3. İntermodal daşımaların əhəmiyyəti

4. Beynəlxalq qarışıq daşımanın prinsipləri barəsində məlumat verin

5. İntermodal daşımaların xüsusiyyətləri haqqında danışın

6. Beynəlxalq intermodal daşımaların təşkili

7. Qarışıq daşımaların həyata keçirilməsində ekspeditorların rolu

8. Beynəlxalq qarışıq daşımalarda operator və onun rolu

9. İntermodal daşımaların rəsmiləşdirilməsi qaydaları

10. Beynəlxalq qarışıq daşıma sənədlərinin tipləri

11. Beynəlxalq qarışıq daşımaların hüquqi tənzimlənməsi.

IX MÖVZU

BEYNƏLXALQ BORU KƏMƏRİ AŞIMALARI

9.1. Beynəlxalq boru kəməri nəqliyyatı anlayışı və onun xüsusiyyətləri

Boru kəməri nəqliyyat vasitələrinin xüsusi növüdür. Magistral boru kəməri nəqliyyat vasitəsi ilə neft və onun məhsulları, karbohidrogen qazları və bir çox başqa məhsullar nəql olunur. Magistral boru kəmərləri maye və qaz halında kütləvi yüklərin nəql olunmasında ən ucuz və münasib nəqliyyat növüdür. Hətta 1907-ci ildə Batumi - Bakı neft kəməri inşa olunmuşdur. Bu kəmərin diametri 100 mm. təşkil etmişdir.

Boru kəməri nəqliyyatının əsası 20-ci əsrin başlanğıcına qədər qoyulmuş, onun intensiv tərəqqi dövrü isə keçən əsrin 70-ci illərinə təsadüf edir. Yer üzündə baş verən sosial-iqtisadi, ictimai-siyasi, hüquqi-demokratik proseslərin pozitiv nəticələri əsasında 3-cü minilliyin başlanğıcında bu nəqliyyat növü özünün daha intensiv müasir tərəqqi tempini tapmışdır.

Boru kəməri nəqliyyatının beynəlxalq olaraq faydası ölkələr və region dövlətləri arasında qarşılıqlı etimadı yüksəldir, beynəlxalq əməkdaşlığa stimullar verir, iqtisadi əlaqələr gücləndirir, yer üzünün bərabər ərazi prinsipi şəklində təbii resurslarından xammal ehtiyatlarından bütün ölkələrin birlikdə səmərəli istifadəsinə şərait yaradır. Nəqlətmə

prosesi bir çox dövlətlər arasında olduqda bu daşımlar beynəlxalq xarakter daşıyır, nəqletmə vasitəsi isə beynəlxalq boru kəməri nəqliyyat vasitəsi adlanır.

Boru kəməri nəqliyyatının üstünlüyü:

- nəqletmənin maya dəyərinə görə ucuz olması,
- etibarlılıq,
- məhsulları tez və böyük həcmdə uzaq məsafələrə göndərmək imkanına sahib olması,
- təbiətə mənfi təsirin çox az olması (misal üçün, avtonəqliyyat vasitələri ilə müqayisədə -səs, yollarda tıxaclar, tullantı qazlar və s.) səciyyəvidir.
- boru kəmərləri ilə neft və qaz kəmərinin inşa edilməsi müəyyən ərazidən, həmçinin su manelərindən də keçmək imkanlarına sahibdir;
- boru kəməri nəqliyyatının infrastrukturunun yaradılmasına sərf edilən xərclər, dəniz və avtomobil yolu ilə müqayisədə 2 dəfə ucuz olur;
- boru kəməri nəqliyyatından iqlimdən və hava şəraitindən asılı olmayaraq, mütəmadi olaraq istifadə edilir;
- boru kəmərlərinin germetikliyi bu nəqliyyat növü üzrə daşınan yüklərin itkisini aradan qaldırır;
- boru kəməri nəqliyyatının maya dəyəri dəmir yolu nəqliyyatına nisbətən 3 dəfə azdır.

Boru kəməri nəqliyyatı nəqletmə prosesinin yüksək mexanikləşdirmə və avtomatlaşdırma dərəcəsi ilə müəyyən edilir və bəzi xüsusiyyətləri ilə başqa nəqliyyat növlərindən fərqlənir:

Bu nəqliyyatda daşıma vasitələrindən istifadə edilmir, iş rejimi iqlim şəraitindən asılı deyildir, daşımanın idarə olunma rejimi sadədir, məhsulun nəql olunma prosesi avtomatlaşdırılmış şəkildə yerinə yetirilir, boru kəmərinin isti-

fadə qaydası çox sadədir, nəqlətmə və yükvurma-yükboşaltma prosedurları vahid proses halında birləşir və s.

O cümlədən, boru kəməri nəqliyyat sisteminin çatışmazlıqlarına aşağıdakılar aiddir:

- boru kəmərinin inşasında layihələndirmə işlərinin çətinliyi və uzun müddətliyi,
- infrastrukturun yaradılmasının maddi olaraq baha olması,
- ekoloji problemlər,
- boru kəmərinin xarici səthinin zədə alması, korroziyaya məruz qalması və texniki xidmətin tələblərinə əməl edilməməsi. Bu isə, ciddi nəticələr yaradan qəzaların törənməsinə səbəb olur.

Dövlətlərarası boru kəməri nəqliyyat-hüquq əlaqələrinin obyektı aşağıdakılardır:

- texnoloji obyektlər, magistral boru kəmərləri və onlardan necə istifadə etmək qaydaları;
- magistral boru kəməri nəqliyyat sistemi;
- magistral boru kəmərlərinin inşası və istifadəsi zamanı təbii ehtiyatlardan istifadə qaydaları və s.

Dövlətlərarası boru kəməri nəqliyyat hüququnun subyektlərinə aşağıdakılar aiddir:

- magistral boru kəməri nəqliyyatının sahibləri yaxud bu cür nəqliyyatı qanuni yollarla idarə edən şəxslər;
- dövlətlər;
- magistral boru kəməri nəqliyyatının sahibi ilə imzalanmış müqavilə əsasında magistral boru kəmərinin istifadəsini həyata keçirən, məhsulların nəql olunması üzrə xidmətlər göstərən və boru kəmərinin texnoloji saz vəziyyətdə saxlanılmasını və onların təmirini təmin edən hüquqi şəxslər;

- magistral boru kəmərləri nəqliyyat sisteminin operatorları;

-magistral neft kəmərlərinin yaradılması, təhlükəsiz olaraq fəaliyyət göstərməsi və ləğv olunması üzrə fəaliyyəti göstərən başqa təşkilatlar;

-məhsulları yollayan və alan şəxslər.

Dövlətlərarası boru kəməri nəqliyyatının xüsusiyyətləri. Beynəlxalq boru kəmərləri nəqliyyatı dövlətlərarası müqavilələr və milli qanunvericiliklə tənzimlənir. Bu nəqliyyat vasitəsinin istismarı boru kəməri xətlərinin inşası, istifadəyə verilməsi və təmiri prosesində onların təhlükəsizliyinin qorunmasını nəzərdə tutan qaydalara ciddi əməl olunmasını şərtləndirir. Bu qaydaların pozulması, insanların sağlamlığına, təbiətə və s. ciddi ziyan vura bilər.

Neft, qaz və neft məhsulları beynəlxalq ticarət dövriyyəsinə nəqliyyatın məhz bu növünün yardımı ilə daxil olur.

Təsərrüfat fəaliyyəti nöqtəyi-nəzərindən nəqliyyat vasitələri 2 yerə ayrılır:

1. Ümumi istifadədə olan - dövriyyə sferasında texniki bir vasitə kimi çeşitli məhsulları istehsalçılardan istehlakçılara çatdırır. Bura dəmir yolu, avtomobil, dəniz, su və hava nəqliyyatı aiddir.

2. Ümumi istifadədə olmayan.

Bununla yanaşı, işçi funksiya nöqtəyi-nəzərindən nəqliyyat 2 yerə ayrılır:

-universal;

-qeyri-universal.

Su (çay), avtomobil, dəmir yolu və hava nəqliyyatı universal nəqliyyat növünə aid edilir. Boru kəməri nəqliyyatı isə, vurğulamalıyıq ki, o, qeyri-universal nəqliyyat növünə daxil olunur və ona ixtisaslaşmış nəqliyyat adı da verilir.

Nəqliyyat vasitələrinin əlavə olaraq 2 növü də fərqləndirilir:

1. «Magistral nəqliyyat»
2. «Qeyri magistr al nəqliyyat».

Magistral nəqliyyata, ümumi istifadədə olan nəqliyyat vasitələri aid olunduğuna görə boru kəməri nəqliyyatı magistr al nəqliyyat növünə daxildir.

Magistral boru kəməri, yüksək təhlükə mənbəyi kateqoriyasına aiddir. Bu səbəbdən də onun inşası, istifadəyə verilməsi və təmiri zamanı müəyyən edilmiş normativlərə riayət olunması çox vacibdir.

Magistral boru kəmərinin inşası dedikdə boru kəməri sisteminin əsas və əlavə hissələrinin inşası və quraşdırılması üzrə işlərin görülməsi başa düşülür. Magistr al boru kəmərinin istifadəsi dedikdə onun yüksək təhlükə mənbəyinə aid olması nəzərə alınmaqla təyinatına müvafiq doğru və təhlükəsiz fəaliyyət göstərməsi başa düşülür.

Magistral boru kəmərinin təmiri isə boru kəmərinə yaranan zədələnmələrin ləğv edilməsi, onun müvafiq komponent və hissələrinin dəyişdirilməsi üzrə cari və ciddi təmir işlərinin görülməsindən ibarətdir.

Vurğulamalıyıq ki, magistr al boru kəməri texniki xarakteristikasına görə daşınmaz əmlak növünə aid deyil, o daşınar əmlak növünə aiddir. Boru kəməri nəqliyyatının bəzi üstünlükləri vardır. O, bu üstünlükləri ilə başqa nəqliyyat növlərindən fərqlənir. Sözügedən spesifik xüsusiyyətlər aşağıdakılardır:

- bu nəqliyyatda daşıma vasitələrindən istifadə edilmir (nəqliyyatın başqa növləri isə daşımanı belə vasitələr, misal üçün, konteyner, sistern və s. olmadan həyata keçirə bilməz):

- boru kəməri ilə daşımanın idarə edilmə rejimi sadə və asandır;

-boru kəmərinin iş rejimi hava və iqlimin necə olmasından asılı deyildir;

-boru kəməri ilə məhsulu nəql olunma prosesi yüksək mexanikləşdirmə və avtomatlaşdırma dərəcəsi ilə seçilir;

-boru kəmərinin istifadəsi çox sadədir;

-boru kəməri nəqliyyatında daşıma və yükləmə - yük-boşaltma prosedurları vahid proses kimi birləşir.

Nəqliyyatın bu növü nəqlətmə prosesi əməliyyatlarının yüksək avtomatlaşdırma və mexanikləşdirmə dərəcəsi ilə xarakterizə edilir. Bu səbəbdən də nəqliyyatın bu növündə əmək məhsuldarlığı ən yüksəkdir.

Bu nəqliyyat növünün 2 mühüm növü vardır:

-qaz kəməri;

-neft kəməri.

9.2. AR-nın nəqliyyat sistemində boru kəməri nəqliyyatının tutduğu yer və onun əhəmiyyəti.

Azərbaycan Respublikasında boru kəməri nəqliyyatının meydana gəlməsi neft sənayesinin tərəqqisi dövründə olmuşdur. 1878-ci ildə Balaxanı mədənlərindən “Qara şəhərdəki” neftayırma zavoduna 12 km uzunluğunda ilk neft kəməri inşa edilmişdir. Bakı nefti 1903-1905-ci illərdə Batumi -Bakı neft kəmərinin çəkilməsi nəticəsində dünya bazarına çıxarılmışdır. 860 km uzunluqlu bu kəmərlər vasitəsilə 1930- cı ildən xam neft daşınır.

İlk neft kəməri 1865-ci ildə ABŞ-da (6 km) inşa edilmişdir. RF-da ilk neft məhsulları kəməri 1907-ci ildə Batumi-Bakı arasında inşa olunmuşdur. Ümumilikdə neft kəmərləri-

nin çəkilişi I dünya savaşından sonra, qaz kəmərlərinin inşa edilməsi isə II dünya müharibəsindən sonra genişlənmişdir.

Boru kəməri nəqliyyatı bütün ölkələrin nəqliyyat sistemində xüsusi yer tutur. Onun nəqliyyat sistemində olduğu yer ölkədə neft və qaz çıxarılması, o cümlədən neft məhsullarının emalı ilə təyin olunur. Neft kəməri ilə neft və neft məhsulları daşınır. Məsələn, buna « Supsa- Bakı » (aprel 1999-cu il), « Tbilisi-Ceyhan- Bakı » (BTC, iyul 2006-cı il), «Novorossiysk- Bakı» (oktyabr 1997-ci il) neft kəmərlərini göstərmək olar.

Qaz kəməri ilə təbii qazın nəql olunması həyata keçirilir. Tbilisi-Bakı- Ərzurum marşrutu üzrə «Cənubi Qafqaz Boru Kəməri» (2006-cı il) buna nümunədir. Bundan başqa, vurğulamalıyıq ki, su kəməri də boru kəməri nəqliyyatının bir növüdür. Su kəməri ilə su tələbat yerinə çatdırılır. Bu nəqliyyat növünün fəaliyyət dairəsi, bir ölkə ərazisini əhatə edir. Şollar su kəməri, Kür çayından Bakı şəhərinə çəkilmiş iki su kəməri, Qəbələ-Bakı- Oğuz su kəməri layihəsi buna misal ola bilər.

AR boru kəməri nəqliyyat vasitəsi ilə neft-qaz məhsullarının nəql edilməsi sahəsində bəzi beynəlxalq hüquqi aktlara daxil olmuş və bir sıra dövlətlərlə bu sahədə əməkdaşlıq haqqında sazişlər imzalamışdır:

- “Boru kəmərləri vasitəsi ilə neft və onun məhsullarının tranziti sahəsində razılaşdırılmış siyasətin həyata keçirilməsi haqqında” Saziş

- “AR ilə Gürcüstan arasında neft-qaz sənayesində əməkdaşlıq haqqında” saziş;

- “Energetika Xartiyasına Müqavilə”

- “Dövlətlərarası neft və qaz nəqli sistemlərinin yaradılması üçün təşkilati prinsiplərə dair” Çərçivə Sazişi;

- “AR ilə Qazaxıstan arasında neftin beynəlxalq bazarlara daşınmasında əməkdaşlıq haqqında” Memorandum ;

- “AR və Yunanıstan arasında təbii qaz və neft sahəsində əməkdaşlıq haqqında” Memorandum;

- “AR ilə Moldava arasında yanacaq-energetika kompleksi sahəsində əməkdaşlıq haqqında” Saziş.

Neft və qaz kəməri ilə neft, qaz və neft məhsullarının nəql olunması xüsusi formada nəqliyyat xidməti göstərilməsi deməkdir. Bu cür xidmətin ölkə iqtisadiyyatını strateji baxımdan mühüm olan enerji daşıyıcıları ilə təmin etmək nöqtəyi-nəzərindən böyük əhəmiyyəti vardır. O, həm xüsusi beynəlxalq ticarət əlaqələri sahəsində, həm də beynəlxalq siyasi-iqtisadi əlaqələr sferasında xüsusi rol oynayır.

9.3. Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəməri (BTC).

Azərbaycan Respublikası müstəqillik qazandıqdan sonra özünün karbohidrogen ehtiyatlarından səmərəli şəkildə istifadə olunması yönündə milli maraqları nəzərdə tutan konseptual yanaşmanı həyata keçirmək üçün 1990-cı illərin başlanğıcından etibarən tarixi işləri görmüşdür. Bu nöqtəyi-nəzərdən 1994-cü ildə sentyabr ayının 20-də bağlanmış “Əsrin kontraktı” xüsusi əhəmiyyət daşıyır. Bu kontrakt görə AR-da iri neft yataqlarının hazırlanması və hasilatı nəzərdə tutulmuşdur. Nefti istehsal etməkdən başqa, onun dünya bazarlarına nəqli də əhəmiyyət daşıyırdı.

Bu amil AR-nın öz neftinin təhlükəsiz şəkildə daşınması üçün beynəlxalq əhəmiyyət daşıyan kəmərlərin inşası üzrə təşəbbüslərlə çıxış etməsini vacib hesab edirdi. Belə olduqda Azərbaycan əvvəlcə öz müttəfiqləri və qonşu ölkələri olan Türkiyəni və Gürcüstanı da bu proseslərə cəlb etmişdir.

1990-cı illərin başlanğıcında Dövlət Neft Şirkəti ilə yer üzünün başqa iri şirkət və kompaniyaları arasında bu yöndə müzakirələr başladı. Bu əsasən 1999-cu ilin sonlarında daha da sürətli hal almağa başladı. 1998-ci ilin oktyabr ayında Azərbaycan, ABŞ, Türkiyə, Gürcüstan, Özbəkistan, Qazaxıstan arasında Ankara bəyannaməsi imzalandı. Bununla da Ceyhan- Bakı boru xəttinə ilk beynəlxalq səviyyəli güclü dəstək verildi.

Amma həmin dövrdə BP şirkəti bu layihənin münasib olmadığını açıqlayaraq, layihəyə marağı azaltmağa cəhd edirdi. Bu çox sürmədi. 1994-cü ilin noyabrında İstanbulda ATƏT-in konfransında Türkiyə, Gürcüstan, Azərbaycan, Qazaxıstan və Türkmənistan ölkələrinin prezidentləri ABŞ prezidenti Bill Klintonla birgə rəsmi sənəd imzalayaraq, bu layihəyə daha çox dəstək verdilər və layihənin adı rəsmi olaraq Tiflis- Bakı- Ceyhan olaraq dəyişdirildi.

Beləliklə, 2003-cü il 10 sentyabrda boru xəttinin tikintisinə başlandı. Layihəyə AR-da 2, Gürcüstanda 2 və Türkiyədə 8 nasos stansiyaları, 2 aralıq ərsinburaxma stansiyası, 1 təzyiqazaltma stansiyası və yüz bir kiçik siyirtmələr inşa olunmuşdur. BTC-nin uzunluğu 1767 kilometrdir. Bunun 444 kilometri AR-nın, 247 kilometri Gürcüstanın və 1075 kilometri isə Türkiyədən keçir. Kəmərin ötürücülük qabiliyyəti ildə 10 milyon barrel olur və istifadə müddəti 40 ildir. BTC-nin inşaat xərcləri əvvəlcə 3 milyard ABŞ dollar qədər hesablasa da, sonda bu rəqəmin 4 milyarddan çox olduğu bildirilib. Bu bahalaşma tikinti zamanı göstərilən xidmətlərin çoxalması və neft, o cümlədən, enerji daşıyıcıların dünya bazarında qiymətlərinin artıb, azalması ilə bağlı olmuşdur. Ekoloji təhlükəsizliklə əlaqədar sərf edilən əlavə xərclər də,

bu layihənin ümumi tikinti dəyərinin artımına ciddi təsir etmişdir.

BTC-nin idarə edilməsi və istismarı AR-nın Dövlət Neft Şirkətinin törəmə şirkət kimi yaratdığı BTC boru kəməri Kompani (BTC Ko) tərəfindən həyata keçirilir. Kompani şirkəti on bir səhmdar tərəfindən təşkil edilən korporasiya kimi tanınmış və ən böyük səhmdar olan BP tərəfindən idarə edilir. Azərbaycan BTC Ko-da 30%-lik paya sahibdir.

BTC-nin Azərbaycan tərəfdən maliyyələşdirilməsi dövlət başçısının 2002-ci il 30 iyulda verilən Fərmanı ilə tənzimlənir. BTC Ko-da AR adından təmsilçi kimi İqtisadi İnkişaf Nazirliyi çıxış edir və maliyyələşdirməni isə Dövlət Neft Fondu edir. BTC üzrə neft 2006-cı ildən etibarən nəql olunub və 2006-cı ilin iyun ayının 2-də Ceyhandan Azərbaycan nefti ilə yüklənmiş ilk tanker yola düşmüşdür. Bu kəmərsayəsində AR ABŞ-ın strateji tərəfdaşı olmuşdur. Eyni zamanda, həmin kəmərsTürkiyə, Gürcüstan, ABŞ, Azərbaycan və başqa bir çox dövlətin strateji maraqlarına üst-üstə düşüb, onların milli mənafeələrini təmin edir.

«Tbilisi-Bakı- Ceyhan» neft kəməri regionda dəyişməzliyi, sülhü, firavanlığı, sosial-iqtisadi inkişafı, maddi həyat səviyyəsinin yüksəldilməsi BTC neft kəməri, bir sözlə Gürcüstan, Türkiyə, Azərbaycan üçün təhlükəsizlik kəməridir.

Bu kəmərs3 ölkənin təhlükəsizlik kəməri, eyni zamanda global enerji təhlükəsizliyi kəməri adlandırılır. BTC neft kəmərinin meydana gəlməsini şərtləndirən bəzi amilləri gözədən keçirək. Ən zəngin neft ehtiyatlarına sahib olan AR-nın «qara qızılı» dünya bazarına əvvəllər bir neçə marşrutla çıxarılırdı: «Bakı-Novorossiysk» neft kəməri ilə; dəmir yolu vasitəsi ilə Batumi- Bakı marşrutu üzrə; 1999-cu ilin aprel ayın-

dan « Supsa-Bakı» neft kəməri lə (Bosfor boğazından keçməklə Avropa bazarlarına yola salınır).

Köhnə « Novorossiysk- Bakı» kəməri Çeçenistanından keçdiyi üçün tez-tez dağılır və neft daşınması zamanı bir çox problemlər yaranırdı. 1996-cı ildə bu problemi yoluna qoymaq üçün Rusiya ilə sənədlər paketi imzalanmışdı.

Ceyhan limanının əsas üstünlüyü odur ki, Ceyhan Türkiyənin birinci dərəcəli limanıdır və iri yük gəmilərini qəbul edə bilər. İri okean tankerləri Xəzərdə üzə və Bosfor boğazından keçə bilmədiyi halda, Ceyhan limanına asanlıqla daxil ola bilər. Bu nöqteyi-nəzərdən Xəzər və Qara dəniz limanlarına nisbətən Ceyhanda tankerlərə xidmət məsrəfləri çox azdır. Ceyhan limanının digər bir üstünlüyü də odur ki, gəmilərin dənizə çıxışı zamanı Bosfor boğazındakı problemlər yoxdur.

9.4. Trans Adriatik Boru Kəməri (TAP)

TAP Avropa İttifaqı üçün prioritet enerji layihələrindən hesab edilən "Cənub Qaz Dəhlizi"nin bir segmentini təşkil edir. Boru kəmərinin əsası 2016-cı il may ayının 17-də Yunanıstanın Saloniki şəhərində qoyulub. Layihə 4,5 milyard avro dəyərindədir. Buraya 2009-cu ildən günümüzə kimi gəlib çıxan dizayn və mühəndislik işləri də daxil olunub. "Şahdəniz" konsorsiumu ilk qaz satışını 2018-ci ildə Türkiyəyə və Gürcüstana həyata keçirəcək. Avropaya ilk qazın verilməsi isə bundan bir il sonra 2020-ci ilin başlanğıcında planlaşdırılır.

Boru kəmərinin nəql etmə qabiliyyəti ildə 10 milyard m³ olan ilkin layihəsi üzrə biri Yunanıstanın şərq hissəsində - Kipoidə, Albaniyanın qərb hissəsində - Fierdə olmaqla, 2 kompressor stansiyasının tikintisi qrafikə müvafiq da-

vam etdirilir. Kompresor stansiyalarından başqa, o cümlədən Albaniyanın şərq hissəsində Bilisht regionuna yaxın bölgədə bir ölçmə stansiyasının tikintisi həyata keçirilir. Kompresor və ölçmə stansiyalarının inşası təxminən iki il müddətində bitəcək. Daha sonra isə ilkin istismara hazırlıq və tam istismara verilmə üzrə yoxlamalar olacaq. TAP qaz boru kəməri üçün zəruri olan turbo kompressorlar “Siemens” şirkəti tərəfindən emal olunub. Boru kəmərinin dəniz hissəsi isə 2018-2019-cu illər ərzində tikiləcək.

Xəzər dənizinin AR-dakı “Şahdəniz-2” yatağından çıxarılacaq olan qazı Türkiyəyə və bu ölkədən də Avropaya daşıyacaq 3 500 km uzunluğu olan “Cənub Qaz Dəhlizi”nin əsas hissəsi olan TAP layihəsi Cənubi Qafqaz Boru Kəmərinin və TANAP-ın davamı olub, “Şahdəniz-2”dən çıxarılacaq olan qazın Albaniya və Yunanıstan vasitəsilə, Adriatik dənizindən keçməklə İtaliyanın cənubuna, sonra isə Qərbi Avropaya daşınmasını nəzərdə tutur. TAP boru kəməri TANAP ilə birləşəcək və Yunanıstanın Türkiyə ilə sərhəddə yerləşən Kipoi ərazisindən başlayacaq. Buradan TAP boru kəməri Yunanıstan və Albaniyanı keçərək şərqdən qərbə Adriatik dənizi sahillərinə tərəf istiqamət alacaq və İtaliyanın Puqlia ərazisində sahilə çıxacaq. Boru kəməri burada “Snam Rete Gas” şirkətinin istifadə etdiyi İtaliyanın qaz nəqliyyatı şəbəkəsi ilə birləşəcək. Bu layihə ölkə qazının İtaliya, Fransa, Böyük Britaniya, Almaniya, İsveçrə kimi böyük Avropa bazarlarına çatdırılması üçün geniş imkanlar yaradır.

Boru kəmərinin uzunluğu 878 km (Albaniya-215 km, Adriatik dənizi-105 km, İtaliya-8 km, Yunanıstan-550 km), diametri isə 48 düyümdür. Boru kəmərinin ən aşağı hissəsi dəniz səviyyəsindən 820 m dərinlikdə, ən yüksək hissəsi Albaniya dağlarında 1800 m hündürlükdən keçəcək. Belə ki,

2020-ci ilə kimi layihə üzrə ölkəmizin şirkət xərclərinin 1,2 milyard dollar olacağı hesablanıb.

Boru kəmərinin Adriatik dənizindən keçəcək 105 km hissəsinin inşa edərək İtaliyanın “Saipem S.p.A” şirkəti müasir dövrdə mikrotunel sahələrində çalışır. Burada müvəqqəti yol və sahə hazırlığı başa çatıb. TAP-ın podratçısı müasir dövrdə mikrotunelini inşa etmək üçün çuxurun qazılması işlərini həyata keçirir. TAP-ın keçdiyi üç ölkə daxilində işçilər 61,4 milyon km yol gedib və 22,5 milyon nəfər-saat iş görülmüş. Layihə qrafikə müvafiq olaraq icra olunur və TAP 2020-ci ilədək AR-nın “Şahdəniz” yatağından ilk qazı almağa hazır olacaq. TAP-ın səhmdarları belədir: BP (20 faiz), SOCAR (20 %), “Snam S.p.A.” (20 %), “Fluxys” (18 %), “Enagás” (17 %) və “Axpo” (6 %).

9.5. Trans Anadolu Qaz Boru Kəməri (TANAP)

Trans-Anadolu Qaz Boru Kəməri - (Trans-Anatolian Natural Gas Pipeline, ixtisarla TANAP) təbii qazı Türkiyənin Şərqindən Qərbinə nəql edəcək, ölkədə sabit tranziti həyata keçirəcək.

TANAP-ın təməlqoyma mərasimi 2015-ci il 17 martda keçirilmişdir. Boru kəmərinin fəaliyyətə başlaması 2018-ci ildə gözlənilir. İlkən nəql qabiliyyəti illik 16.3 milyard m³ olacaqdır. Bu layihə AR-dan başlayan Cənubi Qafqaz boru kəmərinin Avropa Birliyində bir çox kəmərlərlə ilə əlaqələndirəcək. TANAP layihəsi Şahdəniz yatağından, həm də Azərbaycan ərazisindəki başqa qaz yataqlarından da hasil olunacaq təbii qazın daşınma potensialına görə əhəmiyyətli iqtisadi dəyərə sahibdir.

Beş il içində həyata keçirilməsi nəzərdə tutulan layihənin dəyəri 7 mlrd. ABŞ dollar təşkil edir. 4 mərhələdə tət-

biq olunacaq layihənin ilk mərhələsi 2018-ci ildə bitəcək. 2020-ci ildə kəmərin buraxılış qabiliyyəti ildə 16 mlrd., 2023-cü ildə 23 mlrd., 2026-cı ildə isə 31 mlrd. m³ çatdırılacaq. İlk dövrdə TANAP kəməri ilə daşınacaq 16 mlrd. m³ Azərbaycan qazının 10 mlrd. m³ Avropaya, 6 mlrd. m³ isə Türkiyəyə satılacaq. Avropa üçün ayrılan qaz Bolqarıstan - Türkiyə yaxud Yunanıstan - Türkiyə sərhədində təhvil veriləcək. TANAP layihəsində ARDNŞ 80%, Türkiyənin TPAO və BOTAŞ şirkətləri isə bir yerdə 20% paya sahibdir. Qeyd etmək lazımdır ki, TANAP Gürcüstan- Türkiyə sərhədində SCP ilə birləşir, Yunanıstan- Türkiyə sərhədində isə TAP-la birləşəcəkdir. TANAP-la əlaqədar Türkiyə və Azərbaycan respublikaları arasında Anlaşma Memorandumu 2011-ci il 24 dekabrda imzalanmışdır. TANAP layihəsi üzrə Türkiyə və TANAP şirkəti arasında "Tranzit Ərazisi olan Ölkənin Hökuməti ilə Saziş" və Türkiyə ilə Azərbaycan arasında "Hökumətlərarası Saziş" 2012-ci il 26 iyununda imzalanmışdır.

Boru kəmərinin diametri 1,4 m nəzərdə tutulub. Borunun diametri: Əskişəhərə kimi: 1,4 m (56 düym), Yunanıstan sərhədində: 48 düym Çanaqqala Boğazı: 2 x 36 düym- dür.

Borunun uzunluğu: Əskişəhərə kimi: 1,335 km, Yunanıstan sərhədinə kimi: 459 km Çanaqqala Boğazı: 2x17.4 km-dir. TANAP layihəsinin işə düşməsi Şahdəniz-II layihəsi üzrə qaz hasil olunması vaxtı ilə uzlaşdırılıb və 2017-ci il üçün nəzərdə tutulub.

9.6. Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz kəməri

Uzunluğu 692 km olan Tbilisi- Bakı-Ərzurum qaz kəməri, o cümlədən, ' South Caucasus Pipeline (SCP), Xəzərin Azərbaycandakı "Şahdəniz" yatağından qazı Gürcüstan va-

sitəsilə Türkiyəyə aparır. O, Tbilisi- Bakı-Ceyhan boru kəməri marşrutu ilə gedir və Türkiyənin qazpaylaşdırıcı sistemi ilə bağlıdır. Boru kəmərinin 443 km-i AR-nın, 250 km-i Gürcüstandan keçir. “Şahdəniz” yatağından qaz və kondensat Səngəçal terminalına gəlir, burdan isə boru kəməri ilə daşınır. Türkiyədə qaz ölkənin Botas şirkətinin paylaşdırıcı sisteminin köməyi ilə Ərzuruma gəlir. Layihə əsasında görülmək işlərə 2004-cü ildən etibarən başlanılıb və 2006-cı ilin sonuna qədər bitirilib. AR-dan Gürcüstana ilk qaz nəqlinə 2006-cı il sentyabr ayının 30-da başlanılıb, 2007-ci ilin iyul ayında isə xəttə Türkiyəyə qədər uzadılıb.

Belə ki, 2003-cü ildə danışıqlar zamanı Rusiyanın Xəzər məsələləri üzrə səfiri Viktor Kalyujni Ərzurum - Bakı qaz kəmərinə imtina etməyi və Azərbaycan qazının Qara dənizin dibinə “Mavi axın” borusu ilə Türkiyəyə daşınmasını təklif etdi. Ancaq amerikalı məmurlar bildirdilər ki, öz ixrac potensialı üzərində nəzarəti saxlamaq və başqa təchizatçıların inhisarlaşdırılmış boru kəmərlərinə ümid etməmək Azərbaycan üçün daha yaxşı olardı.

Məlum olduğu kimi 2012-ci ilin iyun ayında Türkiyədə partlayış səbəbindən qaz nəqli dayandırılıb. Botas partlayışı texniki nasazlıqla əlaqələndirib, lakin Türkiyə rəsmiləri qeyd ediblər ki, partlayıcı qurğunu PKK yaraqlıları qoyublar. Layihə boru kəmərinin istismarı üçün məsuliyyət daşıyan South Caucasus Pipeline Company (SCPC) birgə müəssisəsi tərəfindən həyata keçirilib. Şirkət 7 səhmdardan ibarətdir və BP və Statoil tərəfindən nəzarət edilir.

BTƏ 42 dyümdür və 7 mlrd. m³-dək qazı daşımaq gücünə malikdir. “Şahdəniz” kontekstində boru kəmərinin genişlənməsi üzrə planlar var. Yataqların işlənməsi üzrə proyekt Azərbaycan ərazisi ilə yeni boru kəmərlərinin çəkilişini

və Gürcüstanda 2 yeni kompressor stansiyalarının tikintisini əhatə edir. Bu genişlənmə qazın ixracının həcmi 3 dəfə böyüdərək ildə 20 milyard m³-dən çox həcmə çatdırmağa imkan verəcək. Türkiyə ilə sərhəddə qaz kəməri digər yeni boru kəmərləri ilə əlaqədə olacaq ki, onların da vasitəsilə qaz Türkiyəyə və Avropa İttifaqına nəql olunacaq. BTƏ -nin tərəfdaşları: BP (28.8%), SOCAR (16.7%), Statoil (15.5%), LUKOYL (10%), Total (10%), Naftiran Intertrade (10%), Türkiyə Petrolleri Anonim Ortaklığı (9%).

9.7. Beynəlxalq boru kəməri nəqliyyatının hüquqi tənzimlənməsi

Beynəlxalq boru kəməri nəqliyyatı beynəlxalq müqavilələr və milli qanunvericiliklə tənzimlənir. Günümüzdə boru kəməri nəqliyyatı infrastrukturunun əsası olan dövlətlərarası hüquqi aktlar dövlətlərin müqavilə hüquq praktikasına uyğun olaraq qəbul olunmuşdur. Bunlara nümunə olaraq, aşağıdakı sənədləri göstərmək olar:

- Energetika Xartiyasına Müqavilə (1994-cü il)
- Avropa Energetika Xartiyası (1991-ci il)
- Tarixi İpək Yolunun Bərpa olunması üzrə Dövlətlərarası Konfransda imzalanmış Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizinin tərəqqisinə dair dövlətlərarası nəqliyyat mövzusunda Əsas Çoxtərəfli Saziş (1998-ci il);

- Beynəlxalq neft və qaz nəqli sistemlərinin meydana gəlməsi üçün təşkilati prinsiplərə dair Çərçivə Sazişi (1999-cu il);

- neft-qaz boru kəmərlərinin inşası və enerjidaşıyıcıların daşınmasına dair hökumətlərarası sazişlər;

- GUAM İttifaqı mövzusunda Saziş (1997-ci il). Postsovet məkanında daha faydalı boru kəməri sistemlərinə

Ukrayna (6953 km) və Belorusiya (2905 km) sahibdir. Bu sistemlərin vasitəsi ilə Qərbi Avropa dövlətlərinə hər il, uyğun olaraq, 67,4 milyon ton və 71 milyon ton Rusiya nefti tranzitlə nəql olunur. Qərbi Avropa dövlətlərində daha uzun magistral neft boru kəmərinə Fransa (5 000 km), İtaliya (4200 km), Böyük Britaniya (4 000 km), İspaniya (3700 km), Almaniya (2500 km) malikdir.

Hazırda boru kəməri nəqliyyatı sisteminin tərəqqisinə dövlətlər tərəfindən xüsusi maraq vardır. Çünki, boru kəməri nəqliyyat növü yer üzünün hər hansı coğrafi regionunda, məhiyyətə, xüsusən nəqletmə vəsaiti kimi xüsusi rol oynayır.

Mövzuya aid sual və tapşırıqlar

1. Boru kəmərləri anlayışını izah edin.
2. Boru kəməri nəqliyyatının tarixindən danışın
3. Boru kəməri nəqliyyatının üstün cəhətlərini sadalayın.
4. Boru kəməri nəqliyyat sisteminin çatışmazlıqlarına aiddir
5. Beynəlxalq boru kəməri nəqliyyat-hüquq münasibətlərinin obyektinə aiddir
6. Beynəlxalq boru kəməri nəqliyyat-hüquq münasibətlərinin subyektinə aiddir.
7. Beynəlxalq boru kəməri nəqliyyatının xüsusiyyətləri
8. Boru kəmərinin spesifik xüsusiyyətlərini sadalayın
9. Beynəlxalq boru kəməri nəqliyyatının hüquqi tənzimlənməsi
10. AR-nın nəqliyyat sistemində boru kəməri nəqliyyatının tutduğu yer və onun əhəmiyyəti
11. Bakı-Tbilisi-Ceyhan (BTC) neft kəməri
12. Trans Adriatik Boru Kəməri (TAP)
13. Trans Anadolu Qaz Boru Kəməri (TANAP)
14. Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz kəməri

X MÖVZU

BEYNƏLXALQ DAŞINMALARDA NƏQLİYYAT TƏHLÜKƏSİZLİYİ

10.1. Nəqliyyat təhlükəsizliyinin mahiyyəti və əsas xüsusiyyətləri

Hamıya məlumdur ki, yük, sərnəşin və baqaj daşınması nəqliyyat vasitələrinin köməkliyi ilə yerinə yetirilir. Nəqliyyat vasitələri isə yüksək təhlükənin mənbəyi hesab edilir və onların istismarı prosesində ətraf mühitə ziyan (ekoloji, fiziki, maddi, və i.a.) vurulur. Yüksək təhlükə mənbəyinin növlərinə görə təsnifatda nəqliyyat vasitəsini fiziki təhlükə mənbəyi qrupunda mexaniki mənbə növünə aid edirlər.

Nəqliyyat təhlükəsizliyi beynəlxalq nəqliyyat (daşınma) prosesinin elə bir vəziyyəti hesab olunur ki, bu vəziyyət həmin prosesin iştirakçısı olan şəxslərin nəqliyyat hadisəsindən, habelə onun nəticələrindən müdafiə edilməsi dərəcəsini göstərir.

Beynəlxalq nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsində başlıca prinsiplərə aşağıdakılar aid olunur:

-beynəlxalq nəqliyyat (daşınma) prosesinin iştirakçısı olan insanların həyat və sağlamlığının iqtisadi fəaliyyətinin təsərrüfat nəticələrindən üstün cəhətləri;

-nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsi baxımından dövlət məsuliyyətinin nəqliyyat (daşınma) prosesinin iştirakçısı olan şəxslərin məsuliyyətindən üstün cəhətləri;

-nəqliyyat təhlükəsizliyi təmin edilərkən insanların, cəmiyyətin və dövlətin maraqlarına əməl edilməsi;

-nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması ilə bağlı fəaliyyətə məqsədüuyğun və kompleks yanaşma.

Bütövlükdə beynəlxalq daşımalar prosesində nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması aşağıdakı əsas istiqamətlər üzrə qarşılanır:

- beynəlxalq nəqliyyat (daşınma) prosesinin təşkilində nəqliyyat təhlükəsizliyinin qarşılanması;

-yollarda, traslarda nəqliyyat vasitəsinin hərəkəti məqsədlə sərfəli və rahat şəraitin təmin edilməsi;

-təhlükəsiz davranma qaydalarının insanlara öyrədilməsi və bu aspektdə müvafiq maarifləndirmə işlərinin görülməsi;

-nəqliyyat təhlükəsizliklə bağlı beynəlxalq qaydaların, standartların, texniki norma və normativlərin, habelə bu kimi normativ hüquqi sənədlərin müasir texnologiyalar üzrə elmi nailiyyətləri nəzərə alınaraq işlənib hazırlanması və tətbiqi;

-nəqliyyat vasitələrinin beynəlxalq nəqliyyat (daşınma) prosesinə buraxılışı və onların hərəkətinin nizamlanması;

-nəqliyyat vasitələrinin idarəetmə heyəti (kapitan, maşinist, sürücü, pilot və i.a.) üzrə kadrlar hazırlanması və onların ixtisasının artırılması sahəsində təşkilatlanma;

-nəqliyyat təhlükəsizliyi üzrə tibbi təminatla bağlı kompleks tədbirlərin yerinə yetirilməsi və ətraf mühütün mühafizə edilməsi,

-nəqliyyat təhlükəsizliyi sahəsində uyğun icra hakimiyyəti orqanlarının səlahiyyətlərini və məsuliyyətlərini müəyyənləşdirmək;

-nəqliyyat təhlükəsizliyi üzrə tədbirlərin maddi və maliyyə təminatının qarşılanması;

-nəqliyyat hadisələrinin (qəzaların) qarşısını almaq və onların nəticələrinin ağırlığını yumşaltmaq məqsədilə müvafiq orqanların fəaliyyətini əlaqələndirmək;

-nəqliyyat təhlükəsizliyinin qarşılanması sahəsində qanunvericilik tələblərinin həyata keçirilməsinə dövlət nəzarətinin yerinə yetirilməsi.

Nəqliyyat təhlükəsizliyi iki və bundan da çox dövlətlər arasında həmin dövlətlərin öz aralarındakı bağladıqları müqavilələrlə (sazişlərlə) təyin edilən şərtlər əsasında yerinə yetirilən beynəlxalq nəqliyyat daşınmaları üçün zəruri amillərdən sayılır.

Qloballaşma şəraitində müasir beynəlxalq nəqliyyat hüququ üzrə aşağıdakı prinsiplər mövcuddur:

-dövlətlərin beynəlxalq nəqliyyat əlaqələrindəki suveren bərabərlik;

-beynəlxalq nəqliyyat daşınmaları müqaviləsi üzrə öhdəlikləri vicdanla yerinə yetirmək;

-dövlətlərin beynəlxalq nəqliyyat əlaqələrində bir-biri ilə əməkdaşlığının əsas vəzifələri;

-beynəlxalq nəqliyyat əlaqələrində qarşılıqlı faydanın mövcudluğu;

-beynəlxalq nəqliyyat daşınmaları zamanı nəqliyyat təhlükəsizliyinin və s. təmin edilməsi.

İstənilən təhlükəsizlik növündə olduğu kimi, yük və sərnişinlər üzrə beynəlxalq daşınma (nəql edilmə) ilə əlaqəli nəqliyyat təhlükəsizliyi üçün də insan həyatının üstünlüyü

vacib məsələdir. Belə olan halda istənilən nəqliyyat vasitəsindən istifadə olunduqda nəqliyyat təhlükəsizliyi üçün əsas və məqbul əlamət kimi yüklərin və sərnişinlərin daşınması (nəql edilməsi) götürülür.

Nəqliyyat təhlükəsizliyi yalnız beynəlxalq hüquqi vəsitə və tədbirlər dəsti ilə deyil, həm də hər hansı beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının hüquqi nizamlanma səviyyəsi ilə təmin olunmalıdır. Bu zaman ətraf mühitin səmərəli ekoloji durumuna zərər vurulmamalı, istənilən subyektin mənafeələrinə ciddi ziyan yetirilməsi və yaxud mənfi nəticələrin meydana çıxması mümkünlüyünə yol verilməməli və belə mümkünlük istisna edilməlidir.

10.2. Nəqliyyat təhlükəsizliyi üzrə beynəlxalq hüquqi təminat

Müasir dövrdə nəqliyyat təhlükəsizliyinin hüquqi tənzimlənməsi əsas vəzifələrdən biridir. Bu, beynəlxalq miqyasda nəqliyyat təhlükəsizliyinin təminatı üzrə hüquqi əsasları müəyyənləşdirməklə daşıma prosesində iştirakçısı olan şəxslərin əmlakını, həyatını, habelə sağlamlığını qoruyur, onların hüquqi və qanuni mənafeələrini, eləcə də cəmiyyət və dövlətin maraqlarına xidmət edir. Beynəlxalq nəqliyyat təhlükəsizliyi daşıma prosesi iştirakçılarının, ekologiya və üçüncü şəxslərin qorunmasına, habelə beynəlxalq nəqliyyat sahəsində əmlak mənafeələrinin müdafiəsinə istiqamətlənmişdir.

Nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsi üçün beynəlxalq hüquqi təminatın yaradılması bu sahədə yaranmış münasibətlər beynəlxalq nəqliyyat konvensiyaları (sazişləri), habelə milli (daxili) qanunvericilik ilə nizamlamaqla aparılır.

Beynəlxalq nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunmasına yönəldilən sazişləri hüquqqoruyucu sazişlər adlandırırlar.

Beynəlxalq nəqliyyat məsələləri ilə bağlı sazişlər (nəqliyyat konvensiyaları) bir neçə növdən (qrupdan) ibarətdir ki, onların da bir növü hüquqqoruyucu sazişlərdir. Hüquqqoruyucu sazişlərin əsas məqsədini beynəlxalq nəqliyyat sferası üzrə əmlak mənafeələrini qorumaq və təmin etmək kimi ifadə etmək olar.

Hüquqqoruyucu xarakterli sazişlər, əsas etibarilə, keçən əsrin 60-70-ci illərinə təsadüf etmiş və nəqliyyat fəaliyyətinin intensivləşməsi şəraitində imzalanmışdır. Beynəlxalq nəqliyyatın fəaliyyətinin genişləndiyi sözügedən dövrdə nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunmasına yönəldilən beynəlxalq-hüquqi tədbirlərin yerinə yetirilməsinə zərurət yarandı. Burada söhbət beynəlxalq nəqliyyatın işi ilə bağlı əmlak, habelə digər mənafeləri pozulan yük müлкiyyətçilərinin, sərnəşinlərin, üçüncü şəxslərin və deməli, ekologiyaanın müdafiə olunmasını qarşılayan hüquqi xarakterli tədbirləri işləyib hazırlamaqdan gedir.

10.3. Beynəlxalq dəniz daşımaları üzrə nəqliyyat təhlükəsizliyi

Əvvəlki illərdə beynəlxalq dəniz nəqliyyatında təhlükəsizlik məsələləri üzrə hüquqi tənzimləmədə əsas mənbələrə 1958-ci ildəki Dəniz hüququna dair Cenevrə konvensiyalarını aid edirdilər. Ərazi dənizləri və bitişik zonalar haqqında, Kontinental şelf barədə, Açıq dəniz barədə, Balıqçılıq və açıq dənizdə canlı ehtiyatların mühafizəsi haqqında. Bu aspektdə yeni kompleks sənəd BMT-nin Dəniz hüququ ilə bağlı Konvensiya (10 dekabr 1982-ci il) hesab edilir. Konvensiya 150-dən artıq dövlət tərəfindən bağlanmış və 1994-cü ilin 16 noyabr tarixində qüvvəyə minmişdir. Toxunulmuş məsələ-

nin tənzimlənməsində əməkdaşlığın konkret səviyyələrinə dair müqavilələr də mühüm əhəmiyyətə malikdir:

- Dənizdə gəmilərin toqquşması ilə bağlı xəbərdarlıq edilməsi üzrə beynəlxalq qaydaları barədə Konvensiya (1972-ci ildə),

- Dənizdə insan həyatının qorunması ilə bağlı Beynəlxalq Konvensiya (1974-cü ildə),

- Dənizdə axtarış və xilasetmə ilə bağlı Beynəlxalq Konvensiya (1979-cu ildə).

Dəniz mühitinin çirkləndirilməsinə qarşı mübarizə barədə bəzi konvensiyalar:

- Açıq dənizdə qəza halında neftlə çirkləndirmənin qarşısının alınmasına dair (1969-cu ildə),

- Dənizin tullantı və digər materiallar ilə çirkləndirilməsinin qarşısının alınmasına aid (1972-ci ildə) və i.a.

Dəniz mühitinin gəmilər vasitəsilə çirkləndirilməsinin nizamlanmasında MARPOL - 73/78 Konvensiyası mühüm əhəmiyyətə malikdir. Əsas qlobal müqavilələrdən olan MARPOL - 73/78 Konvensiyasına 20 maddə, iki protokol (I-insident barədə məlumat verilmə qaydası, II-mübahisələrin arbitraj ardıcılığı ilə tənzimlənməsi) və altı əlavə daxildir.

Hüquq qoruyucu sazişlərə gəmilərin toqquşması, habelə daşıyıcının məsuliyyətinin ümumi hədləri (dəniz nəqliyyatı), daşınma prosesində müqavilədən kənar üçüncü şəxslərə zərər vurulduğu vaxtlarda nəqliyyat təşkilatına aid məsuliyyət (hava gəmiləri üzrə qəzaya uğrama, suları neftlə çirkləndirməsi), mülki məsuliyyətin sığortalanması (avtomobil nəqliyyatı), eləcə də nüvə materialları daşınarkən məsuliyyət haqqındakı sazişlər (dəniz nəqliyyatı) daxil edilir. Bir çox nəqliyyat konvensiyaları neft məhsulları ilə dənizin çirkləndirilməsi nəticəsində vurulmuş zərərin əvəzinin ödə-

nişinə həsr olunmuşdur. Neft məhsullarının, xüsusilə də iri tankerlərlə (neft, habelə digər maye halında olan məhsulların daşınması üçün gəmi) maye şəklində daşınan xam neftin dənizə tullanması ən ağır nəticəyə gətirib çıxaran dəniz hadisələrindən biridir. Bu cür hadisə ətraf mühitə həddindən çox zərər vuraraq iri məbləğdə zərərə səbəb olur. Bununla əlaqədar şəkildə, neftlə çirklənmədən vurulmuş ziyana görə mülki məsuliyyət məsələsi meydana çıxır. Həmin məsələni həll etməkdən ötrü bir sıra konvensiyalar qəbul olunmuşdur ki, qloballaşma dövründə onların rolu daha da artır. Bu cür konvensiyalar «dənizin neftlə çirklənməsi» olaraq hadisənin hüquqi rejimini müəyyənləşdirir.

«Neftlə çirklənmədən ziyana görə mülki məsuliyyət barədə» Beynəlxalq Konvensiya (1969-cu ildə) neft məhsulları (neft) ilə dənizi çirkləndirmək nəticəsində vurulmuş ziyanla bağlı olan münasibətləri nizamlayır. 1975-ci ildən qüvvədə olan həmin beynəlxalq-hüquqi sənəd Konvensiyada iştirakçı olmayan ölkələrin hüquqi və fiziki şəxsləri ilə əlaqəli olan münasibətlərə də tətbiq olunur.

Konvensiyanın əsas xüsusiyyətlərindən biri onun zərər vurmaqla bağlı olan əlaqələri - delikt (müqavilədənkənar) münasibətləri tənzimləməsidir. Bu səbəbdən Konvensiyanın təsbit etdiyi normalar müqavilə əlaqələrinə tətbiq olunmur.

Konvensiyanın başqa bir cəhəti ondan ibarətdir ki, bu, yönəldilmiş məsuliyyət kimi xüsusi xarakterə malik metodu müəyyən edir. Bu metod delikt məsuliyyətinin subyektlərini müəyyənləşdirməyə imkan yaradır. Həmin metoda görə, istənilən haldan asılı olmayaraq, vurulmuş ziyan üzrə delikt məsuliyyəti yalnız qabaqcadan müəyyənləşdirilmiş şəxsin üzərinə düşə bilər. Məsələn, Konvensiyanın 3-cü maddə-

sinə əsasən, vurulmuş ziyan üçün delikt məsuliyyətini gəminin sahibi daşıyır. Zərərin kimin təqsiri üzündən olmasına baxmayaraq, delikt məsuliyyətinin subyektləri məhz gəmi mülkiyyətçiləri sayılır və odur ki, o, vurulmuş ziyanın əvəzi ödənməlidir. Bu isə ondan xəbər verir ki, göstərilən bilavasitə zərərvuran şəxslərlə delikt məsuliyyətinin subyektləri eyni şəxs olmamaqla üst-üstə düşmür. Konvensiyanın təsbit etdiyi yönəldilmiş məsuliyyət metodunun məzmunu bunlardan ibarətdir.

Yönəldilən məsuliyyət metoduna əsasən, nə operator, nə gəmini fraxtlaşdıran şəxsi heyət üzvləri, nə gəminin «Bayraq dövləti», nə də başqa kateqoriyalı şəxslər gəmi sahibinin borcları üçün cavab vermir, eləcə də neftin dənizə axıdılması ilə əlaqədar olaraq istənilən xərci çəkməli deyillər. Beynəlxalq hüquqda neftin dənizə axıdılması ilə dəyən zərərin əvəzinin ödənilməsi haqqında gəmi «Bayraq dövləti»nin üzərinə istənilən bir öhdəlik qoymur. Bununla da qeyd edərək göstərmək olar ki, Konvensiyaya əsasən, neftin dənizə tullanması nəticəsində dəymiş ziyan üzrə gəmi sahibi delikt məsuliyyətə malikdir. Söhbət o şəxslərdən gedir ki, hadisə baş verdiyi zaman, yəni neft tullanan anda həmin şəxs gəminin sahibi olsun. Əgər bir çox hadisə baş verərsə, onda şəxslər birinci hadisə törədilən andan gəminin mülkiyyətçisi olmalıdır. Konvensiyada çirkəlməyə səbəb olan hadisənin olması deyil, zərərin vurulması halı əhəmiyyətə malikdir.

Konvensiyanın tətbiq sferası haqqında qeyd etmək lazımdır ki, bunun təsbit etdiyi qaydalar yalnız tankerlərə doldurulan neftin daşınması nəticəsində dəymiş zərər hallarına şamil edilir. Bununla yanaşı, Konvensiya yalnız iştirakçı dövlətlərin ərazilərinə (xüsusilə ərazi dənizlərinə) neftlə çirkəlmədən dəymiş ziyan hallarına tətbiq olunur.

Çirkənmədən dəyən ziyan dedikdə, tankerlərə dol-
durulan neftin dənizə tökülməsi və yaxud sızması nəticəsində
vurulan zərər başa düşülür. Bu aspektdə ehtiyat tədbirlə-
rinin dəyəri, eləcə də ehtiyat tədbirlərinin görülməsi nəticə-
sində dəymiş ziyan da daxildir. Ehtiyat tədbirləri ondan ibar-
ətdir ki, belə tədbirlər neftlə çirkəndirilmənin qarşısını al-
mağa yönəldilir. Neftlə çirkəndirmə özündə həmçinin zə-
hərli təsirləri birləşdirir. Partlayış, habelə yanğın nəticəsində
vurulan ziyan hallarına Konvensiyanın müəyyənləşdirdiyi
qaydalar tətbiq olunmur.

Neftlə çirkənmə nəticəsində dəymiş ziyanın əvəzi
tam şəkildə ödənilməlidir. Söhbət gəmi sahibinin zərərçəkən
şəxsə istər real ziyanın (birbaşa ziyanın), istərsə də əldən çıx-
mış səmərənin (dolayı ziyanın) əvəzinin ödənilməsindən ge-
dir. Bunu isə onunla izah etmək olar ki, qeyd edilən halda
beynəlxalq nəqliyyat hüququnda ənənəvi prinsip - məhdud
məsuliyyət prinsipi tətbiq olunmur.

Real zərər, adətən, balıqçılıq və balıq-su məhsulları-
nın (təminatının), gəminin sahil qurğu (tikili), habelə ava-
danlıqlarının çirkənməsi ilə əlaqədar olur. Əldən çıxmış fay-
da qaydasında dolayı zərərə gəldikdə isə, göstərməliyə ki,
bu ziyan neftlə çirkənməsi nəticəsində balıq tutmanın məh-
dudlaşdırılmasında, sahil və yaxud sənaye qurğularının bağ-
lanması ilə əlaqəli şəkildə gəlirlərin azalmasında (əldə olun-
mayan gəlirlərdə) əks olunur. Məlum məsələdir ki, neftlə
çirkəndirilmə nəticəsində balıqçılıq təsərrüfatından əldə
olunan gəlirlər (mənfəət) barədə danışmaq olmaz. Əldən çıx-
mış faydanın məbləğinə gəldikdə isə qeyd etmək lazımdır ki,
əldə edilməyən gəlirlərin miqdarında, bu cür çirkənməyə
məruz qalmayan oxşar balıqçılıq təsərrüfatının (müəssisənin)
götürdüyü gəlirin səviyyəsi əsas götürülür, habelə müqayə-

sələr aparmaqla göstərilən məsələ həll edilir. Əgər dənizin neftlə çirkləndirilməsi nəticəsində turistlərin çimərliklərə və kurortlara axını kəsilərsə, bu halda əldən çıxmış faydalar (əldə olunmayan gəlirlər) şəklində ziyan vurulur. Gəmi sahibi (mülkiyyətçisi) sözügedən ziyanın əvəzini ödəməlidir. Beynəlxalq turizm praktikasında belə hallar mövcuddur.

Konvensiya bilavasitə ətraf mühitə dəyən zərərin əvəzinin ödənilməsi problemini tənzimləmir. Beynəlxalq təcrübədə belə ziyana ətraf mühitə dəymiş abstrakt (mücərrəd) ziyan deyilir. Bir çox xarici ölkələrdə bu kimi ziyan suya düşən neft məhsullarının miqdarına əsasən hesablanır. Gəmi sahibi neftlə çirkləndirmə nəticəsində ətraf mühitə dəymiş abstrakt (mücərrəd) ziyanın əvəzini ödəməlidir. Bu haqda Konvensiyada istənilən göstərişə rast gəlmirik; odur ki, ətraf mühitə dəymiş abstrakt (mücərrəd) ziyanın əvəzinin ödənilməsi haqqında norma daxil edilməsini lazımi sayırıq. Qloballaşma dövründə həmin normanın nəqliyyat təhlükəsizliyi məqsədilə hüquqi təminat yaradılmasında xüsusi rola malik olması şübhəsizdir.

Konvensiyanın başqa bir cəhəti ondadır ki, o, başqa nəqliyyat konvensiyaları ilə müqayisədə, təqsirə görə məsuliyyət prinsipindən deyil, təqsirsiz məsuliyyət prinsipi əsasında çıxış edir. Bu prinsipə əsasən, gəmi sahibi dənizə neft tullantısı ilə vurulan ziyana görə təqsirdən asılı olmadan cavab verir. Bununla da Konvensiya beynəlxalq nəqliyyat hüququna ənənəvi xas olan «təqsirə görə məsuliyyət» kimi prinsipdən kənara çıxmışdır, başqa sözlə, imtina etmişdir. Konvensiyada təqsirsiz məsuliyyət prinsipindən çıxış edilməsi ondan irəli gəlir ki, dənizin neftlə çirkləndirilməsi zərərçəkənə əhəmiyyətli dərəcədə zərər vurulmasına səbəb olur. Şübhəsiz ki, bu halın nəzərə alınmasına ehtiyac vardır.

Digər tərəfdən, əksər dövlətlərin mülki qanunvericiliyinə əsasən, zərərçəkən şəxs vurulmuş zərərin əvəzinin ödənilməsini yalnız onda tələb edə bilər ki, ziyanvuran şəxsin təqsirini sübut etsin. Ziyanvuran şəxsin təqsirini sübuta yetirmək isə son dərəcə çətin məsələlərdən biri olub, prosesin aparılması məqsədilə xeyli xərc çəkilməsini tələb edir. Bununla yanaşı, zərərçəkən şəxsin məhkəmədə prosesi «uduzmaq» ehtimalı da vardır. Belə səbəblər üzündən Konvensiya təqsirsiz məsuliyyət prinsipini təsbit edir. Odur ki, zərərçəkən şəxs zərərvuran şəxslərin (söhbət bilavasitə ziyanvurandan gedir) təqsirini sübuta yetirməyə borclu deyildir. O, yalnız belə bir şeyi sübuta yetirməlidir ki, neftin dənizə tökülməsinin nəticəsi kimi ona zərər yetirilmiş və neftin dənizə tullanması faktı ilə vurulmuş ziyan arasında səbəbiyyət əlaqəsi vardır. Məhz bu hallar sübuta yetirildikdə gəmi mülkiyyətçisi zərərçəkən şəxslərə dəymiş zərərin əvəzini ödəyir. Bunun ardınca onun ödədiyi məbləği almaq məqsədilə bilavasitə zərərvuran şəxslərə reqres tələb irəli sürmək hüququna malikdir.

Bir şox hallarda gəmi sahibi dənizin neftlə çirklənməsinin nəticəsi olaraq vurulmuş ziyana görə məsuliyyətdən azad olunur. Konvensiya bu halların dəqiq və son siyahısını verir. Odur ki, həmin siyahını genişləndirmək mümkün deyil. Siyahıya gəmi sahibinin məsuliyyətdən azad olunmasına səbəb olan aşağıdakı halları aid etmək olar:

- hərbi əməliyyatlar və düşmənçilik fəaliyyəti;
- qarşısıalınmaz təbii hadisələri;
- üçüncü şəxslərin qəsdən, bilərəkdən ziyan vurmaq məqsədi ilə törətdiyi hərəkət və ya hərəkətsizliklər;
- ışq və başqa naviqasiya vasitələrinin sıradan çıxması.

Göstərilən siyahının genişləndirilməsini məqsədəuyğun sayırıq. Məsələ burasındadır ki, göstərilən siyahıya sosial hadisələri (ictimai iğtişaşları, milli münafişləri və s.) daxil etmək olar. Həmin halın qeyd edilən siyahıya daxil edilməsini vacib hesab edirik.

Konvensiyada gəmi sahibi öz məsuliyyət həcmnin məhdudlaşdırılması hüququ ilə təmin edilir. Gəmi sahibinin öz məsuliyyətinin məhdudlaşdırması həcmi bir hadisəyə əsasən gəmi tutumunun hər tonu üzrə 133 XBH1 (SDR) hesabı ilə müəyyən olunur (1 XBH təqribən 1,45 ABŞ dolları). Bununla belə, onun ümumi səviyyə məbləği 14 milyon XBH-dən (20,384 mln. ABŞ dollarından) artıq ola bilməz. Öz məsuliyyətinin məhdudlaşdırılması hüququndan istifadə etmək məqsədilə gəmi mülkiyyətçisi məhkəmədə və yaxud digər səlahiyyətli orqanda fond təşkil etməlidir. Fond iddiaçılar arasında onların əsaslandığı iddia tələblərinin məbləğinə proporsional surətdə bölüşdürülür.

Konvensiyaya əsasən, əgər zərər vurulmasına gəmi sahibinin şəxsi təqsiri səbəbindən olarsa, o, öz məsuliyyətinin məhdudlaşdırılması hüququndan istifadə edə bilməz. Bununla belə «gəmi sahibinin şəxsi təqsiri» anlayışı Konvensiya ilə açıqlanmır. İngiltərə hüququna bəlli olan və geniş yayılmış həmin anlayış öz təbiəti etibarilə mürəkkəb xarakterə malikdir.

Onu da qeyd etmək ki, gəmi sahibinin şəxsi təqsiri ayırı-ayrı hərəkətlərdə (və ya hərəkətsizlikdə) əks oluna bilər. Buraya aşağıdakılar daxildir:

- gəminin nasaz naviqasiya vasitələri ilə qarşılaşması;
- gəmi kapitanına səhv göstərişlərin verilməsi;
- işin təhlükəsizliyinin təmin edilməməsi;

-gəminin komanda heyətinin zəruri ixtisası olan şəxslərdən təşkil edilməməsi;

-gəminin lazımı avadanlıqlarla təmin edilməməsi və i.a.

Bununla bərabər, dənizin neftlə çirkləndirilməsi hadisəsi gəmi sahibinin şəxsi təqsiri səbəbindən baş verməlidir. Belə hadisə ilə onun təqsirli hərəkəti arasında səbəbiyyət əlaqəsi mövcud olmalıdır. Məhz bu baxımdan Konvensiya ilə gəmi sahibinin şəxsi təqsirinə tərifi verilməsini məqsəduyğun sayırıq.

Konvensiyada sığorta məsələsini nizamlayan normalar nəzərdə tutulmuşdur. Həmin normalara əsasən, gəmi sahibi dənizin neftlə çirkləndirilməsi üzrə daşdığı mülki məsuliyyəti sığorta olunmalıdır. Bu o deməkdir ki, yük şəklində iki min tondan artıq neft daşıyan istənilən gəminin mülkiyyətçisi vurulmuş ziyan səbəbindən mülki məsuliyyətini sığorta etdirməlidir. Bu, zərərçəkənin ona dəymiş zərərin əvəzinin alınmasını qarşılıyır.

Beynəlxalq dəniz nəqliyyatında təhlükəsizliyin qarşılanmasında «Neftlə çirklənmədən zərərin kompensasiyası məqsədilə Beynəlxalq Fondun yaradılması barədə» Beynəlxalq Konvensiya (1971-ci il) heç də az əhəmiyyət kəsb etmir. Konvensiyanın digər bir tərəfdən də zərərçəkənin maraqlarına xidmət etməsi məlumdur. Belə ki, o, konvensiyaya əsasən yaradılan Beynəlxalq Fondun vəsaitləri hesabına neftlə çirklənmədən dəyən ziyanı görə kompensasiya (müavinət) alır. Başqa bir tərəfdən, Konvensiya gəmi sahibinin mənafeyinə də xidmət edir. Başqa sözlə, Konvensiyaya əsasən, dəymiş zərərin əvəzini ödəmək məqsədilə çəkilən xərcin bir hissəsinin örtülməsi üçün gəmi sahibinə kompensasiya verilir. Konvensiya neftlə çirklənmədən dəyən ziyanın kompensasiyası ilə bağlı əlaqələri nizama salır.

Beynəlxalq Fond yalnız Konvensiyada təsbit edilən hallarda zərərçəkən şəxsə kompensasiya verir. Bu cür hallara, 1969-cu il Konvensiyasına əsasən, gəmi sahibinin məsuliyyətdən azad olunmasına səbəb ola bilən halı, vəsait olmaması səbəbindən gəmi sahibinin və sığortaçının ziyanın əvəzini ödəyə bilmədiyi halı və tələbin miqdarının məsuliyyət həddini aşdığı halı aid etmək olar.

Ziyan zərərçəkən şəxsin özünün təqsirli hərəkətinin nəticəsi də ola bilər. Belə olan halda Beynəlxalq Fond tərəfindən ona hər hansı kompensasiya vermir. Lakin o, zərərin ziyançəkən şəxsin özünün hərəkəti nəticəsi olduğu faktını sübut etməlidir. Əgər ziyan hərbi əməliyyatlar nəticəsində dəyərsə və ya çirklənmənin mənbəyi təyin edilməzsə, onda

Beynəlxalq Fondun məsuliyyəti üzərindən götürülür. Londonda yerləşən Beynəlxalq Fondun vəsaitləri neft alıcılarının hesabına təşkil edilir. O, neftlə çirklənmə nəticəsində dəymiş ziyanın əvəzini məhz bu vəsaitdən ödəyir. Beləliklə, neftin dənizlə daşınmasının ziyanlı nəticələri gəmi sahibi və neft alıcılarının («gəmi» və «yük»lərin) arasında bölüşdürülür. Bu cür yolla balanslaşdırılmış kompromis əldə edilir ki, bu da maraqlı iştirakçıların mənafeyini qarşılıyır.

Beynəlxalq Fond tərəfindən hər cür hadisə üçün ödənilən maksimum kompensasiya məbləği 60 milyon XBH (SDR) və yaxud təqribən ABŞ dollarından artıqdır. 1984-cü ildə məsuliyyət barədə 1969-cu il Konvensiyasına, habelə fond barədə 1971-ci il Konvensiyasına dəyişiklikləri təsbit edən protokollar qəbul olundu. Lakin ABŞ həmin protokollara münasibətdə öz mövqeyində dəyişiklik etdiyinə görə onlar qüvvəyə minmədi.

1969-cu ildə Beynəlxalq Konvensiyasının dəyişdirilməsi haqda» Protokol və «Neftlə çirklənmədən dəyən ziya-

nın kompensasiyası üçün Beynəlxalq Fondun əmələ gəlməsi haqqında», 1992-ci ildə «Neftlə çirkənlənmədən dəyən ziyanə görə mülki məsuliyyət haqqında», 1971-ci il Beynəlxalq Konvensiyasının dəyişdirilməsi haqqında» Protokol qəbul olundu. Sadalanan bu protokollar 1996-cı il mayın 30-da qüvvəyə minmiş və 1969 və 1971-ci il konvensiyaları ilə birgə 1992-ci il Konvensiyasını və fond haqqında 1992-ci il Konvensiyasını ərsəyə gətirirlər. Burada məsuliyyət həddinin artırılması mühim dəyişikliklərdən hesab edilir.

Məsuliyyət haqqında 1992-ci il Konvensiyada qeyd edilənlərə əsasən, ümumdaxili tutumu təqribən 5000 ton olan gəmilər üçün məsuliyyət həddi 3.000.000 XBH olmalıdır. Tonnajı 5000 tondan çox olan gəmilər üçün isə məsuliyyət həddi bu cür hesablanır: 5000 tondan artıq olan ton rəqəm 420 XBH-yə vurularaq nəticə 3.000.000 XBH ilə toplanılır. Alınmış cavab məhz gəmi üçün məsuliyyət həddi sayılır. Ancaq hər bir halda bu hədd 59.700.000 XBH-dən çox ola bilməz. 1992-ci il Konvensiyasına əsasən, fond tərəfindən ödənilən vəsaitin həcmi 135.000.000 XBH-dək artırılıb.

10.4. Beynəlxalq aviadaşımalarda nəqliyyat təhlükəsizliyi

Hüquq qoruyucu dövlətlərarası sazişlər hava nəqliyyatı sektorunda da imzalanmışdır. Bunların əsas təyinatı beynəlxalq hava nəqliyyatı sahəsində aviasiya təhlükəsizliyini qorumaqdır.

Aviasiya təhlükəsizliyinin qorunması beynəlxalq hava hüququnun prinsiplərinin və normalarının pozulmamasına əsaslanır. Qloballaşma zamanı bütün dövlətlər dövlətlərarası hava nəqliyyatı sferasında aviasiya təhlükəsizliyinin qorunmasına görə siyasi məsuliyyət daşıyır.

«Varşava sistemi» adlı seriya müqavilələrin qəbul olunması dövlətləarası hava nəqliyyatı sahəsində aviasiya təhlükəsizliyinin qorunması üçün xüsusi hüquqi təminat rolunda çıxış edir. Varşava Konvensiyasına əsasən (1929-cu il), daşıyıcı sərnişinin həyatını itirməsində yaxud onun sağlamlığında problem yaranmasında, yükün itməsində, korlanmasında, xarab olmasında və s, həmçinin çatdırılma müddətinin pozulmasında ifadə olunabilən ziyana görə məsuliyyət daşıyır.

Aviasiya təhlükəsizliyi hava gəmisinin qəza etməsi, onun ələ keçirilməsi və başqa müxtəlif məsələlərlə əlaqədardır. Dövlətləarası hava daşımalarına aid bir sıra qaydaların unifikasiyası məqsədilə Dövlətləarası Konvensiya (1938-ci il) hava gəmilərinə kömək göndərilməsi və onların xilas olunması ilə bağlı münasibətləri nizama salır. Konvensiyanın II maddəsi dənizdə, həmçinin qəza vəziyyətindəki hava gəmisində təhlükədə olan şəxslərə yardım göstərilməsinə yönələn vəzifə təyin edir. Çıkaqo Konvensiyasının 25-ci maddəsinə əsasən, istənilən dövlət öz ərazisində qəza edən hava gəmisinə yardım etməyə yönələn tədbirlər həyata keçirməli, itən hava gəmisinin axtarmalıdır.

Dövlət daxilində hava gəmilərinin axtarışa verilməsi və tapılması işini, öz bölgəsində xüsusi suverenliyə sahib olmasına görə dövlətin özü həyata keçirir. Həmin işlərin yerinə yetirilməsi üçün dövlətin özünün effektiv texniki vasitələri olmazsa, bu halda o, xarici axtarış - xilasetmə xidmətinin dəstəyindən yararlanmaq məcburiyyətində qalır.

Açıq dənizdə qəza edən hava gəmisinin xilas olunması ilə əlaqədar ümumi məsələ dövlətləarası hava hüququ ilə yox, beynəlxalq dəniz hüququ ilə nizamlanır (1960-cı il

London Konvensiyası, 1910-cu il Brüssel Konvensiyası, Açıq dəniz haqqında 1958-ci il Cenevrə Konvensiyası).

Aviasiya təhlükəsizliyi mülki aviasiyanın fəaliyyətinə qeyri-qanuni müdaxilə etmək aktı ilə mübarizə məsələsi ilə ciddi şəkildə bağlıdır. Bu məsələ Hava gəmisində hüquq pozuntuları və başqa bir çox aktlar haqqında 1963-cü il Konvensiyası (Tokio Konvensiyası), Hava gəmilərinin qeyri-qanuni olaraq ələ keçirilməsinə qarşı mübarizə mövzusunda 1970-ci il Konvensiyası (Haaqa Konvensiyası), "Mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinə qarşı olan qeyri-qanuni hərəkətlər əleyhinə mübarizə" mövzusunda 1971-ci il Konvensiyası (Monreal Konvensiyası), Dövlətləarası mülki aviasiyaya xidmət göstərən hava limanlarında qeyri-qanuni zorakılıq hərəkətləri əleyhinə mübarizə barəsində 1988-ci il Protokolu (Monreal Protokolu) və. s ilə tənzimlənir.

Vurğulamalıyıq ki, mülki aviasiyanın fəaliyyətinə qeyri-qanuni müdaxilə etmək aktı ilə savaşımaq dövlətləarası mülki aviasiyanın təhlükəsizliyini qorumaq prinsipinin təzahür formalarından biridir ki, o da dövlətləarası hava hüququnun mühim prinsiplərindən biri hesab olunur. Bu prinsip elə bir formada özünü göstərir ki, istənilən dövlət aviasiya texnikasının, hava limanlarının və hava traslarının texniki cəhətdən etibarlı olmasını təmin edən tədbirlər həyata keçirməlidir.

Beynəlxalq hava daşımalarının, dövlətləarası hava nəqliyyatının təhlükəsizliyini pozan aktlarla (hava gəmilərinin oğurlanması və. s) əlaqədar olaraq, BMAT əsasən Çikaqo Konvensiyasına 17-ci Əlavə («təhlükəsizlik, qeyri-qanuni müdaxilə aktlarından mülki aviasiyanı qorumaq») tərtib etmişdir. Əlavədə qeyd edilir ki, mülki aviasiyanı qeyri-qanuni müdaxilə aktlarından müdafiə etməklə əlaqəli bütün

məsələlərdə heyətə, sərnəşinlərə, yerüstü personala və ilk öncə cəmiyyətə qiymət verilir.

Sadaladığımız Haaqa, Monreal və Tokio konvensiyaları universal xarakterli beynəlxalq konvensiyalardır və mülki aviasiyanın fəaliyyətinə qeyri-qanuni müdaxilə ilə mübarizədə dövlətlərin birliyinin tərəqqisinə yönəlmişdir. Tokio Konvensiyasında, hava gəmisinin qeyri-qanuni olaraq zəbt edilməsinə bir məna verilir ki, o, qeyri-qanuni müdaxilənin formalarından biri hesab olunur. Ancaq Konvensiya qeyri-qanuni zəbt etmə aktına məna versə də, onu cinayət saymır. Fikrimizcə, Konvensiyaya belə hərəkəti cinayət sayan norma daxil olunmalıdır.

Haaqa Konvensiyası hava gəmisini qeyri-qanuni ələ keçirmə aktını cinayət sayır, Tokio Konvensiyasında isə bu belə deyil. Konvensiyanın birinci maddəsində bu haqda göstəriş verilir. Onun ikinci maddəsi isə dövlətlərə hava gəmisini qeyri-qanuni olaraq zəbt edən şəxsləri ciddi şəkildə cəzalandırmaq vəzifəsi təyin edir.

Bu Konvensiya hava gəmilərinin qeyri-qanuni şəkildə zəbt edilməsi ilə mübarizəyə həsr olunmuşdur. Burada qeyri-qanuni şəkildə zəbt edilmə aktına məna verilir ki, bu, məhiyyət etibarilə Tokio Konvensiyasının təyin etdiyi anlayışla eynidir.

Monreal Konvensiyası Haaqa və digərlərindən fərqli olaraq, məsələnin məhiyyətinə daha hərtərəfli yanaşaraq mülki aviasiyanın fəaliyyətinə hüquqazidd müdaxilə aktlarına daxil olan hərəkətlərin çevrəsini xeyli böyütmüşdür. Həmin hərəkətlər aşağıdakılardır:

- uçuş zamanı hava gəmisində olan şəxsə qarşı münasibətdə zorakılıq aktı sərgiləmək, bir şərt daxilində ki, bu akt hava gəmisinin təhlükəsizliyi üçün zərərli olsun;

- hava gəmisinin yox olmasına, onu ciddi sarsıdan zədələməyə yaxud uçuş prosesində onun təhlükəsizliyi üçün hadisə törədəcək korlanmaya səbəb ola bilən müəyyən üsulla qurğu yaxud maddə qoymaq;

- hava gəmisini xarab etmək, zədələmək, bir şərt daxilində ki, hava gəmisi bunların nəticəsində zərər görsün;

- aeronaviqasiya avadanlıqlarını xarab etmək və zədələmək, yaxud onların istifadəsinə müdaxilə etmək, bir şərt daxilində ki, bu cür akt uçuş zamanı hava gəmisinin təhlükəsizliyi üçün zərərli olsun;

- bilərəkdən yalan informasiya yaymaq, bir şərt daxilində ki, o, uçuşda olan hava gəmisinin təhlükəsizliyi üçün zərərli olsun.

Qeyd edilənlər Monreal Konvensiyasına əsasən cinayət sayılır (Konvensiyanın I maddəsi). Bu səbəbdən də sözügedən hərəkətləri sərgiləyən şəxslər cinayət qanunvericiliyinin normaları əsasında ciddi şəkildə cəzalandırılır. Hava piratçılığı mülki aviasiyanın fəaliyyətinə qeyri-qanuni müdaxilə aktlarından biri hesab olunur. Onun anlayışı Açıq dəniz haqda 1958-ci il Cenevrə Konvensiyasında qeyd edilmişdir: xüsusi sahiblikdə olan gəmi yaxud uçan aparatın sərnişinləri tərəfindən başqa gəmi yaxud uçan aparata, oradakı şəxslərə və əmlaka qarşı münasibətdə şəxsi məqsədlər üçün olunan hər hansı qanunsuz zorakılıq, soyğunçuluq aktları piratçılıq adlanır. Burdan aydın olur ki, quldurluq pirat dəniz yaxud hava gəmilərinin sərnişinlərinin etdikləri hüquqazidd hərəkətlər deməkdir. Həmçinin Konvensiyaya görə, bu cür hərəkətlər ancaq o vaxt piratçılıq sayıla bilər ki, onlar açıq dənizdə yaxud açıq dəniz üzərindəki havada edilsin.

1958-ci il Cenevrə Konvensiyası məsələyə birtərəfli yanaşaraq quldurluq anlayışını məhdudlaşdırır və bu səbəb-

dən də o, mülki aviasiyaanın fəaliyyətinə qeyri-qanuni müdaxilə aktlarına aid olunmur. Vurğulamaq lazımdır ki, piratçılıq bu cür aktların ən təhlükəli formasıdır. Bu səbəbdən də hava piratçılığını ancaq açıq dənizlər üzərindəki havada sərgilənən hərəkətlərlə məhdudlaşdırmaq məsələyə qeyri-düzgün yanaşmanı bildirir. Buna görə dövlətlərarası hava hüququnun hava piratçılığına hava məkanında baş verən qeyri-qanuni zorakılıq hərəkəti kimi anlayış verən norma nəzərdə tutmasını məqsədamüvafiq hesab edirik.

O cümlədən, beynəlxalq hava hüququnun bu cür aktual problemi texniki səbəblərə görə aviaqəza olduğu hallarda iddianın hansı subyektə qarşı deyilməsi problemini həll etməsini mühüm sayırıq. Bizim fikrimizcə, ziyanın əvəzinin ödənilməsi haqda tələb iki kateqoriya subyektə -hava gəmisini tərtib edən istehsalçıya və hava yollarını (hərəkətini) idarə edən orqanlara verilməlidir.

10.5. Beynəlxalq avtomobil daşımalarında nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsi.

Dövlətlərarası nəqliyyat təhlükəsizliyinin aktual problemlərindən biri də dövlətlərarası avtomobil nəqliyyatında təhlükəsizliyin təmin edilməsi məsələsidir. Yəni, fiziki şəxslərin həyat və sağlamlığına ziyan dəyməsinin əsas texnogen faktoru olan yol- nəqliyyat hadisəsi avtomobil nəqliyyatı sahəsində baş verir. Bu hadisə, çox vaxt yollarda, meydanlarda, dəmir yol keçidlərində, küçələrdə, avtonəqliyyat vasitələrinin hərəkəti zaman baş verərək fiziki şəxslərin (sərnişinlərin) həyatını itirməsinə yaxud müəyyən dərəcədə ağır ya yüngül bədən xəsarəti almasına, heyvanların yaxud hərəkətsiz maneənin vurulmasına, nəqliyyat vasitələrinin, qurğula-

rın, yolların yükün zədələnməsinə və başqa maddi ziyanın dəyməsi probleminə yol açır.

Bilirik ki, yol- nəqliyyat hadisəsi zamanı nəqliyyat vasitələrinə, yük və baqaja, yol infrastrukturuna, həmçinin başqa əmlak növlərinə ciddi ziyan dəyə bilər. Bu səbəbdən də, beynəlxalq daşımalarda əsas məqsədlərdən biri yol-nəqliyyat hadisəsinin baş vermək imkanını yox etmək və yol hərəkəti təhlükəsizliyini qorumaqdır. Bunun üçün, yol hərəkəti təhlükəsizliyi probleminə xüsusi nəzər salınır, yol-nəqliyyat hadisəsinə mane olmağa yönələn kompleks tədbirlər nəzərdə tutulur. Yol hərəkəti təhlükəsizliyi dedikdə, yol hərəkəti iştirakçılarının və cəmiyyətin yol-nəqliyyat hadisələrindən və onların ortaya çıxardığı nəticələrdən qorunma dərəcəsi başa düşülür.

Bir dövlətin fiziki yaxud hüquqi şəxsinə məxsus olan və başqa dövlətin ərazisinə müvəqqəti olaraq gətirilərək və orada qeydiyyatda düşməyən nəqliyyat vasitəsinin olduğu yol hərəkəti dövlətlərarası yol hərəkəti adlanır. Bildiyimiz kimi, beynəlxalq yol hərəkəti təhlükəsizliyi ilk növbədə beynəlxalq- hüquqi protokollarla və çoxtərəfli beynəlxalq normativ sənədlərlə tənzimlənir. Bu sənədlər də Dövlətlərarası Avtomobil Nəqliyyatı İttifaqının tövsiyyəsinə görə, 6 qrupa ayrılır ki, onların bir qrupu yol hərəkəti qaydalarına, yol işarələrinə, o cümlədən yolun nişanlanmasına həsr olunmuşdur. Sadalanan sənədlərdə yol hərəkəti qaydaları, avtomobil nəqliyyatı vasitələrinə və onların qeydiyyat nişanlarına aid tələblər təyi olunmuş, beynəlxalq sürücülük vəsiqəsinin nümunəsi qəbul edilmişdir. Bu aşağıdakı konvensiya və sazişlərdən ibarətdir:

- Yol hərəkəti mövzusunda Konvensiya (1968-ci il);

-Yol nişanları və işarələri mövzusunda Konvensiya (1968-ci il);

-Yol nişanları və işarələri haqda Protokol (1949-cu il);

-Yol hərəkəti mövzusunda 1968-ci il tarixli Konvensiya

yaya əlavələr edən Avropa Sazişi (1971-ci il);

-Yol nişanları və işarələri mövzusunda 1968-ci tarixli Konvensiyaya əlavələr edən Avropa Sazişi (1971-ci il);

-Yolların nişanlanmasına dair 1973-cü il tarixli akt.

Dövlətlərarası yük daşımaları üçün Yol hərəkəti mövzusunda Konvensiyanın və bu Konvensiyaya əlavələr edən Avropa Sazişinin daha çox əhəmiyyəti vardır. Bu sənədlər yol hərəkətinin təşkilinə yönələrək, vahid yol hərəkəti qaydalarını təyin edir ki, bunun da təhlükəsizliyin qorunması məsələsinin həllində xüsusi rolu vardır.

Təhlükəsizliyin hüquqi təminatı 2 mühim məsələnin həllinə yönəldilmişdir:

1. Təhlükəsizliyin təmin edilməsi nəqliyyat xidmətinədən yararlanan müştəri kontingentini (yük sahibi və sərnişinləri, yəni nəqliyyat xidməti istehlakçıları) qorumaq məqsədi güdür.

2. Təhlükəsizliyin təmin edilməsi avtonəqliyyat daşıma prosesinin lazımi şəkildə təşkil edilməsi məqsədinə xidmət edir.

Dövlətlərarası avtomobil hüququ avtodaşımalar zamanı təhlükəsizliyin qorunması üçün nəqliyyat vasitələrinin tənzimlənməsi qaydalarını təyin edir. İstənilən nəqliyyat vasitəsi qeydiyyat nişanına sahib olmalıdır ki, o, ərəb rəqəmindən və latın əlifbası hərfindən ibarətdir. Bununla yanaşı avtonəqliyyat vasitəsində qeydiyyat ölkəsinin fərqlənmə nişanı

olmalıdır (misal üçün, AR-da avtonəqliyyat vasitələri üçün - «AZ», RF-da - «RUS», Türkiyədə - «TR» və s.).

Əlavə olaraq qeyd etmək olar ki, nəqliyyat vasitəsinə çıxarıla bilməyən eyniləşdirmə nişanı (mühərrikin zavod nömrəsi, istehsalçı zavodun adı, avtomobilin markası, şassi və ya bənin zavod nömrəsi və s. haqda informasiyaları əks etdirən lövhəcik) bərkidilməlidir.

Digər yandan, aşağıdakılar müəyyən olunur:

- avtonəqliyyat vasitəsinə, onun sistem və avadanlıqlarına aid zəruri texniki tələblər;
- yol nişanları və işarələrinə aid tələblər;
- yolların nişanlanmasına aid tələblər;
- yol hərəkətinin digər tənzimləmə vasitələrinə aid tələblər.

Bilirik ki, AR 1968-ci il 8 noyabrda Vyanada imzalanmış «Yol hərəkəti haqqında» Konvensiyaya qoşulmuşdur. Ölkədə yol hərəkətinin təşkil edilməsi, nəqliyyat vasitələrinin dövlət qeydiyyatının aparılması, nəqliyyat vasitələrinə texniki müayinənin təşkili, idarəetmə hüququ haqqında sürücülük vəsiqələrinin verilməsi qaydaları və yol hərəkəti təhlükəsizliyinin qorunması ilə əlaqədar başqa məsələlərin həll edilməsi məhz adı çəkilən Konvensiyanın və 1998-ci il 3 iyulda qəbul olunmuş «Yol hərəkəti haqqında» AR Qanununun tələblərinə müvafiq olaraq həyata keçirilir. Bu sahədəki münasibətlərin qaydaya salınmasında AR Hökuməti tərəfindən qəbul olunmuş aşağıda göstərilən qərarların müddəaları xüsusi rol oynayır:

-«Mexaniki nəqliyyat vasitələrinin və onların qoşqularının təyin olunmuş formada qeydiyyatdan keçirilməsi və dövlət qeydiyyatı üzrə uçota alınması haqda Əsasnamənin və Nəqliyyat vasitəsinin özgəninkiləşdirilməsi və girov qo-

yulması qaydasının təsdiq olunması mövzusunda» AR Nazirlər Kabinetinin 1999-cu il 15 martda verilən 39 nömrəli Qərarı;

-« Nəqliyyat vasitələrinə və onların qoşqularına dövlət texniki cəhətdən baxış keçirilməsi qaydaları barəsində nümunəvi Əsasnamənin təsdiq olunması haqda» AR Nazirlər Kabinetinin 1999-cu il 15 martda verilən 40 nömrəli Qərarı;

-« Nəqliyyat vasitələri sürücülərin öyrədilməsi və onların ixtisasının artırılması kursları haqqında Əsasnamənin, Sürücülük vəsiqəsini əldə etmək üçün yol hərəkəti qaydaları üzrə nəzəri və nəqliyyat vasitələrini idarəetmə məsələləri üzrə təcrübi imtahanlara sərbəst şəkildə hazırlanması qaydalarının və onları idarə etmək hüququ verən sürücülük vəsiqəsi əldə etmək istəyən şəxslərdən imtahanların qəbul olunması və onlara sürücülük vəsiqəsinin verilməsi qaydaları haqqında Əsasnamənin təsdiq olunması haqqında» Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 1999-cu il 15 martda verilən 41 nömrəli Qərarı və b.

Avtonəqliyyat vasitələri «A», «B», «C», «D» və «E» kimi kateqoriyalara ayrılır. Bu vasitəsinə idarə etmək hüququ verən sürücülük vəsiqəsi həmin kateqoriyalardan uyğun biri göstərilməklə verilir. Sürücülük vəsiqələrinin 2 forması var:

1. Milli
2. Beynəlxalq.

AR-da vahid beynəlxalq texniki göstəricilərə, yol hərəkətinin təhlükəsizliyi normativlərinə və normalarına müvafiq və bu tələblərə uyğunluğu haqda sertifikatı olan, qeydiyyatdan, dövlət texniki yoxlanışdan keçmiş nəqliyyat vasitələri AR ərazisində yol hərəkətində iştiraka buraxılırlar.

Bununla belə, dövlətlərarası daşıma üçün avtonəqliyyat vasitəsi öz ölkəsinin qeydiyyat və fərqlənmə nişanına,

sürücü isə Beynəlxalq Konvensiya ilə təyin olunmuş nümunəyə uyğun milli yaxud dövlətlərarası sürücülük vəsiqəsinə sahib olmalıdır. Daşıyıcı beynəlxalq daşıma zamanı və başqa bir dövlətdə olarkən həmin ölkədə istifadə olunan hərəkət qaydalarına riayət etməlidir.

Dövlətlərarası daşımaların tənzimlənməsində hökumətlərarası ikitərəfli sazişlər xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Bu cür sazişlərdə dövlətlərarası daşımalar üçün istifadə edilən yollara, nəqliyyat vasitəsinin əsas parametrlərinə, daşıyıcının statusuna, üçüncü şəxslər qarşısında mülki məsuliyyətin sığortasına, məsuliyyətlərin pozulmasına görə cəza tədbirinə, ödəniş və hesablaşmaya aid normalar nəzərdə tutur. Belə normaların müəyyən olunması, qloballaşma zamanı gündəmdə olan məsələ hesab olunur. Digər yandan, beynəlxalq avtomobil nəqliyyatı sferasında təhlükəsizlik məsələsinə həsr edilən universal xarakterli çoxtərəfli saziş bağlanması zəruri məsələlərdən biridir.

10.6. Beynəlxalq dəmiryolu daşımalarında nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsi.

Qloballaşma zamanı beynəlxalq dəmir yolu nəqliyyatında təhlükəsizlik məsələsi daha çox gündəmdə olur. Bu, dəmir yolu nəqliyyatının hərəkətinin bəzi spesifik özəlliklərə sahib olması ilə açıqlanır ki, bu özəlliklər dəmir yolu daşımalarının beynəlxalq-hüquqi təsir göstərir. Yüksək daşıma qabiliyyəti, universallıq və daşımanın müntəzəm olması bu özəlliklərə aiddir. Beynəlxalq dəmir yolu daşımaları, birbaşa daşıma kimi həyata keçirilir. Burada iştirak edən dəmir yolları arasında meydana gələn nəqliyyat-texniki və hüquqi xarakterli məsələlərin həllini tələb edir.

Dəmir yolu nəqliyyatı, əsasən bütün ölkələrin nəqliyyat sistemində xüsusi yer tutur. Buna görə o, nəqliyyat sisteminin əsas elementi hesab olunaraq ölkə iqtisadiyyatında yük və sərnişin daşınması üzrə həyata keçirdiyi işin həcminə görə xüsusi rol oynayır, xalq təsərrüfatının effektiv təərəqqisinə ciddi təsir göstərir, ölkənin iqtisadi tamlığını və milli təhlükəsizliyini qoruyur. Dəmir yolu nəqliyyatının faydası, ilk növbədə onun bəzi texniki- iqtisadi üstünlüklərə sahib olması ilə şərtlənir ki, daşımanın təhlükəsizliyini qorumaq bu üstünlüklərdəndir. Bu səbəbdən də hərəkət təhlükəsizliyinin təmin edilməsi və onun təşkil edilməsi dövlətlərarası dəmir yolu hüququnun mühüm vəzifələrdən biri hesab edilir.

Dövlətlərarası dəmir yolu daşımaları sahəsində nəqliyyat təhlükəsizliyinin qorunmasında Bern konvensiyaları (KOTİF) xüsusi rol oynayır. Bundan başqa, qloballaşma zamanı dəmir yolu daşımalarında nəqliyyat təhlükəsizliyinin müasir səviyyədə qorunması üçün dəmir yolu nəqliyyatının fəaliyyətində aşağıdakı istiqamətlər əsas götürülməlidir:

I dəmir yolu nəqliyyatında elmi-texniki proqresin yeni uğurları tətbiq edilməlidir; burada informasiya kompyuter texnologiyasına daha çox üstünlük verilməli və ona prioritet məsələ kimi nəzər salınmalıdır;

II irimiqyaslı dinamik nəzarət modeli ərsəyə gətirilməlidir ki, bu model əsasında daşıma vasitələrinin istismar və texniki vəziyyətini müəyyən etmək mümkün olsun; bu modellərdən artıq Kanada, ABŞ və Avropanın dəmir yollarında daha çox istifadə edilməkdədir;

III dövlətlərarası dəmir yolu nəqliyyatında daşımanın təşkilinin yeni metodları tətbiq olunmalıdır ki, marşrutlaşdırma, başqa sözlə desək, marşrut qatarları ilə yük daşınmasının həyata keçirilməsi bu metodlardan biridir; daşıma-

ların təhlükəsizliyi nöqteyi-nəzərindən bu metodlar xüsusi əhəmiyyət kəsb edir; marşrutlaşdırma dəmir yolu nəqliyyatında progressiv texnologiyanın istifadəsinin əsas istiqamətlərindən biridir - yükü məntəqəyə vaxtında çatdırmaq, vaqonların boş dayanmasının qarşısını almaq, nəqliyyat daşıma prosesinin təhlükəsizliyini qorumaq marşrutlaşdırma metodunun üstünlükləri hesab edilir.

IV qloballaşma zamanı marşrut-konteyner qatarlarının daşıma fəaliyyətinə ciddi nəzər salınmalıdır; həmin qatarlar ancaq konteynerlərlə yüklənmiş vaqonlardan təşkil edilmişdir; son illər dövlətlərarası dəmir yolu nəqliyyatında idxal-ixrac yüklərinin daşınmasını sürətləndirmək üçün müntəzəm ixtisaslaşdırılmış konteyner qatarları yaranmağa başlamışdır;

V dəmir yolu nəqliyyatında təhlükəsizliyin hüquqi təminatı üçün daxili qanunvericilik inkişaf etdirilməlidir; bu məqsədlə AR-da «dəmir yolu nəqliyyatı barədə» müvafiq qanunun, eyni zamanda daşıma qaydalarının qəbul olunmasını və bu normativ protokollarda təhlükəsizlik məsələlərini tənzimləyən bir sıra normaların nəzərdə tutulmasını məqsəd-müvafiq sayırıq.

Dəmir yolu nəqliyyatında təhlükəsizliyin hüquqi təminatı üçün modern beynəlxalq-hüquqi baza yaradılmalıdır. Söhbət, Azərbaycan Respublikasının gələcək dövrlərdə bütün qonşu dövlətlərlə qarşılıqlı fayda, dostluq və əməkdaşlıq şəraitində hökumətlərarası sərhəd dəmir yolu sazişi imzalamasından, eyni zamanda bu sazişlərdə sərhəd dəmir yolu stansiyalarının fəaliyyət (iş) qaydasını, dəmir yolları arasındakı nəqliyyat-texniki qarşılıqlı əlaqələri (qatarların fəaliyyəti və onlara xidmət göstərilməsi və.s) tənzimləyən norma-

ların nəzərdə tutulmasından, ziyan dəydiyi hallarda müvafiq məsuliyyət müəyyən olunmasından gedir.

10.7. Beynəlxalq su (çay) nəqliyyatında təhlükəsizlik məsələləri

Su (çay) nəqliyyatı vasitəsilə dövlətlərarası daşımalar da gəmiçiliyin təhlükəsizliyinin qorunması beynəlxalq su hüququnun əsas vəzifələrindən biridir. Yük və sərnişin daşımalarında, yedəyəalma və başqa xilasetmə əməliyyatlarında istifadə olunan gəmi və başqa üzən obyektlərin istifadəsində təhlükəsizliyin təmin edilməsi gəmiçiliyin təhlükəsizliyi ilə əlaqədardır.

Su (çay) yollarında təhlükəsizliyin qoruna bilməməsi nəticəsində insanların həyat və sağlamlığına, təbiətə və su (çay) nəqliyyatına ziyan dəyə bilər. Gəmiçiliyin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi səviyyəsi dövlət idarəetmə orqanları, beynəlxalq təşkilatlar və gəmi sahibləri tərəfindən görülməli kompleks tədbirlərin effektivliyindən asılıdır. Bu məsələnin həllində milli (dövlətdaxili), beynəlxalq və sahəvi normativ-hüquqi aktların tələblərinə mütləq şəkildə əməl edilməsi xüsusi əhəmiyyət kəsb edir.

Dövlətlərarası su (çay) nəqliyyatında təhlükəsizliyin qorunması məsələləri ilə müvafiq beynəlxalq təşkilatlar məşğul olur (misal üçün, BMT, Dunay Komissiyası, Reyn Komissiyası, AİK, EKOSOS, Çad gölü üzrə Komissiya və b.). Avropada gəmiçiliyin təhlükəsizliyinin qorunması Aİ-nin mühim fəaliyyət istiqamətlərindən biri kimi müəyyən edilmişdir.

Gəmilərin konstruksiyasına, xilasetmə, yangından qorunma, radioteleqraf və radiotelefon vasitələrinə, təhlükəli yüklərin daşınmasına aid tələblər «SOLAS-74» Dövlətlərarası Konvensiyasında göstərilmişdir. Bu Konvensiyanın qüvvə-

si dəniz rayonuna üzüb çıxan qarışıq «çay-dəniz» gəmilərinə də aid edilir.

Gəmiçilikdə təhlükəsizlik məsələsinə dövlətdaxili miqyasda da nəzər salınır. Misal üçün, RF-da gəmiçiliyin təhlükəsizliyinin hüquqi şəkildə tənzimlənməsi yeni qəbul olunmuş «Daxili Su Nəqliyyatı» Nizamnaməsində (2001-ci il) göstərilmişdir.

10.8. Beynəlxalq boru kəməri nəqliyyatında təhlükəsizlik məsələləri

Neft və qaz məhsullarının daşınması üzrə «beynəlxalq boru kəməri» magistral nəqliyyat növündə təhlükəsizliyin qorunması dövlətlərarası boru kəməri nəqliyyat hüququnun yoluna qoyduğu mühüm məsələlərdən biridir.

Qaz, neft və neft məhsulları dövlətlərarası ticarət dövriyyəsinə elə nəqliyyatın bu növünün dəstəyi ilə daxil olur. Dövlətin nəqliyyat sistemində boru kəməri nəqliyyatı xüsusi yer tutduğu üçün, nəqletmə zamanı təhlükəsizlik məsələlərinin tənzimlənməsi hər zaman dövlətin nəzarətindədir. Bu nöqteyi-nəzərdən «İxrac neft və qaz boru kəmərlərinin təhlükəsizliyinin təmin olunması haqqında» AR Prezidentinin Fərmanı (15.04.2002-ci il, No 685) böyük əhəmiyyət kəsb edir.

Fərmanda qeyd edilir ki, «Xəzər dənizinin AR-da ki «Çıraq», «Azəri» yataqlarının və «Günəşli» yatağının dərinlikdə yerləşən hissəsinin birgə işlənməsi və neft hasilatının pay bölgüsü haqqında» Sazişə müvafiq olaraq, hasilat və daşınma üçün bəzi obyektlər inşa edilərək istifadəyə verilmişdir. Bilirik ki, günümüzdə hasil edilən neftin ixracı «Bakı-Supsa», «Bakı-Novoros-siysk» neft kəmərləri və «Tbilisi-Bakı - Ceyhan» Əsas İxrac Boru Kəməri ilə həyata keçirir. Bu

nunla bağlı neft ixrac boru kəmərlərinin və «Ərzurum- Tbilisi -Bakı » qaz ixrac kəmərlərinin təhlükəsizliyinin qorunması, boru kəmərlərinin mütəmadi və etibarlı işinin təşkili üçün xüsusi Komissiya yaradılmışdır.

Fərmanın IV bəndində nəzərdə tutulmuşdur ki, AR-nın Xüsusi Dövlət Mühafizə Xidməti, AR-nın Daxili İşlər Nazirliyi, Azərbaycan Respublikasının Dövlət Təhlükəsizliyi Xidməti və Azərbaycan Respublikasının FHN rayon və şəhər icra hakimiyyəti orqanlarının başçıları ilə birgə ixrac boru kəmərlərinin və onların infrastruktur obyektlərinin təhlükəsizliyinin qorunması məsələsini ölkənin inzibati ərazi bölgüsü prinsipi həll etsinlər.

10.9. Nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsi sahəsində milli (daxili) nəqliyyat qanunvericiliyi

Hazırda nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması ümumdünya əhəmiyyətli problemlərdən biri hesab edilir və bu problemin yoluna qoyulmasında dövlətlər, qurumlar, beynəlxalq təşkilatlar xüsusi rol oynayır. Dövlətlərarası nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsində dövlətlərarası nəqliyyat hüququndan başqa daxili nəqliyyat hüququ, nəqliyyat qanunvericiliyi də böyük rol oynayır.

Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat təhlükəsizliyinin daxili nəqliyyat hüququ ilə nizamlanması üçün normativ-hüquqi və qanunverici baza meydana gəlmişdir. 1995-ci il noyabr ayının 12-də qəbul olunmuş AR-nın Əsas Qanununda - Konstitusiyada ümumi təhlükəsizlik problemlərinin həll edilməsinə dövlətin təminat verməsi haqqında məsələlərə toxunulması çox vacib haldır.

Azərbaycan Respublikasının «Milli təhlükəsizlik haqqında» 2004-cü il iyunun 29-da qəbul etdiyi nizamnaməsi ilə

təhlükəsizlik kəlməsi xalqın və ölkənin daxili və s. təhlükələrdən müdafiə edilə bilməli halı kimi müəyyən olunur. Bu anlayışın məna yükü ictimai, texniki, dövlət, ekoloji və s. təhlükəsizlik növlərindən başqa nəqliyyat təhlükəsizliyini də əhatə edir. Təhlükəsizliyin bu cür geniş anlamda dərk edilməsi onu təmin edən çoxsaylı orqanların və təşkilatların fəaliyyətini, o cümlədən təhlükəsizlik əldə etmək üçün bəzi təşkilati, texniki, iqtisadi, ekoloji və b. tədbirlərin görülməsini nəzərdə tutur.

«AR-nın milli təhlükəsizlik konsepsiyası» nəqliyyat təhlükəsizliyi məsələsinə özəlliklə nəzər yetirir. Konsepsiyada qeyd edilir ki, dövlətlərarası boru kəmərlərinin və nəqliyyat dəhlizlərinin təhlükəsizliyini qorumaq üçün AR aşağıdakı vəzifələri yerinə yetirir:

- nəqliyyatın və nəqliyyatda təhlükəsizliyin qorunması;
- nəqliyyat sistemində səfərbərlik üçün hazırlığının görülməsi;
- Qafqaz- Avropa-Asiya və Cənub- Şimal dövlətlərarası nəqliyyat dəhlizlərinin fəaliyyətinin əlverişliliyinin və rəqabət qabiliyyətinin gücləndirilməsi üçün təhlükəsizlik tədbirlərinin görülməsi;
- nəqliyyat dəhlizlərinin mühafizə sisteminin güvənirliyinin təmin olunması;
- nəqliyyat dəhlizlərinin təhlükəsizliyinə qıraqdan təhdid yaradacaq amillərin müəyyən edilməsi və əngəllənməsi;
- nəqliyyat vasitələri və dəhlizlərində, həmçinin boru kəmərlərində terror aktlarının həyata keçirilməsində faydalanılacaq vasitələrin dövriyyəsinin qadağan edilməsi yaxud bu dövriyyəyə ciddi nəzarətin təşkili;

-nəqliyyat obyektlərinin inşası və istifadəyə verilməsi zamanı ekoloji və sosial mühitə zərər dəyməsinin qarşısının alınması.

Bu vəzifələr AR-nın Silahlı Qüvvələri və başqa təhlükəsizlik strukturlarının, o cümlədən aidiyyəti dövlət qurumlarının fəaliyyətində özünü göstərməli və onların tətbiq edilməsi üçün adekvat imkanlar ortaya qoyulmalıdır. Təhlükə yarada biləcək obyektlərin təhlükəsiz istifadəsinin iqtisadi, hüquqi və sosial əsasları «Texniki təhlükəsizlik haqqında» AR-nın Qanunu ilə müəyyən edilir (1999-cu il 2 noyabr). O cümlədən belə obyektləri istifadə edən hüquqi və fiziki şəxslərin bu obyektlərdə baş verə biləcək qəzaları önleməyə və bu qəzaların nəticələrini yox etməyə istiqamətlənən fəaliyyəti də bu Qanunla nizamlanır.

Texniki təhlükəsizliyin, həmçinin nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması üzrə funksiyaların icrası üçün dövlət bəzi orqanlar yaratmışdır (misal üçün, FHN, Dövlət Dəniz Administrasiyası, Nəqliyyat, Rabitə və Yüksək Texnologiyalar Nazirliyi və b.).

Avtomobil nəqlietmələri zamanı yol hərəkətinin təhlükəsizliyinə dair dövlət nəzarətinin təşkili AR DİN xüsusi aparatına - Dövlət Yol Polisinə tapşırılmışdır. «Yol hərəkəti haqqında» AR-nın Qanununda (1998-ci il 3 iyul) avtonəqliyyat vasitəsilə mümkün olan daşımalarda yol hərəkəti təhlükəsizliyinin qorunmasının əsas prinsipləri (maddə 7), yol hərəkətinin təşkilində yol hərəkəti təhlükəsizliyinin qorunması (maddə 8), nəqliyyat vasitələrinin yol hərəkətində iştirakına icazə verilməsi (maddə 14) və başqa məsələlər öz hüquqi həllin qovuşmuşdur.

Nəqliyyatda ekoloji tələblərin və təhlükəsizliyin təmin olunması, nəqliyyatda yüklərin və obyektlərin mühafizə

zəsi kimi məsələlərin həll edilməsində «Nəqliyyat haqqında» AR-nın Qanunu (1999-cu il 27 iyul) xüsusi rol oynayır. Qanunun 21-ci maddəsində göstərilir ki, yüklərin və nəqliyyat obyektlərinin mühafizə olunması, o cümlədən dəmir yolu, boru kəməri, dəniz və hava yolu nəqliyyatında yanğına qarşı bir sıra profilaktik tədbirlərin görülməsi və yanğının nəticələrinin ləğv olunması işləri xüsusi hərbişdirilmiş mühafizə xidmətləri və nəqliyyat müəssisəsi tərəfindən görülür.

Nəqliyyat fəaliyyətində təbiətin və əhalinin təhlükəsizliyini təmin edən, torpaqların, suyun, havanın, fauna və floranı çirklənmədən qoruyan ekoloji qaydalara riayət edilməsi əsas məsələlərdir. Məlumdur ki, nəqliyyatın tərəqqisi sivilizasiyanın tərəqqisinə kömək olaraq, həm də ətraf mühitə ziyan verir, bəşəriyyətin bəzi problemlərini dərinləşdirərək bütöv sivilizasiyasını global ekoloji fəlakətə sürükləyən bir faktor olur. Nəqliyyatın bir çox fərqli növləri - dəmir yolu, avtomobil, su, hava nəqliyyatı ancaq onun istismarı ilə bağlı problemləri deyil, eyni zamanda nəqliyyat vasitələrinin emalı, bu vasitələrə texniki xidmətin göstərilməsi ilə bağlı problemlər də yaradır.

Qeyd edilən problemlərin ölkədə sistemli şəkildə həll edilməsi üçün qəbul olunmuş «Azərbaycan Respublikasında ekoloji baxımdan dayanıqlı sosial-iqtisadi tərəqqiyə dair Milli Proqram» xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Proqramın 6.5-ci bəndi «Nəqliyyat» sahəsinə həsr edilmişdir. Sənəddə bəzi global problemlərlə bağlı işlərin görülməsi nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsi nöqtəyi-nəzərindən çox aktualdır. Görülməli olan işlər aşağıdakılardır:

-avtomobil və dəmir yollarının modern dünya standartlarına uyğun rekonstruksiya edilməsi;

- nəqliyyat sektorunda ekoloji harmonik siyasətin aparılması məqsədilə burda qanunvericilik sisteminin inkişaf etdirilməsi;

-avtomobil nəqliyyatında istifadə olunması üçün ekoloji olaraq təmiz yanacaq növlərinə keçilməsi (bioqaz, sıxılmış maye qaz və s.);

-şəhərdə avtonəqliyyat vasitələrinin tədricən azaldılması və tıxacların ləğv edilməsi üçün binaların ətrafında dairəvi avtomagistral yolların inşa edilməsinə daha çox diqqət edilməsi və s.

Avianəqliyyat daşımalarında uçuşların təhlükəsizliyi və aviasiya təhlükəsizliyi mövzularına təzə qəbul edilmiş « Aviasiya haqqında» AR-nın Qanununda xüsusi bir fəsil həsr edilmişdir (IX fəsil). Qanunun 42-ci maddəsində uçuşların təhlükəsizliyi mövzuları qaydaya salınır. Hava gəmisinin sahibi yaxud istifadəçisi hava gəmisi uçuşlarının mühafizəsinin təmin olunması üçün bütün lazımi tədbirləri həyata keçirməlidir. Hava gəmilərinin uçuşlarının təhlükəsizliyinə qorxu yaradan, həmçinin aerodromların radiotexniki vasitələrinin normal işləməsinə əngəl yaradan binaların, qurğuların, yüksək gərginlikli elektrik ötürücü şəbəkələrinin, radiotexniki və başqa obyektlərin, rabitə xətlərinin aerodromların sahələrində yerləşdirilməsi aerodromların sahibləri ilə razılıq əldə edilməlidir. Qeyd olunan Qanunda qeyd edilmişdir ki, aviasiya təhlükəsizliyi bir sıra tədbirlərin görülməsi ilə təmin edilir. Bu tədbirlər aşağıdakılardır (maddə 43):

- AR-nın tərəfdarı olduğu beynəlxalq sazişlərə müvafiq olaraq, aviasiya təhlükəsizliyinin təmin olunması üzrə dövlət proqramının qəbul olunması;

- beynəlxalq və daxili hava əlaqələrinə (reyslərinə) xidmət edən bütün hava limanları üçün aviasiya təhlükəsizliyi proqramının hazırlanması;

-hava gəmilərinin istifadəçisinin dövlət proqramının tələblərinə müvafiq özünün aviasiya təhlükəsizliyi proqramını hazırlaması və s.

Aeroportun vəzifəli şəxsləri burda aviasiya təhlükəsizliyinin təmin olunması ilə əlaqədar tədbirlərin görülməsinə, həmçinin aviasiya təhlükəsizliyi üzrə adekvat xidmətlərin sərgilənməsinə və lazımı avadanlığın olmasına görə qanunvericiliklə təyin olunmuş formada məsuliyyətli dirlər. Mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinin qorunmasında AR-nın Nazirlər Kabineti tərəfindən təsdiqlənmiş « Mülki aviasiyanın fəaliyyətinin qeyri-qanuni müdaxilə protokollarından mühafizə olunması haqqında» Dövlət Proqramı xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Bu proqramının qəbul olunmasının məqsədləri bunlardır:

-mülki aviasiyanın fəaliyyətinə qeyri-qanuni müdaxilə aktlarına izin verməmək tədbirlərini nəzərdə tutan qaydaları, təcrübə və prosedurları tətbiq etmək üsulu ilə uçuşların təhlükəsizliyini, müntəzəmliyini və səmərəliliyini həyata keçirtmək;

-mülki aviasiyanın fəaliyyətinə qeyri-qanuni müdaxilə aktlarına yol verməmək üzrə ciddi işlərin görülməsi;

-Dövlət Proqramının tətbiqi üçün cəlb olunmuş bir sıra orqanların fəaliyyət koordinasiyasının bərpası.

Mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinin təmin olunması üçün Dövlət Proqramında aşağıdakı vəzifələrin icrası nəzərdə tutulmuşdur:

-sərnişinlərin, yerüstü xidmət işçilərinin, ekipaj üzvlərinin, hava gəmilərinin, aeroportların, aeronaviqasiya və

mülki aviasiyanın başqa obyektlərinin qanunsuz müdaxilə aktlarından mühafizəsini və müdafiəsini təmin etmək;

-mülki aviasiyanın fəaliyyətinin qeyri-qanuni müdaxilə aktlarından mühafizəsi üzrə Dövlət Proqramına cəlb olunmuş müvafiq dövlət idarələrinin əməliyyat qruplarının hər zaman hazırlıqlı olmalarını təmin etmək;

-mülki aviasiyanın fəaliyyətinə qeyri-qanuni müdaxilə aktlarının ləğv edilməsi üzrə əməliyyat həyata keçirilərkən riskə inanmaq və sərnəşinlərin, hava gəmilərinin aviasiya müəssisələrinin yerüstü şəxsi heyətinin, ekipaj üzvlərinin təhlükəsizliyini qorumaq və s.

Aviasiya təhlükəsizliyinin təmin olunmasına, bu istiqamətdə beynəlxalq əməkdaşlığa, bu üzrə prosedurlara, texniki tələblərə aid bəzi normalar Dövlət Proqramında qeyd edilmişdir.

Hava nəqliyyatı sektorunda təhlükəsizliyin təmin olunmasında təzə yaranmış «AR-nın Dövlət Mülki Aviasiya Administrasiyası» (DMAA) xüsusi rol oynayır. Nəqliyyat (daşıma) təhlükəsizliyinin təmin edilməsində AR Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsinin müddəaları mühim rol oynayır. Burada təhlükəli yüklərin dəniz yolu vasitəsilə daşınması, ümumi təhlükəsizliyin təmin olunması üçün gəminin gecikməsi ilə bağlı olan xərclər, gəmilərin toqquşmasından dəyən ziyanın əvəzinin ödənilməsi, gəmilərdən neftlə çirkəndirmədən dəyən ziyana görə məsuliyyət, dənizlə təhlükəli maddələrin nəql olunması ilə əlaqədar dəyən ziyana görə məsuliyyət ilə əlaqədar bəzi normalar aşkarlanmışdır.

Gəmilərin toqquşması zamanı yaranan münasibətlər Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsinin 330-cu maddəsi ilə nizamlanır. Burada qeyd edilir ki, Xəzər dənizinin AR-a mənsub olan bölməsində gəmilərin toqquşması zamanı meydana gə-

lən münasibətlər AR-nın qanunu ilə tənzimlənir. Gəmilər açıq dənizdə toqquşduqda və bununla bağlı mübahisəyə AR-da baxıldıqda Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsinin ilə müəyyən olunmuş qaydalar tətbiq olunur.

Gəmilərdən neftlə çirkləndirmədən dəyən ziyanı ortaya çıxan münasibətlərin tənzimlənməsinə Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsində xüsusi norma həsr edilmişdir (maddə 331). Həmin xüsusi normaya əsasən, gəmilərdən neftlə çirkləndirmədən ziyan dəydikdə Məcəllədə müəyyən olunmuş qaydalar aşağıdakılara şamil olunur:

-Xəzər dənizinin AR-na aid bölməsində gəmilərdən neftlə çirkləndirmə zamanı dəyən ziyan;

-harada qəbul olunduğundan asılı olmayaraq, bu cür ziyanın qarşısını almaq yaxud aşağı salmaq üçün bəzi ehtiyat tədbirlərinə.

Dənizlə təhlükəli maddələrin nəql olunması ilə əlaqədar ziyan dəydikdə Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsində müəyyən olunmuş qaydalar Azərbaycan Respublikasının ərazisində dəyən hər hansı bir ziyan, AR-nın ərazisində təbiətin çirklənməsi zamanı dəyən ziyan və s. hallara tətbiq olunur.

Ölkə daxilində dəniz nəqliyyatı sektorunda nəqliyyat təhlükəsizliyinin qorunmasında yeni yaradılmış « AR-nın Dövlət Dəniz Administrasiyası» (DDA) xüsusi yer tutur. Administrasiyanın Əsasnaməsinin 3-cü bəndinə əsasən, nəqliyyat təhlükəsizliyi nöqtəyi-nəzərindən onun vəzifələri aşağıdakılardır:

-dəniz üzgüçülüüyünün təhlükəsizlik sistemini yaratmaq və AR-da bu istiqamətdə mövcud qaydalara ciddi nəzarət etmək;

-dənizdə insan həyatının və dəniz mühitinin mühafizəsi üzrə qanunvericiliklə təyin olunmuş şəkildə öz səlahiyyətləri çərçivəsində işlər görmək;

-qanunvericiliklə onun səlahiyyətlərinə aid olunmuş qaydada dənizdə batmış üzmə vasitələrini çıxarmaq və bu vasitələtin qorunması üçün lazımi tədbirlər görmək;

- dəniz üzgüçülüüyünün təhlükəsizliyinə və sahil zonasının çirkləndirilməməsinə dair tələblərin icra olunmamasına görə uyğun tədbirlər həyata keçirmək və s.

AR-da dəniz gəmiçiliyi sektorunda həyata keçirilən siyasətin, o cümlədən Birləşmiş Millətlər Təşkilatının Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı və başqa beynəlxalq dəniz təşkilatları ilə əməkdaşlığın, AR-nın tərəfdarı olduğu beynəlxalq dəniz konvensiyalarının icra olunmasına nəzarətin təşkili Dövlət Dəniz Administrasiyasının səlahiyyətlərinə aid olunmuşdur.

Dəmir yolu nəqliyyatı ilə sərnəşin, baqaj, yük və poçt daşıymalarında, o cümlədən beynəlxalq əlaqədə dəmir yolu daşıymalarında nəqliyyat təhlükəsizliyi mövzusunun nizamlanmasında «Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolu (ADDY) barəsində» Əsasnamənin müddəaları xüsusi rol oynayır.

Bu sahədə təhlükəsiz işlərinin təşkil edilməsi, daşıymalar zamanı təhlükəsizliyin təmin edilməsi və başqa analoji məsələlər haqda müvafiq normalar Əsasnamənin VIII bəndində təsbit edilmişdir. Nəqliyyat təhlükəsizliyi ilə əlaqədar Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolunun əsas vəzifələri sırasına aşağıdakılar aiddir:

- qatarların ahəngdar və təhlükəsiz hərəkətinə şərait yaradılması;

- baqaj, daşınılan yüklərin və poçtların vaxtında və təhlükəsiz daşınmasının həyata keçirilməsi;

-dəmir yollarında xidmət qaydalarının müəyyən edilməsi, hərəkətin təhlükəsizliyi tələblərinə əməl olunması;

-dəmir yolunun müxtəlif obyektlərinin yanğın təhlükəsizliyi və mühafizə edilməsi üçün tədbirlərin görülməsi, həmçinin qatarların yol getdiyi zaman və stansiyalarda yüklərin mühafizəsinin təmin olunması və s.

«Avtomobil yolları haqqında» AR-nın Qanununda (22.12.1999-cu il, No 778-IQ) nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsi məsələsinə toxunan qaydalara da rast gəlinir. Qanunun 35-ci maddəsində ümumi istifadədə olan avtomobil yollarının saxlanılmasının prinsipləri qeyd edilmişdir.

Qanunda təbiətin mühafizəsi haqqında müvafiq norma müəyyən edilmişdir. Yol fəaliyyəti zamanı ətraf mühitin mühafizəsi barəsində AR-nın mövcud qanunvericiliyinə müvafiq olaraq ekologiyanın və əhalinin sağlamlığının qorunması tələbləri də icra edilməlidir. Avtomobil yollarında fəaliyyət göstərən yol təsərrüfatı orqanları ekoloji təhlükəsizlik qaydalarının tələblərinə əməl olunmalıdır. Avtomobil yollarından faydalanan hüquqi və fiziki şəxslər təbiətə ziyan verməməli, avtomobil yollarını çirkləndirməməlidir.

Avtomobil yolları istifadəçiləri aşağıdakı hüquq pozuntularına görə məsuliyyətə cəlb olunurlar:

-yol konstruksiyalarının və qurğularının zədələnməsinə və sıradan çıxmasına;

-avtomobil yol istifadəçisinin səhvi ucbatından meydana gələn yol- nəqliyyat hadisəsi nəticəsində avtomobil yollarına dəyən zərərə görə;

-avtomobil yol hərəkətində fasilələrin olmasına səbəb bir sıra hadisələr nəticəsində zərər vurulmasına görə və s.

Avtomobil nəqliyyatı ilə daşımaların həyata keçirilməsi zamanı təhlükəsizliyin təmin edilməsi yönündə «Avtomob

mobil nəqliyyatı haqqında» AR-nın Qanunu xüsusi rol oynayır. Qanunun 26-cı maddəsi avtomobil nəqliyyatı ilə nəqliyyat təhlükəsizliyinin və təbiətin qorumasının təmin edilməsi məsələlərinə həsr olunmuşdur.

10.10. Nəqliyyat təhlükəsizliyi sahəsində beynəlxalq əməkdaşlıq

Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarında nəqliyyat təhlükəsizliyinin qorunması problemi əsas həll edilməli olan məsələlərdən biridir. Hazırda bu problemin həll edilməsi yönündə beynəlxalq birliyin üzvlərinin öz cəhdlərini beynəlxalq, regional və milli səviyyədə birləşdirməsini, yəni nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin etməsində güclü əməkdaşlığın olmasını şərtləndirir. Ətraf mühit, insan həyatı və başqa qlobal faktorlar nəqliyyat təhlükəsizliyinin kollektiv cəhdlər nəticəsində qorunmasının vacibliyini zəruri edir.

Nəqliyyat təhlükəsizliyi istiqamətində beynəlxalq əməkdaşlıq hökumətlərarası, idarələrarası, dövlətlərarası müqavilələr, eyni zamanda qanunvericiliyə əsasən nəqliyyat şirlətləri və daşıyıcıların xarici fiziki və hüquqi şəxslərlə bir-başla imzaladıqları müqavilələr əsasında həyata keçirilir.

Nəqliyyat təhlükəsizliyi istiqamətində beynəlxalq əməkdaşlıq aşağıdakı istiqamətlərdən ibarətdir:

- müvafiq vahid təhlükəsizlik standartlarının, qaydalarının və tövsiyələrin tərtib olunması və effektiv şəkildə tətbiq edilməsi;

- ətraf mühitin vəziyyətinin qiymətləndirilməsi və ekoloji nəzarətin təşkili;

- nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsi və onun səviyyəsinin yüksəldilməsi üçün dövlətlərin birlikdə etdikləri cəhdlər;

-nəqliyyat təhlükəsizliyi ilə əlaqədar elmi-texniki və maarifləndirmə istiqamətində əməkdaşlıq;

-texniki dəstəyin göstərilməsi və s.

Nəqliyyat təhlükəsizliyinin qorunması istiqamətində BYPNT-nin, BDT- nin, BMAT-ın, MAQATE-nin və başqa beynəlxalq qurumların fəaliyyəti çox vacibdir. Sözügedən təşkilatların normayaradıcı fəaliyyətinin əsasını çoxtərəfli konvensiyalar, o cümlədən müvafiq qaydalar, məcəllələr, rəhbər sənədlər, yazılı şəkildə olan göstərişlər və başqa aktlar təşkil edir.

Beynəlxalq birliyin nəqliyyat təhlükəsizliyinin qorunmasında insan həyatı, ekoloji təhlükəsizlik nəzərə alınmaqla maraqlı olması bu sahədə dövlətlərin fəaliyyətinin açıqlanmasına, onların birlik olması zərurətinə yol açmışdır. Ölkəmizdə postsovet məkanındakı suveren dövlətlər kimi, dünyada gedən qloballaşma və integrasiya proseslərindən qıraqda qalmayaraq, nəqliyyat təhlükəsizliyi istiqamətində bir çox işlər görür.

Beynəlxalq daşımalarda nəqliyyat təhlükəsizliyinin qorunması üçün ölkəmiz bəzi beynəlxalq konvensiya və müqavilələrə daxil olmuşdur. Bu beynəlxalq sənədlərə aşağıdakıları misal göstərmək olar:

-« Xarici hava gəmilərinin dünyadakı 3-cü şəxslərə verdiyi ziyanın əvəzinin ödənilməsi haqqında» Konvensiya və bu Konvensiyanın dəyişdirilməsi haqda Protokol;

-“Hava gəmilərinin qeyri-qanuni ələ keçirilməsinə qarşı mübarizə haqqında Konvensiya;

-“Avtonəqliyyat vasitələrini idarə etmək hüququnun əldən alınmasının beynəlxalq nəticələri haqqında” Avropa Konvensiyası;

- «Dəniz gəmiçiliyinin təhlükəsizliyinə qarşı olan qanunsuz aktlarla mübarizə haqda» Konvensiya;

- «Mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinə qarşı yönəldilən qeyri-qanuni hərəkətlər əleyhinə mübarizə haqqında» Konvensiya və bu Konvensiyanı tamamlayan «Beynəlxalq mülki aviasiyaya xidmət göstərən hava limanlarında qeyri-qanuni zorakılıq hərəkətləri əleyhinə mübarizə haqda» Protokol;

-"Təhlükəli yüklərin quru yollar ilə beynəlxalq daşımaları haqqında" Avropa Sazişi (DOPOQ) və İmzalama Protokolu;

-"Təkrarlı nəqliyyat vasitələrində quraşdırılan yaxud istifadə edilən avadanlıqlara dair global texniki qaydaların müəyyən olunması haqqında" Müqavilə və s.

Mövzuya aid sual və tapşırıqlar

1. Nəqliyyat təhlükəsizliyinin mahiyyəti
2. Nəqliyyat təhlükəsizliyinin əsas xüsusiyyətləri
3. Beynəlxalq nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunmasının əsas prinsiplərinə aid olunur
4. Beynəlxalq daşımalar prosesində nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunmasında əsas istiqamətlər hansılardır
5. Nəqliyyat təhlükəsizliyi üzrə beynəlxalq hüquqi təminat
6. Beynəlxalq nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunmasında hüquq qoruyucu sazişlərin rolu
7. Beynəlxalq dəniz daşımaları üzrə nəqliyyat təhlükəsizliyi
8. Beynəlxalq aviadaşımalarda nəqliyyat təhlükəsizliyi
9. Beynəlxalq avtomobil daşımalarında nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması.

10. Beynəlxalq dəmir yolu daşımalarınıda nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsi

11. Beynəlxalq su (çay) nəqliyyatında təhlükəsizlik məsələləri

12. Beynəlxalq boru kəməri nəqliyyatında təhlükəsizlik məsələləri

13. Nəqliyyatında təhlükəsizliyinin təmin olunması sahəsində milli (daxili nəqliyyat qanunvericiliyi

14. Nəqliyyatında təhlükəsizliyi sahəsində beynəlxalq əməkdaşlıq

XI MÖVZU

BEYNƏLXALQ DAŞIMALAR ZAMANI SİĞORTA ƏMƏLİYYATLARI

11.1 Beynəlxalq daşımalarda nəqliyyat sığortası anlayışı, onun məqsədi və növləri. Beynəlxalq yükdaşımalarda sığorta istiqamətləri.

Beynəlxalq yükdaşıma prosesində nəqliyyatın və yüklərin sığorta olunması vacib məsələlərdən biri kimi praktikada geniş vüsət almışdır. Bilirik ki, xarici iqtisadi fəaliyyət, eləcə də nəqliyyat (daşıma) xidmətlərinin ixracatı nəqliyyatın dəstəyi təmin edilir. Bu halda daşıma prosesində iştirakçıların - daşıyıcının və yük sahiblərinin əmlak mənafeələrinə təsir edə bilən proseslər ortaya çıxa bilər. Daşıma zamanı yük sahibi yükü itirmək yaxud yükü lazımı sayda almamaq, eləcə də daşınmanı icra edən nəqliyyat vasitəsini itirmək və yüklərin salamatlığını təmin etməmək nəticəsində daşıyıcılar yük sahibinə dəyən ziyanın əvəzini ödəmək riskinə cəlb edilə bilər. Daşıma prosesinin baş tutması nəticəsində bu prosesin iştirakçıları düşdükləri müxtəlif zərərləri tarazlaşdırmaq üçün nəqliyyat sığortasından daha münasib hüquqi vasitə kimi istifadə edilir.

Beynəlxalq yük daşımaları sahəsində sığortanın mahiyyəti - əvvəlcə beynəlxalq yükdaşımalar üzrə əməliyyatlar həyata keçirilərkən dəyən ziyanın ödənilməsi ilə əlaqəli sığorta fondunun yaradılması və sığorta işlərinin təşkil edilməsindən ibarətdir. Beynəlxalq yük daşımaları sahəsində sığortanın əməliyyatlarına - sığorta obyektinə kimi bilinən əmlakın

qiymətləndirilməsi, sığorta ödənişinin müəyyən edilməsi və müqavilənin imzalanması, sığorta aktlarının tərtib olunması, ödənişlərin təşkili, iri risklərin yenidən sığortasının təşkil edilməsi, ehtiyat fondunun yaradılması və i.a. daxildir. Beynəlxalq Yük Daşımalar (BYD) üzrə sığortanın məbləğinə - gözlənilən mənfəət, yükün faktiki dəyəri, habelə fraxt məbləği, komissiya haqları, yüklərin daşınması ilə əlaqədar, eyni zamanda gömrük xərcləri və s. aid edilir.

Nəqliyyat sığortası üçün zəruri sənədlər yolu qaimələri, yükdaşıma sənədləri, konosomentlər, fakturalar və hesablar qəbul olunur. Nəqliyyat sığortaları iki formada ola bilər:

- Məcburi
- Könüllü

İqtisadi ədəbiyyatda nəqliyyat sığortası dedikdə daşıma prosesində iştirak edən bütün şəxslərin onların nəzarətə ala bilmədikləri halların nəticəsində onlara dəyən ziyanın əvəzinə ödəməyə imkan yaradan sığortaların məcmusu kimi təqdim edilir.

Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarında nəqliyyat sığortasının məqsədi və növləri. Nəqliyyat sığortası bir sıra məqsədlərə xidmət edir. Bu sığortanın əsas məqsədi:

-hər şeydən əvvəl, müştərilərin daşıma zamanı düşdükləri ziyanı görə sığorta ödənişləri almalarını qarşılamaqdan ibarətdir ki, bu yolla dəymiş zərər kompensasiya olunur. Bəzən isə daşıma prosesində dəyən ziyanın əvəzinə daşıyıcıdan almaq qeyri-mümkündür. Bu zaman dəyən ziyanı kompensasiya etməkdən ötrü nəqliyyat sığortasından səmərəli alət kimi istifadə olunur.

-İkinci məqsəd ondan ibarətdir ki, nəqliyyat sığortası dəyən zərərə görə kompensasiya almağı asanlaşdırır. Daşıyıcıdan dəyən ziyanın əvəzinin alınması müəyyən müddət vaxt

tələb edir və əksər hallarda küllü miqdarda məhkəmə xərcləri ilə əlaqəli olur.

-Üçüncü bir tərəfdən, nəqliyyat sığortası daşınmanı yerinə yetirən nəqliyyat vasitələri qəzaya uğradığı təqdirdə yaranan biləcək itkiləri örtmək məqsədi güdür. Aydındır ki, bu cür hallarda daşıyıcı xeyli zərərə düşür. Nəqliyyat sığortası bütün bu zərərləri örtmək üçün istifadə edilən ən münasib vasitə olaraq çıxış edir.

-dördüncüsü, nəqliyyat sığortası zamanı daşıyıcı tərəfindən üçüncü şəxs qarşısında daşınan mülki-hüquqi məsuliyyətin sığortalanması gerçəkləşir. Daşıyıcı daşıma prosesində müqavilə iştirakçısı kimi çıxış etməyən üçüncü şəxsə ziyan vura bilər. Şübhəsiz ki, bu cür hallarda o, həmin şəxslər qarşısında mülki-hüquq məsuliyyəti daşıyır ki, bu məsuliyyətin də sığortalanması həyata keçirilir.

Nəqliyyat sığortasının adətən üç əsas növü fərqləndirilir:

-nəqliyyat vasitələrinin (avtomobil, təyyarə, konteyner, gəmi, dəmir yolu vaqonlarının və i.a.) sığortası;

-yüklə əlaqəli müxtəlif ziyanlardan sığorta;

-məsuliyyət sığortası.

Hazırda beynəlxalq nəqliyyat daşımaları sahəsində sığortadan çox istifadə edilir. Yenə də, nəqliyyat konvensiyalarında sığortanın qaydaları və şərtləri, bir qayda olaraq, nəzərdə tutulmur.

Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarında sığorta kifayət qədər geniş formalarda tətbiq olunur. Burada başlıca məqsəd daşınmalar prosesində mümkün ola biləcək zərər müqabilində yük sahiblərinə müavinət zamanətlərinin yaradılmasıdır. Ona görə ki, zərərin bəzən daşıyıcının hesabına ödənilməsinə nail oluna bilmir, bəzən isə ziyanın nəqliyyat təşkilatları tərəfindən ödənişi, əksər hallarda, çox zaman tələb edir və

çox hallarda xeyli dərəcədə məhkəmə yığımları (ödənişləri) ilə bağlı olur. Bu səbəbdən müavinətin alınması prosedurunun sadələşdirilməsi ilə əlaqədar məsələnin həlli xüsusi əhəmiyyət daşıyır.

Sığortanın şərtləri və qaydaları mövcud nəqliyyat konvensiyaları ilə yox, sığortaçının olduğu dövlətin qanunvericiliyi ilə müəyyən edilir. Bu sferada əsas məsuliyyət sığorta qaydalarının üzərinə düşür və sığorta cəmiyyətləri (şirkətləri) kontekstində fəaliyyət göstərən polislər mühüm rola malikdirlər. Sığorta polisi -sığorta edilənin sığorta edən tərəfdən zəmanət kimi əldə etdiyi sənəddir və bu zaman beynəlxalq yükdaşımalar üzrə qaydalar, şərtlər, hər iki tərəfin vəzifələri, məsuliyyətləri, sığorta məbləği, maliyyə məsələləri, dəymiş ziyanın təyin olunması və ödənilməsi prosedurları və i.a. öz əksini tapır. "Polis" termini- fransızcadan police, italyanca- dan polizzadan sözündən tərcümədə qəbz və ya təsdiqləyici imza mənasını verir. Lakin beynəlxalq nəqliyyat konvensiyalarında sığorta şərtləri və prinsipləri adətən daşıyıcının məsuliyyətinin əsasları, habelə hədləri müəyyənləşdirilərkən nəzərə alınır. Bundan əlavə, ölkələrin müasir müqavilə təcrübəsi sübut edir ki, beynəlxalq nəqliyyat daşımaları barədə sazişlərdə sığorta məsələləri ilə bağlı ayrıca göstərişlər mövcudur.

Beynəlxalq avtodaşımalar zamanı əldə edilən sığorta beynəlxalq-hüquqi baxımdan müfəssəl formada tənzimlənərək xeyli təkmilləşmişdir. Bu da, beynəlxalq avtodaşımalar prosesi zamanı sərnişinlərin, habelə üçüncü şəxslərin maraqlarına ziyan yetirilməsi təhlükəsinin həddən çox artıq olması ilə səciyyələnir. Bu səbəbdən də, müasir dövrdə beynəlxalq avtodaşımalar, yəni avtonəqliyyat vasitəsilə dəyə biləcək ziya-

na görə daşıyıcının mülki məsuliyyətinin məcburi sığortalanması şərti ilə həyata keçirilir.

Beynəlxalq yükdaşımalar sahəsində sığorta istiqamətləri. Beynəlxalq yükdaşımalar əsasən aşağıdakı sığorta istiqamətlərində həyata keçirilir :

- əsas yüklərin, qablaşdırılmış, habelə yüksək standartlara uyğun, bütün dünyada tanınan və qəbul edilən taralarda daşınan, xüsusi daşıma şərtlərinə malik olmayan yükləri sığortalamaq;

- kənd təsərrüfatı məhsullarının, adətən tez xarab olan yükləri daşımaq üçün sığortaların təşkili;

- kənd təsərrüfatı və heyvanların daşınmasına əsasən sığortalar;

- xüsusi daşıma şərtlərinə malik olan yüklər, misal üçün monetlər, qiymətli metallar, bank banknotları və i.a. daşınması üzrə sığortaların təşkili;

- maye, toz və açıq formada daşınan yükləri sığortalamaq;

- dəmir yolu və avtomobil nəqliyyatından istifadə etmək-lə yerüstü daşımalara dair sığortaların təşkili;

- çaylar, dəniz və okeanlar vasitəsilə - su marşrutları ilə yükdaşımalara dair sığortaların təşkili;

- hava nəqliyyatı sahəsində beynəlxalq yükdaşımaların sığortalanmasının təşkili;

- ixrac təyinatlı yüklərin sığorta olunması.

11.2. Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarında Sığorta İnstitutu

Ayındır ki, beynəlxalq nəqliyyat hüququ edilmiş təqsirə görə məsuliyyət prinsipini təsbit edir. Bu prinsipə əsasən daşıyıcı öz müqavilə öhdəliyini icra etməməyə yaxud tam şə-

kildə icra etməməyə görə ancaq təqsiri olduqda mülki-hüquqi məsuliyyətə cəlb olunur. Bu, modern beynəlxalq nəqliyyat hüququnun ənənəvi müddəası hesab olunur.

Beləliklə, elə vəziyyət meydana gəlir ki, bu vəziyyətdə ziyan daşıyıcıdan (nəqliyyat şirkətindən) asılı olmayan səbəblərə görə dəyir. Söhbət ziyanın daşıyıcının təqsiri üzündən yox, obyektiv səbəblər nəticəsində dəyməsindən gedir. Misal üçün, zəlzələ nəticəsində yük daşıyan şəxs nəqliyyat vasitəsinə aşırır və nəticədə yük tələf olur. Bu zaman, daşıyıcı müştəriyə (yük sahibinə) dəyən ziyanın əvəzini ödəməməlidir, ona görə ki, daşıyıcının ziyanın dəyməsində heç biri təqsiri yoxdur. Kortəbii hərəkətlər, milli münaqişələr və başqa ictimai xarakterli hadisələr də ziyan dəyməsinə səbəb olan hallar sırasına aid edilə bilər. Bu cür hallarda zərərçəkən müştərinin, məsələn, yük sahibinin marağı necə və hansı vasitələrin köməyi ilə qorunmalıdır? Axı ziyan daşıyıcının təqsiri ucbatından dəymədiyi hallarda, daha doğrusu, ondan asılı olmayan səbəblər üzündən baş verdiyi hallarda müştərinin marağını mülki-hüquqi məsuliyyət institutunun yardımı ilə qorumaq qeyri-mümkün olur.

Bu hallarda zərərçəkənin mənafeyi, dəyən ziyanın əvəzinin ödənilməsi sığorta institutunun yardımı ilə təmin olunur. Beynəlxalq daşımalar zamanı bu institutdan geniş miqyasda, yüksək səviyyədə istifadə edilir. Beynəlxalq daşımalar prosesində sığortanın əsas məqsədi daşımada iştirak edən müştərilərin düşükləri zərərin, onlara dəyən ziyanın əvəzinin ödənilməsini qarşılamaqdan ibarətdir. O ziyanın əvəzinə ki, bunu daşıyıcının hesabına ödəmək qeyri-mümkündür. Bu zaman sığorta əlverişli, eləcə də münasib təminat vasitəsi kimi özünü göstərir.

Bununla yanaşı, sığorta institutu beynəlxalq daşımalar prosesində dəyən ziyanın əvəzinin alınmasını asanlaşdırmaq məqsədi güdür. Daşıyıcıdan zərərin əvəzinin alınması bir az vaxt tələb edir. Əksər hallarda isə dəyən ziyanın əvəzi məhkəmənin iştirakı ilə qarşılır. Onda, əlbəttə ki, müvafiq məhkəmə xərclərini çəkmək lazım gələcəkdir.

Daşıyıcı daşınma müqaviləsində tərəf rolunda göstərilməyən üçüncü şəxslər qarşısında da məsuliyyət daşıya bilər. Bu məsuliyyəti zərərsizləşdirmək üçün sığorta mühüm vəsیتə rolunu oynayır. Sığortanın əsas məqsədlərindən biri də elə bu məsələ ilə bağlıdır.

Sığorta institutunu ancaq müştərilərin mənafeyini qorumaq vəsیتəsi kimi bilmək düzgün deyildir. Bu institutun köməyi ilə eyni zamanda daşıyıcının mənafeyi qorunur. Qəza nəticəsində nəqliyyat vəsیتəsi (avtomobil, gəmi, təyyarə və i.a.) məhv ola və ya zədələyə bilər. Nəticədə daşıyıcı (nəqliyyat təşkilatı) ziyana düşür. Adətən dəyən ziyan elə məbləğdə olur ki, sözügedən məbləğ daşıyıcının maliyyə vəziyyətinə təhlükə törədir. Bu səbəbdən də gələcəkdə dəyə biləcək ziyanı mümkün qədər ört basdır etmək, heç olmazsa onu kifayət miqdarda azaltmaq məqsədilə daşıyıcı nəqliyyat vəsیتəsini sığorta etdirməli olur.

Beynəlxalq daşımalar zamanı sığortanın iki formasından da istifadə edilə bilər:

1. Məcburi
2. Könüllü (müqavilə).

Beynəlxalq daşımalar sektorunda sığorta məsələləri nəqliyyat konvensiyalarının köməkliyi ilə tənzimlənmir. Belə ki, nəqliyyat konvensiyaları sığortanın qaydalarını və şərtlərini müəyyən etmir. Sığorta məsələləri müxtəlif ölkələrin daxili sığorta hüququ ilə tənzimlənilir. Beynəlxalq daşımalar pro-

sesində sığorta məsələləri beynəlxalq nəqliyyat konvensiyalarının və beynəlxalq sığorta hüququnun dəstəyi ilə yox, müxtəlif ölkələrin milli sığorta hüquqları ilə nizamlanır. Ancaq beynəlxalq avtomobil daşımalarında sığorta məsələlərinin nizamlanmasında beynəlxalq hüquqi aktlar xüsusi rol oynayır.

Daşıyıcı nəqliyyat vasitəsinin hər hansı növünü sığortalağa bilər. Əsasən də, sığortadan dəniz, avtomobil, hava nəqliyyatı vasitələrində istifadə edilir. Beynəlxalq avtomobil daşımaları günümüzdə, əsasən, sığorta tətbiq olunmaqla yerinə yetirilir. Söhbət daşıyıcının mülki məsuliyyətinin sığortası kimi sığorta növü barəsində gedir. Eyni zamanda məcburi sığorta formasından istifadə olunur.

Beynəlxalq dəniz daşımaları prosesində də sığortadan geniş istifadə edilir. O cümlədən, burda sığortanın könüllü formasından istifadə olunur. Bu zaman mümkün ola biləcək riskli hallar, daşıyıcı və müştərinin mənafeləri nəzərə alınır. Sığorta bir qayda olaraq daşıyıcı və müştəri tərəfindən icra edilir. Beynəlxalq hava daşımaları prosesində də sığortanın əhəmiyyəti çox böyükdür. Bu sahədə də sığortanın könüllü formasından istifadə olunur. Lakin bəzi dövlətlərin qanunvericiliyində sərnişinlər qarşısında icbari mülki məsuliyyət sığortası təyin edilir.

11.3. Beynəlxalq avtomobil daşımalarında sığortanın xüsusiyyətləri

Vurğulamaq vacibdir ki, avtomobil nəqliyyatı vasitələri daha yüksək təhlükə mənbəyi olaraq mövcuddur. Bu səbəbdən də beynəlxalq daşımalar zamanı onların üçüncü şəxslərə zərər vermək (nəqliyyat vasitələrini zədələmək, binalara, tikililərə zərər vurmaq, fiziki şəxslərin yaralanması yaxud öl-

məsi və i.a.) ehtimalı çoxdur. Buna görə də avtomobil daşımaları prosesində avtonəqliyyat vasitələri ilə digər şəxslərə zərər verilərkən təminat yaratmaq tələb olunur. Bu məqsədlə mülki məsuliyyətin icbari sığortası qismində hüquqi mexanizmlərdən istifadə edilir.

Nəticədə, beynəlxalq avtomobil daşımalarının əsas şərtlərindən biri odur ki, daşıyıcının üçüncü şəxslərin qarşısında daşdığı mülki məsuliyyətin sığortalanması aparılır. Özü də sığorta könüllü şəkildə yox, icbari olaraq həyata keçirilir. 1959-cu il aprelin 20-də Strasburq şəhərində «Avtonəqliyyat vasitələri mülkiyyətçilərinin əmlak məsuliyyətinin icbari sığortası barədə» Avropa Sazişi bağlanmışdı. Saziş Avropa Şurası kontekstində qəbul edilmişdi. Bu səbəbdən də Avropa Şurasına üzv dövlətlərin bir çoxu elə bu Sazişin iştirakçıları olaraq çıxış edirdilər. Saziş mülki əmlak məsuliyyətinin sığorta şərtlərini təyin edirdi. Həmin şərtlərdə iştirakçı-dövlətlərin mülki məsuliyyət haqda öz milli qanunlarını qəbul etməsi nəzərdə tutulurdu.

Əksər Avropa ölkələrində avtonəqliyyat vasitələri sahiblərinin əmlak məsuliyyətinin icbari sığortası haqda ilk qanunlar XX yüzilliyin ilk 20-ci illərində qəbul edilmişdi. Ancaq həmin qanunlar əcnəbi daşıyıcıların mülki məsuliyyətini sığortalamaq problemini tənzimləmirdi. Əcnəbi daşıyıcıların təqsiri səbəbindən yol hadisələri nəticəsində üçüncü şəxslərə ziyan gələ bilərdi. Şübhəsiz ki, onlar bunun üçün üçüncü şəxslər qarşısında mülki məsuliyyətə cəlb olunurdular. Həmin məsuliyyətin sığortalanması haqda qanunlarda hər hansı bir norma nəzərdə tutulmurdu. Məsələn yoluna qoymaq üçün BMT-nin Sosial və İqtisadi Şurasının tövsiyyəsi ilə Beynəlxalq səviyyəli avtomobil sığorta kart sistemi ərsəyə gətirildi. «Yaşıl kart» yaxud «Yaşıl kartoçka» sistemi onun qısa

adıdır. «Yaşıl kart» sistemi haqda Saziş 1953-cü ilin əvvəlində imzalanmışdır. Avropa ölkələrinin əksəriyyətində bu sistemdən geniş miqyasda istifadə edilir.

Bu sistemə Avropa ölkələri də daxil olunmaqla 47 ölkə - RF, İsrail, Mərakeş, Tunis və İran daxildir. Ölkəmizin üzvlüyü ilə iştirakçıların sayı 48 olub. Azərbaycan 2016-cı il yanvar ayının 1-dən etibarən qoşulmuş olduğu “Yaşıl Kart” beynəlxalq sığorta sisteminin kontekstində xaricə səyahətə gedən azərbaycanlı sürücülərin həmin sistemə üzv olan başqa ölkələrin ərazisində mülki məsuliyyət sığortasını təmin edir. Bir ildən çox müddətdir ki, “Yaşıl Kart” sistemi dövlətlərinə gələn Azərbaycanın Yaşıl Kart sahibləri öz səfərlərini sığortalı qaydada planlaşdırırlar.

Cari ilin başlanğıcından ölkəmizdən “Yaşıl Kart” sisteminin olduğu ölkələrə yollanan sürücülərin həmin dövlətlərdə özlərinin avtonəqliyyat vasitələrindən istifadə edərkən yol-nəqliyyat hadisələrinə yol açması ilə əlaqədar 18 fakt müəyyən edilmişdir. Bu hadisələr əsasən Rusiya, İran, Türkiyə, Polşa kimi dövlətlərin ərazilərində ölkəmizin Yaşıl Kart sahibləri olan sürücülərin təqsiri ucbatından baş vermiş yol qəzalarıdır.

Keçən illər ərzində baş verən sığorta hadisələri nəticəsində əmlakına, yaxud sağlamlığına ziyan dəyən üçüncü şəxslərə “Yaşıl Kart” sistemində nəzərdə tutulan mexanizmə əsasən sığorta ödənişlərinin verilməsi üçün ölkələrarası sənədləşmə və qeydiyyat işləri görülmüş, bir çox hallar üzrə ödənişlərin icrası bitmişdir. Ölkəmizin milli Yaşıl Kart bürosunun funksiyalarını icra edən İcbari Sığorta Bürosu öz missiyasına daim sadıq qalaraq bundan sonrakı illərdə də beynəlxalq “Yaşıl Kart” Sazişi kontekstində öz öhdəliklərini yerinə yetirəcəkdir.

Belə bir sual yaranır, “Yaşıl Kart” nədir və bu sistem avtomobil sahiblərinə nə vəd edir? “Yaşıl Kart” sistemi, avtomobil sahiblərinin mülki məsuliyyəti üzrə sığortası şəhadətnaməsinin bu sistemə üzv ölkələrin arasında qarşılıqlı tanınması barəsində sazişdir. Sistemin əsas məqsədi: Bu sistemin əsasında, “Yaşıl Kart” barəsində sazişin iştirakçıları olan dövlətlərin biri tərəfindən verilən avtonəqliyyat vasitəsi sahiblərinin mülki məsuliyyətinin sığorta şəhadətnaməsi bu sazişin iştirakçısı olan başqa dövlətlərin ərazisində etibarlı hesab olunur.

Bu sistemin üzvü hər hansı ölkəyə səfər edən kənar avtonəqliyyat vasitəsi sahiblərinin mülkü məsuliyyətinin onların məxsus olduğu ölkənin milli qanunvericiliyə müvafiq formada sığortalanır. Bunla da səyahət etdikləri ölkələrdə etdikləri yol-nəqliyyat hadisələri nəticəsində verdikləri ziyanın əvəzinin hadisənin baş verdiyi dövlətin daxili qanunvericiliyinə müvafiq formada ödənilməsi təmin edilir. “Yaşıl Kart” sisteminə qoşulmaq istəyən sığortaçılar İcbari Sığorta Bürosuna on min manat dəyərində birdəfəlik ödəniş etməlidir.

Bu sığorta haqda aşağıdakıları bilmək lazımdır.

- Azərbaycan qeydiyyatlı avtonəqliyyatın vasitəsilə Yaşıl Kart ölkələrinə gedərkən Azərbaycan Yaşıl Kartını almaq məcburidir.

- Yaşıl Kartı ölkə daxilində və sərhəddən almaq olar.
- Yaşıl Kartla xaricdə sürücülüklə əlaqəli mülki məsuliyyətinizi tam həcmdə sığortalayırsınız.
- Yaşıl Kart çoxsaylı istənilən sərhəd sığorta müqavilələrini əvəz edə bilər.

Bir beynəlxalq sığorta müqaviləsi əldə etməklə siz məbləğ və vaxta qənaət edirsiniz. Səfərinizin müddətindən asılı

olaraq, Yaşıl Kartı 1, 3, 6, habelə 12 aylıq müddətə ala bilərsiniz.

Yaşıl Kartı ancaq İcbari Sığorta Bürosunun uyğun bir reestrinə daxil olunmuş 13 sığorta şirkətindən almaq mümkündür. “Mahiyyət etibarilə, Yaşıl Kart sığortası standart sayılan avtoməsuliyyətin icbari sığortası növünə bənzərdir, hər iki sığorta növü əslində avtonəqliyyat vasitəsinin sahibinin üçüncü şəxsin qarşısındakı mülki məsuliyyəti sığortalayır. Sığortaolunan üçün həmin iki sığorta növünün əsas fərqi birinin ölkə ərazisində, o birini isə beynəlxalq miqyasda keçərlilə olmasıdır. Avtoməsuliyyətin icbari sığortasındakı kimi, Yaşıl Kart da öz sahibinə ödədiyi bir qədər kiçik sığorta haqqı müqabilində xeyli böyük məbləğlərdə sığorta təminatını təqdim edir.

Sistem nə cür işləyir? “Yaşıl Kart” sistemi kontekstində dəyən ziyanın əvəzinin ödənilməsi üçün sistemə üzv olan ölkələrdə milli Yaşıl Kart bürolarını təsis etmək mümkündür. AR-da Yaşıl Kart bürosunun funksiyalarını əsasən İcbari Sığorta Bürosu icra edir. Bu bürolar əcnəbi sürücülərin özlərinin avtonəqliyyat vasitələri ilə törətdiyi yol-nəqliyyat hadisələri nəticəsində zədə almış yaxud əmlakına ziyan dəymiş üçüncü şəxslərə dəyən zərərlərin əvəzinin sığorta ödəməsi formasında veriləcəyinə təminat verir. Sonralar, hadisə baş verən dövlətin Yaşıl Kart bürosu hadisəyə səbəb olan sürücünün Yaşıl Kartının məxsus olduğu dövlətin Yaşıl Kart bürosundan ödənilən sığorta ödənişi məbləğində vəsaiti geriə alır.

Sistemə üzv ölkələrə gedərkən “Yaşıl Kart” sığortasının əldə edilməsi mütləqdir. “Yaşıl Kart” sisteminə daxil olmuş müəyyən ölkəyə AR-da qeydiyyatda olan avtonəqliyyat vasitəsilə səfər edən hər bir şəxs “Yaşıl Kart” sığortasını məc-

buri şəkildə almalıdır və bu müddəə “İcbari Sığorta haqqında” AR-nın Qanunu ilə nizamlanır. Bir neçə ölkəyə gedəcək olan sürücülər AR-da Yaşıl Kart sığortasını almaqla həmin ölkələrə məxsus sərhəd sığorta müqavilələrini almaq lazım gəlir.

“Yaşıl Kart” sisteminə üzv ölkələrə AR-da qeydiyyatda olan avtonəqliyyat vasitəsilə səfər etməyə hazırlaşan insanlar İcbari Sığorta Bürosunun iştirakçıları sayılan sığorta təşkilatlarından «Yaşıl Kart» sığortasını almaqla səyahətləri boyunca mülki məsuliyyətlərini sığortalamış olur və nəticədə, səfər edəcəkləri hər hansı bir üzv ölkənin içərisinə daxil olarkən o dövlətin sərhəd sığorta müqaviləsini əldə etmək zərurətindən azad olurlar.

Bu zaman istisna hal olaraq vurğulamaq lazımdır ki, sistemə daxil olmuş Belarus və İsrail arasındakı sənədlərin qarşılıqlı tanınmasına dair ikitərəfli sazişlər imzalanmadığından, Azərbaycan Yaşıl Kartları hər iki ölkə ərazisində qüvvədə olmur və səfərləri həmin ölkələrdən keçən ölkəmizin Yaşıl Kartı sahibləri onların ölkəsinə daxil olarkən bu ölkələrin sərhəd sığorta müqavilələrini almalıdırlar.

Eyni qayda yolu Gürcüstandan keçən ölkəmizin Yaşıl Kartı sahiblərinə yaxud səfərinin son təyinat məntəqəsi həmin ölkə olan sürücülərə də aid olunur: Gürcüstan “Yaşıl Kart” sistemində üzv olmadığı üçün, yolu buradan keçən bizim sürücülər Gürcüstana daxil olarkən həmin ölkənin sərhəd sığorta müqaviləsinə sahib ola bilirlər.

Yaşıl Kartı necə almaq olar? Səfərə etmədən əvvəl vətəndaşlar İcbari Sığorta Bürosunun uyğun reyestrinə daxil olmuş sığorta şirkətlərinə müraciət etməklə “Yaşıl Kart” sığortasını, yəni Azərbaycan Yaşıl Kartını ala bilirlər. “Yaşıl Kart” sisteminə üzv ölkələrə səfər etmiş sürücülər Azərbaycanı

tərk etdikdə sərhəddə gömrük orqanlarının müvafiq “Yaşıl Kart” sığortasına malik olub-olmaması ilə əlaqəli yoxlanışdan keçir. Əgər sığorta əvvəlcədən alınmayıbsa, bu halda onu yerindəcə, həmin yerdə fəaliyyət göstərən sığorta təşkilatlarının nümayəndəliklərindən almaq lazım gələcək. Bu nöqteyi-nəzərdən, sərhəddə vaxt itirməmək məqsədilə “Yaşıl Kart” sığortasını əvvəlcədən almaq olar.

11.4. Beynəlxalq dəniz daşımaları üzrə sığorta

Dəniz daşımaları qədim və ucuz tarixə malik beynəlxalq yükdaşımaları aləti kimi dünya təcrübəsində geniş istifadə olunur. Bununla əlaqədar, daşımalar zamanı yüklərin risklərdən bilavasitə sığortalanması problemləri, habelə onların həlli yollarını razılaşdırmaq məsələləri beynəlxalq təcrübədə 14-cü əsrdən etibarən, İtaliyada formalaşmış. 1600-cü ildə İngiltərədə Dəniz sığortası mövzusunda Qanun qəbul edilmişdir. Bu Qanuna görə, “Lloyd” sığorta cəmiyyəti əsasən dəniz polisi kimi formalaşmış və hazırda da bundan istifadə edilir. Dəniz gəmilərinin sığortalanmasını bəzən “Kasko” adlandırırlar, bu isə gəminin korpus-maşınlarının sığortalanması anlamına gəlir.

“Kasko” termininin mənası -ispan sözü olan “casco”, başqa sözlə desək “şlem” və ya niderlandcadan “korpus” sözlərindən yaranmışdır. Kaskonun tam mahiyyəti avtomobillərin yaxud başqa nəqliyyat vasitələrinin təyyarələr, (gəmilər, vaqonlar və i.a.) oğurlanması, onların zədələnməsi ilə əlaqəli olaraq dəymiş zərərlərin sığortalanmasıdır.

“Karqo” terminin mənası – ispan dilində “cargos”, başqa sözlə desək “yük” sözündən yaranıb. Karqonun mahiyyəti isə, onun əsasən daşımalar və sığortalarda tətbiqi ilə əlaqəli-

dir. Bu zaman, karqo daşımlar üzrə əməliyyatın başlıca səbədi kimi meydana çıxır.

Dəniz daşımları üzrə sığortanın əsas subyektləri bunlar ola bilər:

1. Gəmi sahibləri, gəmi sahibləri ilə müqaviləyə əsasən onları istismara götürən kompaniyalar, gəmi operatorları,

2. Bank-kreditör. sığorta edən və gəmi kapitanından asılı olmayaraq, yaranan zərərlər;

3. Dəniz təhlükəsi, batma, çökmə, toqquşma, hava şəraitinin yaxşı olmaması;

4. Quldurluq; naməlum yaxud təsadüfi yader qurğuları ilə zədə almaq;

5. Zəlzələ, vulkan püskürməsi, ildırım vurmaı;

6. Gəmi kapitanının, habelə heyətin günahından meydana gələcək zərərlər;

7. Yanğın və partlayış;

8. Gəminin maşın, eləcə də korpuslarının sınıması, qazan-xananın bilavasitə partlaması və i.a. üzrə səbəblərin ləğv edilməməsindən dəyə biləcək zərərlər;

9. Keyfiyyətsiz təmir zamanı dəyə biləcək zərərlər.

Dəniz daşımları prosesində sığortanın obyektləri aşağıdakılar ola bilər:

- yük,
- fraxt,
- tikilməkdə olan gəmi,
- gəmi,
- gəmidən istifadə üçün ödəniş,
- gəmi kapitanının və heyətin əmək haqqı.
- gəminin daşıdığı yüklərdən əldə edəcəyi mənfəət,
- sərnişinin daşınması üçün ödəmə,

Sığorta prosesində sığorta obyektı kimi, fəvqəladə hallar üçün, gəminin xılası, yükün xılas olunması və.s üçün çəkilən xərcləri misal göstərmək olar.

Beynəlxalq dəniz daşımalarda olan hadisələr, onların xüsusiyyəti, təbii amillər və i.a. nəzərə alınaraq, dəniz daşımaları prosesində sığortada zərərin qarşılınmasının bəzi formaları vardır:

1. Gəminin tam yaxud qismən batması ilə əlaqəli zərərlər;
2. Gəminin itkin düşməsi ilə əlaqəli zərərlər;
3. Gəminin həbs olunması zamanı ortaya çıxan zərərlər;
4. Gəminin xılası zamanı, gəmidə yanğının söndürülməsi üçün həyata keçirilən tədbirlər nəticəsində gəminin zədələnməsindən meydana gələn zərərlər;
5. Ümumi qəzalarla əlaqədar yaranan əlavə xərclər, həblə ödəmələr;
6. Vətəndaş müharibəsi, üsyan, inqilablar nəticəsində meydana gələn zərərlər;
7. Gəminin mina, torpedo, eləcə də bomba nəticəsində sıradan çıxması yaxud zədələnməsindən yaranan zərərlər;
8. Gəmidə maşın və avadanlıqların korroziyaya məruz qalması və bununla əlaqədar zərərlər.

Dəniz daşımaları prosesində sığorta üzrə risklər:

- Sığorta edən və gəmi kapitanından asılı olmayaraq, ortaya çıxan zərərlər;
- Dəniz təhlükəsi, hava şəraitinin dəyişkənliyi, çökmə, toqquşma, batma;
- Quldurluq;
- Naməlum yaxud təsadüfi yadər qurğularından zədələnmək;
- Yanğın və partlayış;
- 1. Zəlzələ, vulkan püskürməsi və yaxud ildırım vurmaı;

2. Gəmi kapitanının, habelə heyətin günahından ortaya çıxan zərərlər;

3. Gəminin maşın və korpuslarının sınması, qazanxananın partlaması və s. üzrə səbəblərin ləğv edilməsi zamanı yaranan zərərlər;

4. Keyfiyyətsiz təmirdən əmələ gələn zərərlər;

5. Gəmi kapitanı və heyətin qəsdən gəmiyə və yaxud yükə vurduqları zərərlər;

6. Vertolyotlar və ya onların qalıqları ilə toqquşma və i.a.

London Sığortaçılar İnstitutu: Həmin beynəlxalq statuslu sığorta müəssisəsi 1982-ci ildən bəri vardır (ingiliscə İnstitutu Cargo Clauses, ICC). Dünya ölkələrinin bir çoxunda bu təşkilatın sığorta şərtləri əsas sayılır. Danışılmış sığorta şərtlərinin "A", "B", "C" hərfləri vasitəsilə işarələnməsi qəbul olunub;

1. "A"- bütün riskləri nəzərə alır və onların ödənilməsini qarşılayır;

2. "B"- 5 qrup riskləri təmin edir (bədbəxt hadisə; şimşək, tufan, yanğın, təbii fəlakət; gəminin yaxud təyyarənin itməsi; ümumi qəza və yüklərin xilas edilməsi, zərərin qarşılınması üzrə bütün xərclər);

3. "C"- risklər üzrə ən az ödənişi qarşılanır.

Bu şərti işarələrin anlamları belədir:

1. "A"- AR (all risks) yaxud AAR (against all risks);

2. "B"- WPA (with particular average);

3. "C"- FPA (free from particular average).

Dəniz sığortaçıları üzrə Beynəlxalq İttifaq: Bu təşkilat ingilis dilində International Union of Marine Insurance (İUMİ) deməkdir və 1874-cü ildə milli sığorta təşkilatlarının birliyi kimi İsveçrənin Bern şəhərində fəaliyyətə başlamışdır. Təşkilatın ümumi rəhbərliyi Şuranın vasitəsilə aparılır. Onun icra-

çı komitəsi və ayrı-ayrı komitələri fəaliyyət göstərir. Təşkilatda Baş katib rəhbər sayılır. Bu təşkilat məsləhətverici statuslu olub, beynəlxalq sığorta, dəniz daşımaları, habelə gəmiçiliklə bağlı fəaliyyət göstərən şirkətlərlə əməkdaşlıq edir. Təşkilatın başlıca fəaliyyət istiqamətlərinə daxildir:

risklərin sığortalanması;
təbiətin çirkənməsindən dəyən zərərin sığortası ;
yüklərin itkin düşməsindən yaranan ziyanın ödənilməsi;
yüklərin sığortalanması;
daşıyıcının məsuliyyətinin sığortası;
ümumi qəzalar üzrə sığortalar;
kasko-gəmilərin sığortalanması və i.a.

Mövzuya aid sual və tapşırıqlar

1. Beynəlxalq yükdaşımalar sahəsində sığortanın mahiyyəti və əhəmiyyəti.

2. Beynəlxalq yük daşımaları sahəsində sığortanın əsas əməliyyatlarının məzmunu.

3. “Polis” və “Sığorta polisi” terminlərinin mahiyyəti və məzmunu.

4. Beynəlxalq nəqliyyat sığortası: mahiyyəti və əsas sənədlərinin tərtibi qaydası.

5. Beynəlxalq avtomobil daşımalarında sığortanın əsas xüsusiyyətləri.

6. Hava nəqliyyatında əsas sığorta sahələri hansılardır və yüklərin sığortalanması üsullarını sadalayın.

7. Beynəlxalq daşımalarda nəqliyyat sığortasının yaranma zərurəti.

8. Beynəlxalq yükdaşımalarda əsas riskləri və onların yaranma səbəblərini sadalayın.

9. Beynəlxalq yükdaşımalarda sığorta istiqamətlərini göstərin.

10. Beynəlxalq dəniz daşımalarda sığortanın mahiyyəti və məzmunu barədə danışın.

11. Dəniz daşımalarda sığortanın obyektləri və subyektləri barədə danışın.

12. “Karqo” və “Kasko” terminlərinin mənasını açıqlayın.

13. Dəniz daşımalarda sığortanın əsas risklərin yaranma səbəblərini və sığortada zərərin qarşılınması formalarını izah edin.

14. London Sığortaçılar İnstitutu haqqında danışın.

15. Dəniz sığortaçılarının Beynəlxalq İttifaqının yaranma tarixi və xidmətləri haqqında danışın.

MÖVZU XII

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASINDA BEYNƏLXALQ YÜK DAŞIMALARIN TƏŞKİLİ

12.1. Azərbaycan Respublikası üzrə nəqliyyat sistemi

Hər hansı müstəqil dövlətin milli iqtisadiyyatının ən aparıcı infrastruktur sferalarından biri də nəqliyyat sahəsidir. Ümumiyyətlə, nəqliyyat sistemi həm ölkənin iqtisadi təhlükəsizliyinin etibarlı təminatının yaradılmasında, həm də ölkənin ümumi daxili məhsulun (ÜDM-in) formalaşmasında böyük əhəmiyyəti vardır. Dünya Bankının qiymətləndirmələrinə əsasən nəqliyyat sektoru dünya üzrə ÜDM-in 3% -5% formalaşdırır ki, bunun da təxminən 2-2,5 %-ni dövlət investisiyaları təşkil edir. Xüsusilə də dəmir yolunu, avtomobil, dəniz, hava nəqliyyatı növlərini əhatə edən nəqliyyat sistemi dünya iqtisadiyyatında mövcud iş yerlərinin 5%-8% formalaşdırır.

Bundan əlavə, beynəlxalq nəqliyyat əlaqələri bir sıra ölkələrin valyuta daxil olmalarında da əsas mənbələrdəndir. Hazırda əldə edilmiş nailiyyətlərin daha da möhkəmləndirilməsi məqsədilə qarşıda duran əsas problem isə ölkədə dünya standartlarına uyğun nəqliyyat şəbəkəsinin, nəqliyyat xidmətlərinin davamlı inkişafını təmin edəcək fəaliyyətlərin gücləndirilməsindən, habelə tranzit potensialından daha effektiv istifadəni təşkil etməkdir. Bunun üçün isə respublikanın nəqliyyat şəbəkəsini beynəlxalq nəqliyyat şəbəkəsinə in-

teqrasiyası istiqamətində fəaliyyətlərin gücləndirilməsi istiqamətində əsaslı tədbirlərin görülməsi tələb edilir.

Onu da qeyd edək ki, nəqliyyat yalnız yük və sərnişin daşınması əməliyyatlarında iştirak etmir, eyni zamanda təbii və əmək resurslarının istehsalat dövrüyyəsinə cəlb edilməsində, məhsuldar qüvvələrin inkişafında, istehsalat sahələrinin ərəzi üzrə effektiv təşkilində, əhalinin məskunlaşmasında, şəhər və kənd yerlərinin abadlaşdırılmasında əsas amillərdən birinə çevrilir.

Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sistemi mövcud olan nəqliyyatın bütün növlərinin birləşdirilməsini özündə ehtiva edir. Nəqliyyatın hər bir növü özündə müstəqilliyi, kifayət qədər mürəkkəbliyi və dinamikliyi sistemli olaraq özündə birləşdirməklə tətbiqi sferası çərçivəsində daşınmanı təmin edir və həmçinin digər nəqliyyat növləri ilə sıx, qırılmaz surətdə, qarşılıqlı əlaqədə olmaqla fəaliyyət göstərir.

Ölkədə mövcud olan nəqliyyat sisteminin başlıca məqsədi iqtisadiyyatın və əhalinin daşınmaya olan tələbatını qarşılamaqla ölkənin sağlam həyat fəaliyyətini təmin etməkdir. İqtisadi yüksəlişin əldə edilməsində, əhalinin yüksək həyat səviyyəsini təmin etməkdə, iqtisadi-mədəni əlaqələrin daha da genişləndirilməsində, ölkədə, habelə onun ayrı - ayrı bölgələrində sosial - iqtisadi problemlərin tez bir zamanda həll edilməsində, dövlətçiliyin qorunub saxlanmasında, milli təhlükəsizliyin və müdafiə qabiliyyətinin qarşılanması onun rolu danılmazdır. Nəqliyyat sistemi mühüm əhəmiyyətə malik olub, istehsalın genişlənməsinə və istehsal qüvvələrinin yerləşdirilməsinə təsir göstərir.

Azərbaycanda ilk dəmir yollarının çəkilişinə XIX əsrin 70-ci illərindən etibarən başlanmışdır. 1878-ci ildə Bakını neft mədənləri və neft korpusu ilə birləşdirən 25,2 verst uzunlu-

ğunda dəmir yolu xəttinin tikintisinə icazə verilmişdi. “Neft sahəsi” adını alan sözügedən xətlərin tikintisi 1879-cu ilin axırlarında başa çatdırıldı və rəsmi olaraq 1880-ci ilin 20 yanvarında istismara verildi. Azərbaycan dövlətinin nəqliyyat sistemində dəmir yolu nəqliyyatının aparıcı rolu mövcuddur. Onun rolu, ilk öncə, texniki - iqtisadi üstünlüklərdən irəli gəlir. Universallıq, yüksək daşınma və manevr etmə qabiliyyətinə malik olmaq, coğrafi, habelə iqlim şəraitindən bir qədər az asılı olmaq, daşınmanı müntəzəm sürətdə (istənilən hər hansı hava iqlimi şəraitində) yerinə yetirmək dəmir yolu nəqliyyatının başlıca xüsusiyyəti hesab olunur. Nəqliyyatın istənilən növləri tətəfindən yerinə yetirilən yük dövriyyəsinin daha çox payı dəmir yolunun üzərinə düşür.

Bu növ nəqliyyat təşkilatları Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolu (ADDY) üzrə quruluş vahidləri olaraq dəmir yolunun tərkibinə daxildir. Bu cür müəssisələr təsərrüfat hesablı müəssisələr olmaqla, yük, yük yeri və sərnəşinlərin daşınması üzrə xidmətlər edirlər.

Dəmir yolu nəqliyyatı təşkilatlarının işinə və fəaliyyətinə Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolu (ADDY) rəhbərlik edir. ADDY dövlət təşkilatı olub, Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabinetinin tabeliyindədir. O, müvafiq əsasnaməyə uyğun şəkildə fəaliyyət göstərir.

Hüquqi şəxs statusu daşımaqla Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolunun əsas vəzifələrinə aşağıdakıları daxil etmək olar:

- dəmir yolu ilə yüklərin, sərnəşinlərin, baqajların və poçtun daşınması, beynəlxalq əlaqələrdə dəmir yolu daşınmasının inkişafı;

- yüklərin marşrut üzrə daşınmasının qarşılınması;

- daşınan yüklərin, sərnəşinlərin, yük yerinin və poçtun vaxtında, habelə təhlükəsiz daşınmasının qarşılınması;

-dəmir yolu üzrə yük və kommersiya fəaliyyətinin təşkili və ona nəzarət olunması, ümumi istifadədə olan yerlərdə dəmir yolu vasitələrindən istifadə etməklə yükləmə, habelə boşaltma fəaliyyətinin təşkil edilməsi, yükqöndərən, eləcə də yüklənlərə nəqliyyat-ekspedisiya xidmətləri göstərmək;

-dəmir yolu təşkilatlarında dövlət əmlakının mühafizəsinin qarşılanması və i.a.

Azərbaycan Dövlət Dəmir Yoluna aid edilən əmlak dövlət əmlakı hesab olunur. Bu əmlak tam iqtisadi səlahiyyət - məhdud əşyavi hüquq əsasında ona məxsusdur. Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolu bu əmlak üzərində qanunvericiliklə müəyyənləşdirilmiş qaydada və hüdudlarda sahibolma, istifadə etmə və sərəncamvermə səlahiyyətlərini yerinə yetirir. 2007-ci ilin 21 noyabrında Gürcüstanın Marabda kəndində Bakı-Tiflis-Qars dəmiryolu xəttinin inşasının təməli qoyulub. Hər üç dövlətin prezidentlərinin iştirakı ilə Gürcüstanda Marabda stansiyasında açılış mərasimi keçirildi.

Bakı-Tiflis-Qars (BTQ) Azərbaycan üçün istər siyasi, istər iqtisadi, istərsə də strateji baxımdan böyük əhəmiyyətə malikdir. Dəmiryolu vasitəsi ilə ölkəmiz beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinə, habelə Türkiyəyə birbaşa gediş əldə olunacaq. Dəmiryolu ilə bir gün ərzində Qarsa və iki gün yarım ərzində İstanbula getmək mümkündür. Bakı-Tiflis-Qars dəmiryolu Bakı-Tiflis-Ceyhan boru xəttindən sonra Azərbaycan iqtisadiyyatının daha da inkişafına nail olunacaq. Azərbaycanın ilk illər ərzində tranzitdən minimum illik gəliri 50 milyon dollar təşkil edəcəkdir.

Oktyabrın 30-da Bakı-Tiflis-Qars dəmiryolu xəttinin rəsmi açılışı Azərbaycan, Türkiyə, Gürcüstan, Qazaxıstan və Özbəkistan liderlərinin iştirakı ilə keçirilmişdir. İlk qatarın

Yeni Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarəti Limanından yola salınması təmin edilmişdir.

Bakı-Tiflis-Qars dəmir yolu xətti ilə beynəlxalq layihənin həyata keçirilməsi, habelə Bosfor boğazında dəmir yolu tunneli tikintisi, Trans-Avropa, Trans-Asiya dəmir yolu kimi şəbəkələrin birləşdirilməsi, yük və sərnişinlərin birbaşa şəkildə Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə ərazisindən keçərək Avropa və Asiyaya çıxarılmasını qarşılamaqla yanaşı, region ölkələrinin tranzit potensialını artırmağa, Avropaya integrasiya proseslərini sürətləndirməyə, Avropa Qonşuluq siyasəti kontekstində əməkdaşlığın daha da inkişaf etdirilməsinə, Azərbaycanın dövlət müstəqilliyi və suverenliyini möhkəmləndirməyə, eləcə də ölkəmizin xarici iqtisadi əlaqələrini genişləndirməyə xidmət edəcəkdir. Bu layihənin reallaşdırılması iqtisadi səmərəlilik, sürət və müddət tezliyi, təhlükəsizlik və etibarlıq baxımından böyük əhəmiyyətə malikdir. Gələcəkdə Avropa və Asiya dövlətlərinə mənsub yüklərin həmin dəmir yoluna cəlb olunması hər iki istiqamətdə intermodal, eləcə də konteyner daşınmalarının həcmi artıracaqdır.

Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sisteminə aid edilən nəqliyyat növlərindən biri də avtomobil nəqliyyatıdır. Həmin nəqliyyat növü yüksək manevretmə qabiliyyəti, yükləri birbaşa şəkildə «qapıdan - qapıya» çatdırmaq imkanı, habelə nisbətən yüksək sürətlə yükləri mənzil başına çatdırmaq xüsusiyyətləri ilə səciyyələndirilir. (sutka ərzində 500 - 800 km-lik yol qət edir.)

Avtomobil nəqliyyatı əsas etibarilə qısa məsafələrə yük daşınmaları üçün istifadə olunur. Bu nəqliyyat növünün başlıca fəaliyyət sahəsi sənaye və inşaat işləri üçün yükləri, kənd təsərrüfatı mallarını, habelə ticari malları qısa məsafələrə vaxtında daşımaqdan, yükləri magistral yollara kimi çatdır-

maqdan və magistral şəbəkələrdən daşıyıb lazımı yerlərə aparmaqdan ibarətdir. Nəqliyyatın bu növündən istifadə etməklə bir qədər də uzaq məsafələrə daşınmanı həyata keçirmək mümkündür. Digər növ nəqliyyat yollarına (hava, su və s.) malik olmayan rayonlara da daşımalar avtomobil vasitəsilə yerinə yetirilir. Təyinat yerinə qısa müddət ərzində çatdırılması tələb olunan, tez xarab olan, eləcə də yüksək qiymətə malik olan yüklər, ərzaq malları daşındıqda avtomobil nəqliyyatından istifadə edilir.

Avtomobil nəqliyyatı şirkətləri «Azəravtonəqliyyat» Dövlət Konserninin tərkibinə aid olan şirkətlər idi. Konsern müvafiq Nizamnaməyə əsasən fəaliyyət göstərirdi, onun başlıca vəzifə və funksiyaları aşağıdakılar idi:

-iqtisadiyyat və əhali üzrə avtonəqliyyat xidmətlərinə olan tələbin təmin olunmasına, istehsal potensialından və əmək resurslarından tam istifadə olunmasına yönəldilən tədbirlər həyata keçirmək üçün proqram və iqtisadi mexanizmlərin işlənib hazırlanması;

-avtonəqliyyatın inkişafı yönündə vahid elmi-texniki siyasətin həyata keçirilməsi;

-avtonəqliyyat xidmətlərinin azad rəqabət əsasında bazarın təşəkkülü üçün şəraitin yaradılması və i.ə.

Hal-hazırda həmin funksiyalar Nəqliyyat, Rabitə və Yüksək Texnologiya Nazirliyi tərəfindən həyata keçirilir.

Respublikamızın qoşulduğu konvensiyalar arasında Beynəlxalq Yük Daşımaları (BYD) kitabçası tətbiq olunmaqla beynəlxalq yükdaşımaları haqqında gömrük Konvensiyası mühüm yer tutur. Dövlət Gömrük Komitəsi konvensiyanın ölkə ərazisində səlahiyyətli orqanı sayılır. Nazirlər Kabinetinin sərəncamına əsasən Azərbaycan Avtomobil Daşıyıcıları

üzrə Beynəlxalq Assosiasiyası (AADBA) konvensiyanı icra edən təminat orqanı hesab olunur.

İctimai təşkilat olan Azərbaycan Avtomobil Daşıyıcıları üzrə Beynəlxalq Assosiasiyası (AADBA) avtomobil nəqliyyatı ilə yükdaşımanı yerinə yetirən subyektlərə sənədlərlə iş görməyi öyrədir, yükdaşıma ilə əlaqəli yenilikləri çatdırır və seminarlar aparır. Ən əsası Azərbaycan Avtomobil Daşıyıcıları üzrə Beynəlxalq Assosiasiyası (AADBA) daşıyıcıları tranzit ölkələrdən keçən zaman çətinliklə qarşılaşmamaları məqsədilə vacib olan sənəd ilə - Beynəlxalq Yük Daşımaları (BYD) kitabçasının köməyiylə təmin edir.

Beynəlxalq Yük Daşımaları (BYD) kitabçasının hər bir reys üçün alınması gərəkdir və kitabça beynəlxalq yükdaşımalarda bir sıra güzəştlər verir. Sərhədlər maneəsiz olur, yükün hər dəfə açılıb yoxlanmasına ehtiyac olmur. Sadəcə olaraq yükün möhür və plombları üzrə salamatlığın təmin edilməsi yoxlanılaraq kitabçada qeyd edilir. Beynəlxalq Yük Daşımaları (BYD) kitabçası doldurulduqdan sonra heç bir bəyannaməyə ehtiyac qalmır. Kitabçada malların adları, çəkisi, yük yerlərinin sayı, alıcıları, daşıyıcıları və s. aydın şəkildə verilir.

Azərbaycan Avtomobil Daşıyıcıları üzrə Beynəlxalq Assosiasiyası (AADBA) 1993-cü ildən etibarən Beynəlxalq Avtomobil Nəqliyyatı İttifaqının (İRU) üzvüdür. İttifaq AADBA-nı BYD kitabçaları ilə qarşılıyır. Sonradan isə assosiasiyanın üzvləri BYD kitabçaları ilə qarşılanırlar. Qeyd edək ki, hazırda AADBA-nın 50-yə qədər üzvü vardır.

Dəniz nəqliyyatı Respublikamızın nəqliyyat sisteminin vacib tərkib hissəsidir. Onun müəyyən üstünlükləri mövcuddur. Dəniz nəqliyyatı təbii, dərin və uzun su yollarına malik olmaqla, yük götürülməsində məhdudiyyətlərin qoyulma-

ması ilə, eləcə də az enerji işlətmək qabiliyyətinin olması ilə xarakterizə olunur. Nəqliyyatın bu növünün vasitəsilə yükün çatdırılma sürəti sutka ərzində 350-550 km-dir. Dəniz nəqliyyatının əsas fəaliyyət sahəsi, ilk növbədə Azərbaycan Respublikası ilə quru sərhədinə malik olmayan ölkələrlə xarici iqtisadi əlaqələri qarşılamaqdan ibarətdir. Dəniz yollarından istifadə edilməsi mümkün olan hallar çərçivəsində dəniz nəqliyyatı xarici ticarət daşınmalarının yerinə yetirilməsində böyük əhəmiyyətə malikdirlər.

Dəniz nəqliyyatı müəssisələri Azərbaycan üzrə Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinə aiddir. Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi ölkənin Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi, eləcə də ticarət dənizçiliyi ilə bağlı beynəlxalq konvensiyalara və müvafiq Nizamnaməyə əsasən fəaliyyət göstərən dövlət təşkilatı kimi mövcuddur. Hüquqi şəxs statusunda olan Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi Respublikanın Nazirlər Kabinetinə tabedir. Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin əsas vəzifələrinə aşağıdakılar daxildir:

- başqa sahibkarlardan icarəyə alınmış gəmilər, xüsusən də kirayə olunmuş xarici tonnajı və öz donanması vasitəsilə ölkə limanları ilə xarici limanların arasında, həm də xarici limanların arasında yüklərin və sərnişin daşınmasının yerinə yetirilməsi;

- əmək kollektivinin sosial problemlərinin həllinə yönəldilən Respublika qanunvericiliyi ilə nəzərdə tutulan istehsalat, kommersiya və xarici ticarət fəaliyyətinin həyata keçirilməsi;

- dəniz səfərləri üzrə təhlükəsizliyin, donanmada qəza hallarının minimuma endirilməsinin, yüklərin mühafizə edilməsinin və vaxtında yerinə çatdırılmasının, eləcə də sərnişinlərin təhlükəsizliyinin və onlara edilən mədəni xidmət-

lərin səviyyəsinin yüksəldilməsinin qarşılınması sahəsində tədbirlərin işlənib hazırlanaraq həyata keçirilməsi və s.

Bakının Qaradağ rayonunun Ələt qəsəbəsində Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı Kompleksi açıldı. Açılış prosesində prezident İlham Əliyev iştirak etmişdir. Beynəlxalq Yeni Bakı Dəniz Ticarəti üzrə Liman Kompleksinin inşasına 2010-cu ilin noyabrından etibarən başlanılıb. 2014-cü ilin sentyabr ayında liman qurğularından biri olan iki körpüdən ibarət bərə terminalının istismara verilməsi, 2015-ci ilin yanvarında isə iki körpüdən ibarət Ro-Ro terminalının istifadəyə verilməsi gerçəkləşdi. Limanın ərazisi 117 hektar sahəni əhatə etməklə 12 yanalma körpüsünü birləşdirir. Limanın yükəşirəmə imkanlarına illik 15 milyon ton yüklər, o cümlədən 100 min konteynerlər daxildir.

Dəniz Ticarət Limanı Azərbaycan Respublikasını qərblə (Türkiyə və Aİ ilə), cənubla (İran və Hindistanla) və şimalla (Rusiya ilə) birləşdirən nəqliyyat qovşağı kimi çıxış edir. Yeni limanın yerləşdiyi ərazi ölkəmizin daxili rayonlarını birləşdirən hazırkı avtomobil və dəmiryolları ilə kəsişməkdədir. Azərbaycanın daxili ərazisindən keçən üç beynəlxalq dəmiryolu xəttləri məhz bu limandan keçir:

- Bakı şəhərindən Rusiyaya keçməklə şimal-qərb yolu ilə uzanan dəmiryolu xəttləri

- Gürcüstan, Qara dəniz sahilləri, eləcə də Türkiyədən keçməklə qərb yolu ilə uzanan dəmiryolu xəttləri.

- Cənuba və İran sərhəddinə doğru uzanan dəmiryolu xəttləri.

Bu liman vasitəsi ilə həmçinin Qazaxıstan və Türkmənistanın nefti Qara və Aralıq dənizi limanlarına çatdırılır. Qarşıya qoyulmuş başqa vəzifələri yerinə yetirmək məqsədilə o, aşağıdakı işləri icra etməyə borcludur:

-gəmilərin yüklənməsi və boşaldılması, onlara xidmət göstərilməsi;

-yüklərin başqa nəqliyyat vasitələrindən dəniz nəqliyyatı vasitəsinə və əksinə yüklənməsi;

-dəniz nəqliyyatı gəmilərinin köməyi ilə kabotaj və xarici yüklərin, sərnişinlərin və poçt daşınmasına xidmət göstərilməsi, yedək əməliyyatlarının aparılması;

- liman akvatoriyasında gəmilərin üzməsi yönümündə təhlükəsizliyi təmin etmək;

-yerinə yetirilən işlərə və edilən xidmətlərə görə müqavilələr və yaxud təsdiqlənmiş tariflərə əsasən hesablaşmalar qurmaq;

-gəmilərin limana doğru gəlişi və ya gedişi cədvəlini işləyib hazırlamaq və i.a.

Hava nəqliyyatı - ən sürətli, habelə dinamik inkişaf edən nəqliyyat növüdür. Aviasiya vasitəsilə sərnişin və yüklərin daşınmasına ancaq I Dünya müharibəsindən sonra başlanılmışdır. Əgər 1937-ci il ərzində dünyada hava nəqliyyatı vasitəsilə 4 mln. nəfərə qədər səmişin daşınmışsa, XXI əsrin əvvəllərində bu göstərici 2,2 mlrd. nəfərdən çox təşkil etmişdir. Sərnişinlərin, habelə xüsusi dəyərli yüklərin zəruri məntəqələrə qısa müddət ərzində çatdırılması hava nəqliyyatının üstün cəhətlərindəndir. İstifadə olunan təyyarələrin fərqli texniki cəhətləri hava məkanında müxtəlif hündürlüklər səviyyəsində hava xətləri şəbəkəsinin formalaşmasına imkan vermişdir. Müasir dövrdə bu cür hava xətləri şəbəkəsinin bövlükdə uzunluğu 10 mln. km-dən çoxdur.

Azərbaycanda hava nəqliyyatı 1924-cü ildə yaradılmışdır. Bu vaxt Bakıdan Tbilisiyə aviasiya xətti açılmışdı. Son illər ərzində xarici ölkələrlə əlaqələrin genişləndirilməsi prosesində bu sahənin sürətlə inkişafı təmin edilməkdədir. Azər-

baycandan Avropa və Asiyanın bir sıra ölkələrinə təyyarələr uçar. Bakıda ölkənin ən böyük təyyarə limanı fəaliyyət göstərir. Gəncə və Naxçıvanda da limanlar mövcuddur. Respublika daxilində yerləşən hava nəqliyyatında Gəncənin, Naxçıvanın, Yevlaxın, Şəkinin və Lənkəranın aeroportları mühüm rola malikdir. Aviasiyanın xidmətindən dağlıq rayonlarla əlaqələrin yaradılması üçün də istifadə olunur.

Hava nəqliyyatı AR-nın nəqliyyat sistemində xüsusi və nühum yer tutur. Həmin nəqliyyat növünün müəyyən üstünlükləri var. Hava nəqliyyatı- birinci nəqliyyat dəhlizi rolunu oynayan təbii sahəyə sahibdir. İkincisi, hava nəqliyyatı yüksək sürətlə hərəkətmə qabiliyyətinə malikdir. Bu isə o deməkdir ki, yükləri və sərnişinləri sürətli zaman ərzində dünyanın hər hansı bir istənilən nöqtəsinə çatdırmaq imkanı verir.

Azərbaycanın ən iri aviaşirkəti, milli aviadaşıyıcısı sırasına "Azərbaycan Hava Yolları"nı (AZAL-ı), başqa sözlə "Azərbaycan Hava Yolları"QSC-ni aid etmək lazımdır. AZAL Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyasının (IATA-nın) üzvüdür. AZAL-ın qərargahı Respublikanın paytaxtı - Bakı şəhərindədir. O, 1992-ci ilin 7 aprel tarixində təsis edilmiş və ölkənin müstəqillik qazandıqdan sonra yaradılan ilk milli aviaşirkəti sayılır. Aviaşirkətin əsas hava limanı olan Heydər Əliyev adına Beynəlxalq Aeroportu, Bakıdan 20 km şimal-şərq istiqamətində yerləşir. Şirkətin sərnişin daşımaları əsasən Avropaya, MDB ölkələrinə, Şimali Amerikaya, Yaxın Şərq ölkələrinə və Asiya dövlətlərinə həyata keçirilir.

Azərbaycanda boru kəməri nəqliyyatının təşkili neft sənayesinin inkişafı dövrünə təsadüf edir. Ölkədən ilk kəmər 1878-ci il ərzində Balaxanı mədənlərindən Bakının neftayırma zavoduna çəkilmişdir. Keçən əsrin əvvəllərində Bakı-

dan Batumiyə çəkilən neft kəməri istismara verilmişdir. Abşeronda, Xəzər dənizində, ölkənin digər regionlarında neft-qaz yataqlarının istismara verilməsi yeni kəmərlərin çəkilməsinə səbəb olmuşdur. Şirvan - Bakı, Siyəzən - Bakı, Neftdaşları - Bakı ölkə daxilində yerləşən əsas neft kəmərləri hesab edilir. Qaradağ - Bakı, Qaradağ- Ağstafa, Neftdaşları - Bakı, Siyəzən- Bakı, Zirə - Bakı qaz kəmərləri vasitəsilə bu qazın nəqli həyata keçirilir.

Nəqliyyat qanunvericiliyi AR-nın ərazisində yerləşən magistral boru kəmərləri də nəqliyyat sisteminin komponentləri sayır. Boru kəməri nəqliyyatı iqtisadi ədəbiyyatda, neft və qaz boru kəmərləri kimi təqdim edilir. O, xüsusi, yəni universal olmayan nəqliyyat növü hesab olunur. Nəqliyyatın bu növünün vasitəsi ilə qaz, neft və neft məhsullarının daşınmaları icra edilir. Magistral boru kəmərlərindən istifadə etməklə həmin malların (yüklərin) təyinat yerinə çatdırılması nəzərdə tutulur. Bu cür istifadə halları nəqliyyat fəaliyyəti hesab olunur. Boru kəməri nəqliyyatı öz mahiyyəti etibarilə texniki xarakterə malikdir. O, daşımanı digər nəqliyyat növlərindən fərqli qaydada nəqliyyat vasitəsindən istifadə etməklə yerinə yetirilir.

Boru kəməri nəqliyyatı özünün müəyyən üstünlüklərinə malikdir. Həmin üstünlüklər sırasına aşağıdakılar daxildir:

- hava və iqlim şəraitindən aslı olmayan sabit iş rejimi;
- ondan istifadənin son dərəcə sadəliyi;
- kəmərlə malların daşınması prosesinin yüksək səviyyədə mexanikləşdirilməsi və avtomatlaşdırılması;
- daşımanın idarə etməsi rejiminin sadəliyi;
- daşınma və yükləmə-boşaltma əməliyyatlarının vahid prosesdə birləşməsi.

Əsas İxrac Boru Kəməri olan Heydər Əliyev adına Bakı-Tbilisi-Ceyhan (BTC) "Əsrin müqaviləsi" çərçivəsində Xəzər dənizinin Azərbaycan sektorunda çıxarılacaq xam neftin dünya bazarına çıxışının təmin edilməsi üçün inşa olunmuş boru nəqliyyat vasitəsi sayılır. Kəmərin uzunluğu 1767 kilometrə bərabərdir. Onun 443 km-i Azərbaycan, 248 km-i Gürcüstan, 1076 km-i isə Türkiyə ərazisindən keçir. Kəmərin istismar müddətinin 40 il, orta ötürücülük qabiliyyətinin gündə 1 milyon barel olması müəyyən edilib.

2011-ci il ərzində Azərbaycan və Avropa İttifaqı arasındakı strateji enerji əməkdaşlığı ilə bağlı memorandum təsdiqlənmişdir. Göstərilən memorandum TANAP (Trans-Anadolu qaz boru kəməri) və TAP layihələrini reallaşdırmağa təkan vermişdir. 2012-ci ilin 26-da iyununda Azərbaycan və Türkiyə Hökumətləri arasındakı imzalanmış Sazişə əsasən Trans-Anadolu təbii qaz boru kəməri sistemi istifadəyə verilmiş və hər iki dövlət tərəfindən həmin Saziş ratifikasiya edilmişdir. 2013-cü ilin 30 iyununda isə TAP layihəsi üzrə ikitərəfli saziş imzalanmışdır.

TAP və Şahdəniz konsorsiumları tərəfindən imzalanmış sazişlə ilk dəfə olaraq Azərbaycanın qazı Avropa bazarına birbaşa çıxışını təmin etdi. Onu da qeyd edək ki, təxmini uzunluğu 870 kilometrə çatan TAP boru kəməri Türkiyənin Yunanistanla sərhədində yerləşmiş Kipoi məntəqəsində TANAP-a birləşəcəkdir. TANAP ancaq Şahdəniz layihəsi kontekstində hasil olunan qazı deyil, eyni zamanda AR-nın başqa yataqlarından (Ümid, Abşeron, Şəfəq-Asiman və.s) hasil olunan təbii qazı da dünya bazarına çatdırmaq imkanına sahib olması ilə vacib siyasi və iqtisadi əhəmiyyət daşıyır.

2013-cü il 29 oktyabrda AR Prezidentini Azərbaycan təbii qazının dünya bazarına Cənub Qaz Dəhlizi vasitəsilə nəqli

ilə bağlı tədbirlər barəsində Sərəncam imzalamışdır. Sərəncamda Azərbaycan qazının dünya bazarına nəql edilməsi ilə bağlı Cənub Qaz Dəhlizinin fəaliyyətini təmin etmək üçün Şahdəniz qaz-kondensat yatağının tammiqyaslı işlənməsi, Trans-Anadolu Boru Kəməri (TANAP), Cənubi Qafqaz Boru Kəmərinin (SCP) genişləndirilməsi, Trans-Adriatik Boru Kəməri (TAP) projektlərinin həyata keçirilməsi üzrə görülməli tədbirlər öz əksini tapmışdır. 4 mərhələdə həyata keçiriləcək projentin birinci mərhələsi 2018-ci ildə bitəcək. İlk mərhələdə TANAP kəməri ilə nəql ediləcək 16 mlrd. m³ Azərbaycan qazının 10 mlrd. m³ Avropaya, 6 mlrd. m³ isə Türkiyəyə satılacaq.

2020-ci il ərzində kəmərin buraxılış qabiliyyəti il ərzində 16 mlrd., 2023-cü I ərzində 23 mlrd., 2026-cı ildə isə 31 mlrd. m³ çatdırılacaq. TANAP və TAP layihəsi kontekstində Avropa üçün nəzərdə tutulmuş qaz Türkiyə-Bolqarıstan yaxud Türkiyə-Yunanıstan sərhəddində təhvil veriləcək. İstehsalçı ölkələrin TANAP layihəsinin ümumi büdcəsi 7 mlrd. təşkil edəcək. Layihənin 80 %-i SOCAR, 15 %-i BOTAS, 5%-i isə TPOA konsorsiumuna aiddir. TAP-ın səhmdarları bp (20 %), SOCAR (20 faiz), Snam S.p.A. (20 %), Fluxys (19 %), Enagás (16 %) və Axpo (5 %) pay sahibidirlər. TANAP və TAP layihəsi üzrə ölkələr öhdəlikləri vaxtında yerinə yetirsəlsə və Azərbaycan qazı 2018-ci ildə Türkiyəyə, 2020-ci ildə isə Avropaya çatdırılması gerçəkləşəcəkdir. Layihəyə 45 milyard dollar maliyyə vəsaiti yatırılacağı düşünüldü. Cənub Qaz Dəhlizi boru kəməri sistemi elə layihələndirilib ki, gələcək dövrlərdə mümkün əlavə qaz həcmələrinin təchiz oluna bilməsi üçün onun ötürücülük gücü öz ilkin ötürücülük gücünün 2 misli qədər artırıla bilər.

Onu da vurğulayaq ki, Şahdəniz qaz-kondensat yatağının istifadəsinin II mərhələsi və Cənubi Qaz Dəhlizi ilə bağlı başqa layihələrlə əlaqədar bir sıra tədbirlər barəsində AR Prezidentinin 2014-cü il 25 fevral Sərəncamının icrasına müvafiq olaraq Şahdəniz qazkondensat yatağının istifadəsinin, Cənubi Qafqaz Boru Kəmərinin böyüdülməsi, Trans-Anadolu Boru Kəməri, habelə Trans-Adriatik Boru Kəməri layihələrinin idarə olunmasını təmin etmək üçün AR Dövlət Neft Şirkəti (ARDNŞ) tərəfindən nizamnamə kapitalı 100 milyonluq ABŞ dolları dəyərində olan və səhmlərinin 51 %-i dövlət mülkiyyətində, 49 %-i Dövlət Neft Şirkətinə mənsub olan Cənubi Qaz Dəhlizi qapalı səhmdar cəmiyyətinin təsis olunması gerçəkləşmişdir.

AR-nın nəqliyyat sistemi özündə aşağıdakı nəqliyyat növlərini birləşdirir:

- Dəmir yolu nəqliyyatı
- Dəniz nəqliyyatı
- Hava nəqliyyatı
- Boru kəməri nəqliyyatı
- Avtomobil nəqliyyatı

12.2. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat xidmətləri üzrə ixrac istiqamətləri, tranzit potensialı, respublika ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin perspektivləri, respublikanın nəqliyyat sisteminin inkişaf istiqamətləri.

Azərbaycan Respublikasının milli strategiyasının mühüm tərkib hissəsini təşkil edən məhsulların ixracı kimi nəqliyyat xidmətləri ixracının inkişafı da ölkə üçün strateji əhəmiyyətə malikdir.

Nəqliyyat xidmətlərinin ixracı aşağıdakı istiqamətlər üzrə inkişafı vacib sayılır:

- yerli ixracat yüklərinin beynəlxalq bazarlara göndərilməsi yönündə Azərbaycan Respublikası üzrə nəqliyyat müəssisələrinin rolunu artırmaq;

- idxal yüklərinin gətirilməsi və üçüncü ölkələrin yüklərinin daşınması üzrə Azərbaycanın nəqliyyat müəssisələrinin payını artırmaq;

- Azərbaycanın nəqliyyat sisteminin tranzit potensialını inkişaf etdirmək.

Bütün bunlarla yanaşı göstərmək lazımdır ki, beynəlxalq nəqliyyat xidməti bazarında işləyən yerli nəqliyyat müəssisələrinə dövlət dəstəyi aşağıdakı başlıca istiqamətlərdə aparılır:

- Azərbaycan Respublikasının yükdaşıyıcılarına arzula-dıqları bazar şəraitinə müvafiq biznes aparmaq üçün, ilk növbədə, operatorlardan vergi tutumlarının dərəcəsini nəzərdə tutmaqla, iqtisadi şərait yaratmaq;

- sərhəd və gömrük proseduralarının icra edildiyi zamanlarda yerli beynəlxalq yükdaşıyıcılara digər dövlətlərin yükdaşıyıcıları üçün olan rejimdən o qədər də aşağı olmayan əlverişli rejim yaratmaq;

- Azərbaycan Respublikasının daşıyıcıları xaricdə ayrı-seçkilik hallarına məruz qaldıqda, təcili şəkildə cavab tədbirlərinin görülməsi mexanizmlərini işləyib hazırlamaq;

- ikitərəfli icazə sistemləri üzrə fəaliyyət göstərən bazarın beynəlxalq daşınmalar bölməsində milli tənzimləmə imkanlarından istifadəni gücləndirmək;

- beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri bazarına girmək üçün müvafiq icazə sistemini tətbiq edən beynəlxalq təşkilatlarda fəaliyyəti gücləndirmək;

- yerli malgöndərənlərin «CİF» şərtlərinə uyğun müqavilə bağlamalarını motivasiya etmək və yaxud ixracat yüklərinin yerli nəqliyyat müəssisələri tərəfindən daşınmasını nəzərdə tutan digər tədbirlər işləyib hazırlamaq və həyata keçirmək.

Azərbaycanın tranzit potensialından istifadə olunması nəinki nəqliyyat sisteminin inkişafının başlıca prioritetlərindəndir, eləcə də iqtisadi artım strategiyasının ayrılmaz hissəsi kimi çıxış edir. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat potensialından istifadə səviyyəsini artırmaq üçün aşağıdakılar lazımdır:

- Respublikanın beynəlxalq miqyaslı tranzit layihələri üzrə fəal dövlət dəstəyi, respublikadan ötrü sərfəli beynəlxalq alyansları yaratmaq, alternativ beynəlxalq layihələr üzrə əks təsir göstərməklə milli maraqları qorumaq;

- Tranzitin inkişafı nəzərə alınmaqla, nəqliyyat infrastrukturunun müasirləşdirilməsini planlaşdırmaq;

- tranzit daşımalarının inkişafına istiqamətlənmiş investisiya layihələrini dəstəkləmək;

- nəqliyyat-gömrük texnologiyaları, informasiya sistemləri, tranzit yüklərin çatdırılması və onların sərhəddə yoxlanılması üzrə sürətləndirən tranzit daşımalarının bütün növ infrastrukturun gələcək inkişafını təmin etmək;

- Azərbaycanın hava məkanından keçilən tranzit hava dəhlizlərində texniki modernləşdirmə və iqtisadi rejimləri təkmilləşdirmək;

- Azərbaycanın iştirakı ilə başlıca Beynəlxalq Tranzit Dəhlizlərinin əlavə olunması, tranzit dəhlizlərinin yaradılması, eləcə də inkişafı layihələri işləyib hazırlamaq.

Azərbaycan Respublikası ərazisindən keçən bütün beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri bir qayda olaraq nəqliyyat siste-

minin inkişafının başlıca prioritetlərindən biri olmaqla bərabər, ölkənin iqtisadi qüdrətinin artırılmasına yönəlik müstəqil sahəyə çevrilməlidir.

Azərbaycan Respublikası ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin formalaşması və inkişafında əsas vəzifələrə aşağıdakılar daxildir:

- yüklərin və sərnişinlərin ölkə daxilində maneəsiz hərəkətinin təmin olunması məqsədilə Avropa-Asiya nəqliyyat sistemlərini integrasiya etmək üçün nəqliyyat infrastrukturunu razılaşdırılmış qaydada inkişaf etdirmək;

- nəqliyyat proseslərini optimallaşdırmaq;

- daxili daşımalar zamanı milli nəqliyyat şəbəkəsinin yüklənmə səviyyəsinin artırılması və mövcud resurslardan daha effektiv istifadə olunması hesabına yük və sərnişin daşıymaları tariflərinin aşağı salınması üçün şərait yaratmaq;

- intermodal nəqliyyat xəttində müxtəlif nəqliyyat növləri arasında qarşılıqlı əlaqəni səmərələşdirmək;

- beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri təyinatlı investisiya layihələrinə investorların cəlb olunması üçün münbit şərait yaratmaq;

- beynəlxalq turizmin inkişafına yardım etmək.

Respublikanın nəqliyyat sisteminin inkişaf istiqamətləri. Respublikada Qanunvericilik bazasının yaradılması və aşağıda qeyd olunanları həyata keçirmək yolu ilə dövlət nəqliyyat sisteminin inkişafını təmin etmək olar:

- dövlət üçün strateji əhəmiyyətə malik nəqliyyat dəhlizləri infrastrukturunun inkişafı layihələrində tətbiq olunan vergi yükünü azaltmaq;

- beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri infrastrukturunu inkişaf etdirmək və yenidən qurmaq məqsədilə beynəlxalq qurumların maliyyə dəstəyindən yararlanmaq;

- şəxsi investorların iştirakını təmin etməklə nəqliyyat infrastrukturunu obyektləri üçün müasir konsessiya formaları tətbiq etmək;

- azad iqtisadi zonalar yaratmaq və inkişaf etdirmək;

- nəqliyyat logistik idarəetmə mərkəzi yaratmaq;

- tranzit daşımaları sahəsində, ərazilərində nəqliyyat dəhlizləri yerləşən dövlətlərlə beynəlxalq əməkdaşlığı inkişaf etdirmək;

- ölkə ərazisindən keçən nəqliyyat dəhlizləri ilə birləşən yerli əhəmiyyətli yolları, habelə yol infrastrukturalarını yenidən qurmaq və inkişaf etdirmək.

12.3. Azərbaycanın BMT-nin Avropa Komissiyası çərçivəsində qoşulduğu sazişlər və konvensiyalar:

1. Beynəlxalq avtomobilmagistrallar barədə Avropa Sazişi (15.11.1975-il)

2. Yol hərəkəti barədə Konvensiya (08.11.1968-ci il)

3. Yol nişanları və siqnalları barədə Konvensiyanı tamamlayan Avropa Sazişi (01.05.1971-ci il)

4. Yol nişanları və siqnalları barədə Konvensiya (08.11.1968-ci il)

5. "Yol nişanları və siqnalları barədə" 1968-ci ilin Konvensiyasını tamamlayan Avropa Sazişi üzrə "Yolların nişanlanması haqqında" Protokolu (01.01.1973-cü il).

6. Təkərli nəqliyyat vasitələri, habelə təkərli nəqliyyat vasitələrində quraşdırılmış və ya istifadə olunmuş avadanlıq və hissələr üzrə vahid texniki qaydaların, bu qaydalara əsasən verilən razılıqların qarşılıqlı şəkildə tanıtma şərtlərinin qəbul edilməsi barədə Saziş (20.03.1958-ci il)

7. Təkərli nəqliyyat vasitələri, habelə təkərli nəqliyyat vasitələrində quraşdırılmış və ya istifadə olunmuş avadanlıq

və hissələr üzrə vahid texniki qaydaların təyin edilməsi barədə Saziş (25.06.1998-ci il)

8. Beynəlxalq avtomobil daşımalarını yerinə yetirən nəqliyyat vasitələri heyətinin işi üzrə Avropa Sazişi (01.07.1970-ci il)

9. Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi barədə Konvensiya (19.05.1956-cı il).

10. Beynəlxalq Yük Daşınması üzrə Kitabça tətbiq olunmaqla beynəlxalq yük daşınmaları barədə Gömrük Konvensiyası (14.11.1975-ci il)

11. Yol nəqliyyat vasitələri üzrə ticarət və kommersiya məqsədli müvəqqəti idxal barədə Gömrük Konvensiyası (18.05.1956-cı il)

12. Konteynerlər barədə Gömrük Konvensiyası (02.12.1972-ci il)

13. Sərhədlərdə yüklərin nəzarətdən keçirilməsi şərtlərini razılaşdırmaq barədə Beynəlxalq Konvensiya (21.10.1982-ci il)

14. Təhlükəli yüklərin quru yollarla beynəlxalq daşımalar barədə Avropa Sazişi (30.09.1957-ci il)

15. Tezkorlanan qida məhsulları üzrə beynəlxalq daşıma və bu daşımalar üçün istifadə edilən xüsusi nəqliyyat vasitələri barədə Avropa Sazişi (01.09.1970-ci il).

12.4. BMT-nin tranzit nəqliyyatı sahəsində Azərbaycanın qoşulması nəzərdə tutulan beynəlxalq Konvensiyalar və Sazişlər

1. Əsas beynəlxalq magistral dəmir yolları xətləri barədə Avropa Sazişi (31.05.1985-ci il)

2. Beynəlxalq kombinə olunmuş mühüm xətləri və uyğun obyektlər barədə Avropa Sazişi (01.02.1991-ci il)

3. Təkərli nəqliyyat vasitələri üzrə vaxtaşırı texniki baxışların vahid şərtlərinin qəbul olunması və bu baxışların qarşılıqlı tanındılması haqqında Saziş (13.11.1997-ci il)

4. Beynəlxalq yüklərin daşınması müqaviləsi barədə Konvensiya üzrə Protokol (05.07.1978-ci il)

5. Avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq yükdaşınma müqaviləsi barədə Konvensiyaya (YADK) elektron qaiməylə bağlı Əlavə Protokol (20.02.2008- il)

6. Turistlər üçün gömrük imtiyazları barədə Nyu-Yorkda bağlanmış Konvensiya (04.06.1954-cü il)

7. Şəxsi yol nəqliyyatı vasitələri üzrə müvəqqəti idxal barədə Nyu-Yorkda bağlanmış Gömrük Konvensiyası (04.06.1954-cü il)

8. Dəmir yolu ilə daşınan sərnəşinlərin və baqajın ölkə sərhədlərindən keçirilməsi şərtlərinin asanlaşdırılması barədə Beynəlxalq Konvensiya (10.01.1952-ci il)

9. Dəmir yolu ilə daşınan yükləri dövlət sərhədlərindən keçirmək şərtlərinin asanlaşdırılması barədə Beynəlxalq Konvensiya (10.01.1952-ci il).

12.5. MDB çərçivəsində Azərbaycanın qoşulduğu sazişlər və konvensiyalar:

1. MDB üzrə iştirakçı-dövlətlərin, Azərbaycan, Gürcüstan, Latviya, Litva, Estoniya Respublikalarının mülkiyyəti olan yük vaqonlarının və konteynerlərin birgə istifadəsi barədə Saziş (12.03.1993-cü ildə imzalanıb).

2. Təhlükəli və boşalma yüklərinin ölkələrarası daşımaları barədə Saziş (23.12.1993-cü ildə imzalanıb).

3. Mülki aviasiya hava gəmiləri uçuşları üzrə axtarış-xilas etmə təminatının təşkili, habelə keçirilməsi üzrə əməkdaşlıq barədə Saziş (09.12.1994-cü ildə imzalanıb).

4. Mülki aviasiya üzrə Beynəlxalq Konvensiyanın 83-cü maddəsinin müddəalarının əməli istifadəsi barədə Saziş (09.12.1994-cü ildə imzalanıb).

5. Sıxılmış təbii qazdan avtonəqliyyat vasitələrində mühərrik yanacağı kimi istifadə olunması sahəsində əməkdaşlıq barədə Saziş (24.11.1995-cü ildə ratifikasiya olunub).

6. Mülki aviasiyanın qanundankənar müdaxilə aktlarından müdafiəsinin təmin olunması üzrə əməkdaşlıq barədə Saziş (24.11.1995-ci ildə ratifikasiya olunub).

7. MDB üzrə iştirakçı-dövlətlərin mülki aviasiyasının müasirləşdirilməsi barədə Saziş (03.11.1995-ci ildə imzalanıb).

8. Boru kəmərləri magistralları vasitəsilə neft və neft məhsullarının tranziti üzrə razılaşdırılmış siyasətin aparılması barədə Saziş (12.04.1996-cı il) (27.12.1996-cı ildə ratifikasiya olunub).

9. MDB üzrə iştirakçı-dövlətlərin mülki aviasiya texnikasının istismarı, habelə təmirinin təmin olunması üzrə transmilli maliyyə-sənaye qrupunu yaratmaq haqqında Saziş (10.04.1998-ci ildə ratifikasiya olunub).

10. Nəqliyyat tariflərinin təyin edilməsi sahəsində razılaşdırılmış nəqliyyat siyasətinin aparılması haqqında Saziş (17.01.1997-ci ildə imzalanıb).

11. Sərnişinlər və baqajın beynəlxalq avtomobil daşınmaları haqqında Konvensiya (24.04.1998-ci ildə ratifikasiya olunub).

12. Ümumi nəqliyyat məkanının formalaşdırılması və MDB iştirakçısı olan ölkələrin nəqliyyat siyasəti sahəsində qarşılıqlı fəaliyyət prinsipləri barədə Saziş (17.04.1998-ci ildə ratifikasiya olunub).

13. MDB iştirakçısı olan ölkələrin avtomobil yollarında dövlətlərarası daşımaları yerinə yetirən nəqliyyat vasitələrinin kütləsi və ölçüləri barədə Saziş (21.05.2004-cü ildə ratifikasiya olunub).

14. MDB üzrə iştirakçı-dövlətlərin ərazisindən tranzit qaydaları barədə Saziş (24.03.2000-ci ildə ratifikasiya olunub).

15. MDB iştirakçısı olan ölkələrin dəmir yolu nəqliyyatında vergi qoyma mexanizmini yaxınlaşdırmaq sahəsində qarşılıqlı fəaliyyəti barədə Saziş (02.04.2002-ci ildə ratifikasiya olunub).

16. MDB üzrə iştirakçı-dövlətlərin beynəlxalq avtomobil yük daşımaları sahəsində qarşılıqlı əlaqəsi barədə Saziş (18.09.2003-cü ildə imzalanıb).

17. Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri üzrə əməkdaşlığın əsas prinsipləri barədə Memorandum (18.09.2003-cü ildə imzalanıb).

18. MDB üzrə iştirakçı-dövlətlərin nəqliyyatda təhlükəsizliyin təmin olunması məsələləri barədə Deklarasiya (18.09.2003-cü ildə imzalanıb:).

12.6. Müxtəlif Beynəlxalq Təşkilatlar çərçivəsində Azərbaycanın qoşulduğu sazişlər və konvensiyalar:

EKMT sahəsində (Avropa Nəqliyyatı Nazirlər Konfransı):

1. Avropa Nəqliyyatı Nazirlər Konfransı barədə Protokol (17.10.1953-cü il) (27.11.1998-ci ildə ratifikasiya olunub).

ECO sahəsində (İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı sahəsində):

2. İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı üzrə tranzit daşımalar barədə Çərçivə Sazişi (9 may, 1998-ci il) (04.12.1998-ci ildə ratifikasiya olunub).

OBSEP sahəsində (Qara Dəniz İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı sahəsində):

3. Qara Dəniz İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı üzrə regional malların yol daşınmasını asanlaşdırmaq barədə Anlaşma Memorandumu (06.03.2002-ci il) (13.05.2003-cü ildə ratifikasiya olunub).

ESCAP sahəsində (Asiya və Sakit Okean üzrə İqtisadi və Sosial Komissiya):

4. Asiya Şosse Yolları Şəbəkəsi üzrə Hökumətlərarası Saziş (28.04.2004-cü il) (05.04.2005-ci ildə ratifikasiya olunub).

GUAM sahəsində (Gürcüstan-Ukrayina-Azərbaycan-Moldova):

5. GUAM-a üzv olan dövlətlər arasındakı ticarətə və nəqliyə köməklik üzrə Qarşılıqlı Anlaşma üzrə Memorandum (21.05.2004-ci il). TRACECA sahəsində (Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhliz):

6. Brüssel Bəyannaməsi (1993-cü ilin may ayı).

7. Tarixi İpək Yolunun Bərpası ilə bağlı Beynəlxalq Konfransın Son Kommunikəsi (08.09.1998-ci il) (27.10.1998-ci ildə ratifikasiya olunub).

8. Tarixi İpək Yolunun Bərpası ilə bağlı Beynəlxalq Konfransda imzalanmış Bakı Bəyannaməsi (08.09.1998-ci il) (30.10.1998-ci ildə ratifikasiya olunub).

9. Tarixi İpək Yolun Bərpası ilə bağlı Beynəlxalq Konfransda bağlanmış beynəlxalq Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi inkişafı ilə bağlı beynəlxalq nəqliyyat barədə Əsas Çoxtərəfli Saziş (08.09.1998-ci il) (30.10.1998-ci ildə ratifikasiya olunub).

10. Azərbaycan Respublikası Hökuməti, habelə "TRASEKA" Avropa-Qafqaz-Asiya istiqamətli nəqliyyat dəhlizi üzrə

Hökumətlərarası Komisiyanın Daimi Katibliyi arasında Qərargah barədə Saziş (08.05.2001-ci ildə Ratifikasiya olunub).

11. Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizinin inkişafına dair beynəlxalq nəqliyyat barədə Əsas Çoxtərəfli Sazişə əlavələrin olunması haqqında Protokol (25.04.2002-ci il) (13.05.2003-cü ildə ratifikasiya olunub:).

ILO sahəsində (Beynəlxalq Əmək Təşkilatı):

12. Donanmada yeniyetmələrin kömür yükləyən və yaxud ocaqçı kimi işləməsinə icazənin verilməsi məqsədilə minimum yaş həddi barədə 15 sayılı Konvensiya. (03.07.1993-cü ildə ratifikasiya olunub).

13. Gəmilərdə çalışan uşaq və yeniyetmələrin məcburi tibbi müayinəsi barədə 16 sayılı Konvensiya (03.07.1993-cü ildə ratifikasiya olunub).

14. Dənizçilərin vətənə qaytarılması barədə 23 sayılı Konvensiya (03.07.1993-cü ildə ratifikasiya olunub).

15. Gəmilərdə daşınan ağır yüklərin çəkisini göstərmək barədə 27 sayılı Konvensiya (03.07.1993-cü ildə ratifikasiya olunub).

16. Gəmilərdə yükvurma və yükboşaltma üzrə məşğul olan zəhmətkeşlərin bədbəxt hadisələrin təsirindən müdafiə barədə 32 sayılı Konvensiya (1932-ci ildə yenidən baxılıb) (03.07.1993-cü ildə ratifikasiya olunub).

17. Uşaqların dənizdə işləməsinə icazənin verilməsi məqsədilə minimum yaş həddi barədə 58 sayılı Konvensiya (1936-cı ildə yenidən baxılıb) (03.07.1993-cü ildə ratifikasiya olunub).

18. Gəmi aşpazlarına ixtisas şəhadətnamələrinin verilməsi barədə 69 sayılı Konvensiya (03.07.1993-cü ildə ratifikasiya olunub).

19. Dənizçilərin tibbi müayinəsi barədə 73 saylı Konvensiya (03.07.1993-cü ildə ratifikasiya olunub).

20. Gəmilərdə onların heyətləri üçün otaqlar barədə 92 saylı Konvensiya (1949-cu il ərzində yenidən baxılıb) (03.07.1993-cü ildə ratifikasiya olunub).

21. Dənizçilərin şəxsiyyətini təsdiqləyən milli vəsiqələr barədə 108 saylı Konvensiya (03.07.1993-cü ildə ratifikasiya olunub:).

22. Maşınların qoruyucu qurğularla təchiz olunması haqqında 119 saylı Konvensiya (03.07.1993-cü ildə Ratifikasiya olunub).

23. Balıqçılıq gəmilərində heyətin otaqları haqqında 126 saylı Konvensiya (03.07.1993-cü ildə ratifikasiya olunub:).

24. Gəmilərdə heyətin otaqları haqqında 133 saylı Konvensiya (əlavə müddəalar) (03.07.1993-cü ildə ratifikasiya olunub).

25. Dənizçilər arasında istehsalatdakı bədbəxt hadisələrin qarşısını almaq haqqında 134 saylı Konvensiya (03.07.1993-cü ildə ratifikasiya olunub).

26. Yol nəqliyyatında iş vaxtının davamıyyəti və istirahət vaxtları barədə 153 saylı Konvensiya (Vəsədət qaldırılıbdır).

27. Beynəlxalq dəniz gəmiçiliyini asanlaşdırmaq haqqında Konvensiya (12.05.2006-cı ildə ratifikasiya olunub).

28. Dənizçilərin şəxsiyyət sənədləri barədə 185 saylı Konvensiya (12.05.2006-cı ildə ratifikasiya olunub).

12.7. Müxtəlif nəqliyyat sahələri üzrə Azərbaycanın qoşulduğu saziş və konvensiyalar:

1. Beynəlxalq Mülki aviasiya barədə Konvensiya (07.12.1944-ci il) (14.07.1992-ci ildə ratifikasiya olunub).

2. Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı barədə Konvensiya (19.02.1948-ci il) (19.04.1995-ci ildə ratifikasiya olunub).

3. Nişanların beynəlxalq qeydiyyatı barədə Saziş (14.04.1891-ci il) (12.03.1996-cı ildə ratifikasiya olunub).

4. Gəmilərin ölçülməsi barədə Beynəlxalq Konvensiya (23.06.1969-cu il) (22.04.1997-ci ildə ratifikasiya olunub).

5. Gəmilərdən çirkləndirilmənin qarşısının alınması barədə Beynəlxalq Konvensiya (29.12.1972-ci il) (22.04.1997-ci ildə ratifikasiya olunub).

6. Dənizdə gəmilərin toqquşmasının qarşısının alınması üzrə beynəlxalq qaydalar barədə Konvensiya (20.10.1972-ci il) (22.04.1997-ci ildə ratifikasiya olunub).

7. Dənizdə insan həyatının mühafizəsi barədə Beynəlxalq Konvensiya (01.11.1974-ci il) (22.04.1997-ci ildə ratifikasiya olunub).

8. Dənizçilərin hazırlanması, onlara diplom verilməsi və növbə çəkməsi ilə bağlı Beynəlxalq Konvensiya (01.12.1978-ci il) (22.04.1997-ci ildə ratifikasiya olunub).

9. Yük nişanlaması barədə Beynəlxalq Konvensiya (05.04.1966-cı il) (22.04.1997-ci ildə ratifikasiya olunub).

10. Xarici hava gəmilərindən yer üzərindəki üçüncü şəxslərə vurulan zərərin əvəzinin ödənilməsi barədə Konvensiya (7.10.1952-ci il) (09.11.1999-cu ildə ratifikasiya olunub).

11. Mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinə qarşı yönələn qanunsuz hərəkətlər əleyhinə mübarizə barədə Konvensiya (23.09.1971-ci il) (09.11.1999-cu ildə ratifikasiya olunub).

12. Hava gəmiləri üzərində hüquqları beynəlxalq miqyasda tanıtmaq haqqında Konvensiya (19.06.1948-ci il) (09.11.1999-cu ildə ratifikasiya olunub).

13. Hava gəmilərinin qanunsuz zəbt olunmasına qarşı mübarizə barədə Konvensiya (16.12.1970-ci il) (09.11.1999-cu ildə ratifikasiya olunub).

14. Beynəlxalq hava əlaqələri üzrə tranzit barədə Saziş (07.12.1944-cü il) (09.11.1999-cu ildə ratifikasiya olunub).

15. Plastik partlayıcı maddələri aşkarlamaq məqsədilə onlara nişan vurulması barədə Konvensiya (01.03.1991-ci il) (09.11.1999-cu ildə ratifikasiya olunub).

16. Beynəlxalq hava daşımaları üzrə bəzi qaydaların unifikasiyası ilə bağlı Konvensiya (12.10.1929-cu il) (09.11.1999-cu ildə ratifikasiya olunub).

17. 1929-cu ilin 12 oktyabrında imzalanmış "Müqavilə üzrə daşıyıcı olmayan insanların yerinə yetirdikləri beynəlxalq hava daşımalarına üzrə bəzi qaydaların unifikasiyası məqsədilə Varşava Konvensiyası"na Əlavə Konvensiya (1961-ci ilin 18 sentyabrı) (09.11.1999-cu ildə ratifikasiya olunub).

18. Avtonəqliyyat vasitələrinin idarəetmə hüququndan məhrum edilmənin beynəlxalq nəticələri barədə Avropa Konvensiyası (03.06.1976-ci il) (16.06.2000-ci ildə ratifikasiya olunub).

19. Dövlətlərarası neft və qaz nəqliyyat sistemlərinin institusional əsaslarını yaratmaq barədə Çərçivə Sazişi (22.07.1999-cu il) (24.10.2000-ci ildə Ratifikasiya olunub).

20. Təhlükəli tullantıların sərhədlərarası daşınması və kənarlaşdırılmasına nəzarət barədə" Bazel Konvensiyası (22.03.1989-cu il) (16.02.2001-ci ildə ratifikasiya olunub).

21. Neftlə çirkləndirmə hallarına hazırlığın təminatı, bunlara qarşı mübarizə, habelə onlarla əməkdaşlıq barədə Beynəlxalq Konvensiya (1990-cı il) (18.06.2004-cü ildə ratifikasiya olunub).

22. Neftlə çirkləndirmədən vurulan ziyana görə mülki məsuliyyət barədə Beynəlxalq Konvensiya (29.11.1969-cu il) (18.06.2004-cü ildə ratifikasiya olunub).

23. Dəniz tələbləri ilə əlaqədar məsuliyyətin məhdudlaşdırılması barədə Beynəlxalq Konvensiya (19.11.1976-cı il) (18.06.2004-cü ildə Ratifikasiya olunub).

24. Dənizin gəmilərdən çirkləndirilməsinin qarşısını almaq barədə Beynəlxalq Konvensiya (1973-cü il) (18.06.2004-cü ildə Ratifikasiya olunub).

25. Dənizin gəmilərdən çirkləndirilməsinin qarşısını almaq barədə Beynəlxalq Konvensiyaya Protokol (17.02.1978-ci il) (18.06.2004-cü ildə ratifikasiya olunub).

12.8. Azərbaycan Hökumətinin nəqliyyat sahəsində əməkdaşlığı üzrə Beynəlxalq təşkilatlar:

Bu təşkilatlar sırasına aşağıdakılar daxildir:

1. Birləşmiş Millətlər Təşkilatı üzrə Avropa İqtisadi Komissiyası.

2. Birləşmiş Millətlər Təşkilatı üzrə Asiya və Sakit Okean-üzrə Sosial-İqtisadi Komissiyası.

3. Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı.

4. Mülki Aviasiya üzrə beynəlxalq Təşkilat.

5. Avropa Mülki Aviasiya üzrə Konfrans.

6. Orta Asiya İqtisadiyyatı üçün Xüsusi Proqram.

7. Nəqliyyat üzrə Beynəlxalq Forum.

8. Avtomobil Nəqliyyatı üzrə Beynəlxalq İttifaq.

9. Avtomobil-Dəmir Yolu üzrə Beynəlxalq Qarışıq Daşımalar İttifaqı.

10. Dəmir Yolu üzrə Beynəlxalq İttifaq.

11. Dəmir Yolu üzrə Əməkdaşlıq Təşkilatı.

12. Beynəlxalq Dəmir yolu ilə Daşımalar üzrə Hökumətlərarası Təşkilat.

13. Ekspeditor Assosiasiyaları üzrə Beynəlxalq Federasiya.

14. İctimai Nəqliyyat üzrə Beynəlxalq İttifaq.

15. Yol hərəkəti üzrə Beynəlxalq Federasiya.

16. Naviqasiya üzrə Beynəlxalq Assosiasiya.

17. Limanlar və Körpülər üzrə Beynəlxalq Assosiasiya.

18. Hava Nəqliyyatı üzrə Beynəlxalq Assosiasiya.

19. Aeronaviqasiya təhlükəsizliyinin təmin olunması üzrə Avropa Təşkilatı.

20. Nəqliyyat üzrə Əlaqələndirmə Müşavirəsi.

21. Yol hərəkəti üzrə Hökumətlərarası Şura.

22. Dəmir Yolu Nəqliyyatı üzrə Şura.

23. Aviasiya üzrə Dövlətlərarası Komitə.

24. Avrasiya üzrə Nəqliyyat İttifaqı.

25. QDİÖT - Qara Dəniz İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı.

26. TER - Trans-Avropa Dəmir Yolu və TEM -Trans-Avropa Avtomobil Yolu layihələri.

27. GUAM - Demokratiya və İqtisadi İnkişaf naminə - Təşkilatı.

28. İÖT - İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı.

12.9. Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq yük daşımaları üzrə dünya dövlətləri ilə Sazişləri.

Müstəqillik qazandıqdan sonra, Azərbaycan Respublikası özünün səmərəli beynəlxalq nəqliyyat potensialından, tranzitivlik üstünlüyündən effektiv istifadə üçün region ölkələri, eləcə də digər dünya ölkələri ilə beynəlxalq yükdaşımaları üzrə çoxtərəfli və ikitərəfli Sazişlər bağlamışdır. Bunlara nümunə kimi aşağıdakıları göstərmək olar:

- Azərbaycan dövləti ilə Türkiyə dövləti arasında hava daşımaları barədə Saziş.

- Azərbaycan dövləti ilə Türkiyə dövləti arasında avtomobil daşınmaları barədə Saziş;

- Azərbaycan dövləti ilə Türkiyə dövləti arasında dəniz gəmiçiliyi yönümündə əməkdaşlıq barədə Saziş;

- Azərbaycan dövləti ilə Fransa dövləti arasında hava əlaqəsinin yaradılması barədə Saziş;

- Azərbaycan dövləti ilə Rusiya dövləti arasında beynəlxalq avtomobil əlaqəsi barədə Saziş;

- Azərbaycan dövləti ilə Rusiya dövləti arasında beynəlxalq avtomobil əlaqəsi barədə Saziş;

- Azərbaycan dövləti ilə Niderland dövləti arasında beynəlxalq avtomobil əlaqəsi barədə Saziş;

- Azərbaycan dövləti ilə İran dövləti arasında hava nəqliyyatı barədə Saziş;

- Azərbaycan dövləti ilə İran dövləti arasında beynəlxalq avtomobil əlaqəsi barədə Saziş;

- Azərbaycan dövləti ilə Ukrayna dövləti arasında ticarət gəmiçiliyi barədə Saziş;

- Azərbaycan dövləti ilə Avstriya dövləti arasında hava daşımaları barədə Saziş;

- Azərbaycan dövləti ilə Misir dövləti arasında hava daşımaları barədə Saziş;

- Azərbaycan dövləti ilə Özbəkistan dövləti arasında hava daşımaları, habelə hava nəqliyyatı sahəsində əməkdaşlıq barədə Saziş;

- Azərbaycan dövləti ilə Birləşmiş Ərəb Əmirlikləri dövləti arasında hava əlaqəsinin yaradılması barədə Saziş;

- Azərbaycan dövləti ilə Gürcüstan dövləti arasında ticarət gəmiçiliyi üzrə əməkdaşlıq barədə Saziş;

- Beynəlxalq avtomobil əlaqəsi barədə Azərbaycan dövləti ilə Qazaxıstan dövləti arasında Saziş;
- Beynəlxalq avtomobil əlaqələri barədə Azərbaycan dövləti ilə Rumıniya dövləti arasında Saziş;
- Azərbaycan dövləti ilə Moldova dövləti arasında beynəlxalq avtomobil əlaqəsi barədə Saziş;
- Azərbaycan dövləti ilə Latviya dövləti arasında beynəlxalq avtomobil əlaqəsi barədə Saziş;
- Azərbaycan dövləti ilə Türkmənistan dövləti arasında ticarət gəmiçiliyi üzrə əməkdaşlıq barədə Saziş;
- “Sərnişinlərin və baqajların beynəlxalq avtomobil daşımaları barədə konvensiya” (Bişkək, 09.10.1997-ci ildə) və Azərbaycan Respublikası 1998-ci ildən etibarən bu konvensiyanın iştirakçısıdır;
- Özbəkistan, Çin və Qırğızıstan arasında beynəlxalq avtomobil daşımaları barədə Saziş (Daşkənd, 19.08.1998-ci ildə) və Azərbaycan dövləti bu Sazişə 2000-ci ildən etibarən qoşulmuşdur və s.

Mövzuya aid sual və tapşırıqlar:

1. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sistemi barədə məlumat verin.
2. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat xidmətlərinin ixrac istiqamətlərini göstərin.
3. Azərbaycan Respublikasının transit potensialının nəqliyyat sisteminin əsas prioritet sahəsi kimi xarakterizə edin.
4. Azərbaycan Respublikasının ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin perspektivləri barədə danışın.

5. Respublikanın nəqliyyat sisteminin inkişaf istiqamətlərini xarakterizə edin.
6. Azərbaycan Respublikasının BMT Avropa Komissiyası çərçivəsində qoşulduğu saziş və konvensiyalar hansılardır.
7. BMT-nin tranzit nəqliyyatı üzrə Azərbaycan Respublikasının qoşulması nəzərdə tutulan Beynəlxalq Konvensiya və Sazişlər haqqında danışın.
8. MDB çərçivəsində Azərbaycan Respublikasının qoşulduğu saziş və konvensiyalar hansılardır.
9. Müxtəlif Beynəlxalq Təşkilatlar çərçivəsində Azərbaycan Respublikasının qoşulduğu saziş və konvensiyaları sadalayın.
10. Ayrı-ayrı nəqliyyat sahələri üzrə Azərbaycan Respublikasının qoşulduğu saziş və konvensiyalar barədə məlumat verin.
11. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sahəsində əməkdaşlıq etdiyi beynəlxalq təşkilatlar hansılardır.
12. Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq yük daşımaları üzrə dünya ölkələri ilə sazişləri haqqında danışın.

ƏDƏBİYYAT SIYAHISI

1. Azərbaycan Respublikası nəqliyyat qanunvericiliyi (2005). Bakı, 820 səh.
2. Azərbaycan Respublikası “Avtomobil yolları haqqında” Qanunu. Bakı, 2000-ci il.
3. Azərbaycan Respublikası “Aviasiya haqqında” Qanunu. Bakı, 2005-ci il.
4. Azərbaycan Respublikası dəmir yolu nəqliyyat sisteminin 2010-2014-cü illərdə inkişafına dair Dövlət Proqramı. 2010.
5. E.Ə. Əliyev (2006) Qloballaşma dövründə beynəlxalq nəqliyyat daşınmaları: hüquqi aspektləri. Bakı, 360 səh.
6. E.Ə. Əliyev (2008) Beynəlxalq daşınmaların hüquqi tənzimlənməsi. Bakı, 524 səh.
7. E.Ə. Əliyev (2005) Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat hüququ. Bakı, 520 səh.
8. Ş.Ə. Vəliyev Beynəlxalq nəqliyyatda əməliyyatlar <http://www.library.adau.edu.az>.
9. M. Məmmədov (2008) Milli inkişaf modeli və strategiya. Bakı. [Http://www.anl.az](http://www.anl.az)
10. E.Qasımov(2008) Nəqliyyat sektorunda davamlı inkişaf. [http:// www. respublika-news.az](http://www.respublika-news.az).
11. S.S. Allahverdiyev(2007) Azərbaycan Respublikası beynəlxalq mülki hüquq kursu.
12. S.S. Allahverdiyev(2005) Nəqliyyatla əlaqəli müqavilələr.
13. Dayanıqlı nəqliyyat siyasətinin təhlili, təcrübə və tövsiyələr (2013). Ekoleks ekoloji hüquq mərkəzi.

14. E.M. Hacızadə. Azərbaycanın dəmir yolu nəqliyyatı sistemi: infrastruktur təminat və tranzit potensial. <http://elshanhajizadeh.com/az/article-view/14/879/>.
15. “Dünya dəmir yolları” jurnalının saytı. - www.zdmira.com.
16. Azərbaycan Dəmir Yolları» QSC-nin saytı.- <http://addy.gov.az>.
17. Azərbaycan nəqliyyatı. Bakı, 2014. - 138 s.
18. Azərbaycan Statistik Göstəriciləri. Bakı, 2014. - 812 s.
19. Т.И. Балабанова (2000). Внешнеэкономические связи. М.: 514 с.
20. В.Т. Батычко (2011) Международное частное право. Таганрог (Россия), ТТИ ЮФУ.
21. З.М.Гафаров, Э.А. Алиев (2002) Применение современного международного транспортного права в Азербайджанской Республике.
22. С.А. Гуреев (2010) Международное морское право. – 314 с.
23. В.Н.Гуцуляк (2003) Коносамент и чартер как правовая основа морских перевозок. Морское право. – М.: Интернет-ресурсы: <https://law.edu.ru>].
24. Д.Н. Джунусова (2012) Международное морское право. Астрахан- 328 с.
25. Е.Куликова (2006) Международно-правовое регулирование. Перевозки грузов морским транспортом. М.: Транспортное право. – №2.
26. Международные грузоперевозки. М.: Интернет-ресурсы: <https://lcmg.ru>].
27. Международная транспортная логистика(1999). Под ред. Николаева, М.:

28. Морские перевозки: основные понятия. М.: Интернет-ресурсы:

<https://transportavia.ru/article/39.html>].

29. Морские перевозки. М.: Интернет-ресурсы:

<https://conveyance.ru/mor-perevozka>].

30. Ю.М. Неруш (2003) Логистика, М.:495 с.

31. Общие понятия международных перевозок грузов.

Интернет-ресурсы:

<https://brokert.ru>].

32. Особенности морских перевозок. М.: Интернет-ресурсы: <https://kango.ru>].

33. Понятие морских перевозок. М.: Интернет-ресурсы:

<https://econom-trans.ru/help/3/6.php>].

34. Понятие международных перевозок Интернет-ресурсы: <https://alegis.net>].

35. М.И.Савченко (2011) Международное транспортное право. Минск: Право и экономика. – 402 с.

36. Фомичев. Международная торговля. Международное транспортное связи.

37.

<https://mehranamirli.wordpress.com/2016/03/31/incoterms-n%C9%99dir/>

38. <https://az.wikipedia.org/wiki/%C4%B0nkoterms>

**Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində nəqliyyatın
fəaliyyəti (Azərbaycan hissəsində)**

	2014	2015	2016	2017	2018
Sərnişin daşınmışdır, min sərnişin	307.281	331.119	338.628	345.175	350.640
Dəmir yolu	1.890	1.609	1.858	2.346	2.670
Dəniz	15	9	20	17	16
Avtomobil	305.376	329.501	336.750	342.812	347.954
Sərnişin dövriyyəsi, milyon sərnişin-km	6.164	6.628	6.740	6.865	6.965
Dəmir yolu	375	326	293	297	294
Dəniz	5	3	9	8	7
Avtomobil	5.784	6.299	6.438	6.560	6.664
Yük daşınmasından əldə olunan gəlir, min manat	531.003	545.265	641.990	651.783	633.608
Dəmir yolu	204.807	187.966	225.467	221.567	211.657
Dəniz	86.170	76.948	131.686	136.834	121.528
Avtomobil	240.026	280.351	284.837	293.382	300.423
Sərnişin daşınmasından əldə olunan gəlir, min manat	120.365	137.188	139.193	143.276	153.225
Dəmir yolu	2.721	3.341	2.269	3.530	3.912
Dəniz	1.051	814	698	932	1.615
Avtomobil	116.593	133.033	136.226	138.814	147.698

MDB ölkələri üzrə nəqliyyatın əsas göstəriciləri
Nəqliyyat sektorunda yük daşınması, milyon ton

	2014	2015	2016	2017	2018
Azərbaycan	222,0	222,4	222,5	226,4	230,1
Belarus	467,5	447,2	417,6	439,5	455,5
Ermənistan	9,2	9,3	18,6	25,5	26,3
Qazaxıstan	3.749,8	3.733,8	3.729,2	3.946,1	4.103,6
Qırğızıstan	28,9	29,7	31,2	31,9	33,0
Moldova	32,9	30,6	32,2	37,4	19,4*
Özbəkistan	1.458,9	1.527,0	1.132,5	1.146,2	1.209,0
Rusiya	4.203,8	4.083,5	4.133,9	4.271,7	4.220,7
Tacikistan	54,4	53,9	55,5	54,9	54,4
Türkmənistan	...	...	...	...	...
Ukrayna	672,1	601,8	624,6	635,9	624,1

*boru kəməri istisna
olmaqla

MDB ölkələri üzrə nəqliyyatın əsas göstəriciləri
Nəqliyyat sektorunda sərnəşin daşınması, milyon
sərnəşin

	2014	2015	2016	2017	2018
Azərbaycan	1.828	1.892	1.930	1.973	2.003
Belarus	2.255	2.094	1.971	1.967	1.979
Ermənistan	224	207	204	198	183
Qazaxıstan	21.281	21.839	22.333	22.745	23.022
Qırğızıstan	639	653	682	710	732
Moldova	241	249	248	252	261
Özbəkistan	7.335	7.598	5.560	5.679	5.818
Rusiya	19.558	19.122	18.690	18.482	18.151
Tacikistan	537	555	562	580	593
Türkmənistan	...	...	...	...	...
Ukrayna	5.902	5.167	4.854	4.648	4.487

MDB ölkələri üzrə nəqliyyatın əsas göstəriciləri
Dəmir yolu xətlərinin istismar uzunluğu
(ilin sonuna), min km

	2014	2015	2016	2017	2018
Azərbaycan	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1
Belarus	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5
Ermənistan	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Qazaxıstan	15,3	15,3	15,5	...	...
Qırğızıstan	0,4	0,4	0,4	0,4	...
Moldova	1,2	1,2	1,2	...	...
Özbəkistan	4,2	4,2	4,3	...	...
Rusiya	86,3	86,3	86,4	...	...
Tacikistan	0,6	0,6	0,6	...	...
Türkmənistan	3,6	3,6	3,6	...	...
Ukrayna	20,9	21,0	21,0	19,8	...

MDB ölkələri üzrə nəqliyyatın əsas göstəriciləri Nəqliyyat
sektorunda sərnəşin dövriyyəsi, milyard sərnəşin-km

	2014	2015	2016	2017	2018
Azərbaycan	28,9	30,1	30,8	33,5	33,5
Belarus	25,1	24,1	24,0	24,9	25,8
Ermənistan	3,0	2,5	2,6	2,7	2,5
Qazaxıstan	247,0	251,3	266,8	273,2	281,5
Qırğızıstan	10,8	11,0	11,3	12,3	12,6
Moldova	4,8	5,1	5,3	6,2	6,6
Özbəkistan	100,1	106,0	126,0	130,0	134,4
Rusiya	556,2	530,1	519,8	560,6	594,4
Tacikistan	9,8	9,0	9,0	9,1	9,0
Türkmənistan	...	...	...	...	...
Ukrayna	106,4	97,1	102,2	99,4	103,8

MDB ölkələri üzrə nəqliyyatın əsas göstəriciləri
Ümumi istifadədə olan avtomobil yollarının uzunluğu,
min km

	2014	2015	2016	2017	2018
Azərbaycan	19,0	19,0	19,0	19,0	19,2
Belarus	101,5*	101,6*	101,9*	102,4*	102,5*
Ermənistan	7,6	7,6	7,6	7,6	7,6
Qazaxıstan	96,4	96,5	96,4	95,4	...
Qırğızıstan	...	...	...	...	...
Moldova	9,4	9,4	9,4	9,4	...
Özbəkistan	42,7	42,7	42,7	42,7	...
Rusiya	1.451,3	1 480,6*	1 498,5*	1 507,8*	...
Tacikistan	...	...	...	...	...
Türkmənistan	...	...	...	...	...
Ukrayna	163,0	163,0	163,0	163,1	...

Küçələr Daxil*

**Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində nəqliyyatın
fəaliyyəti (Azərbaycan hissəsində)**

	2014	2015	2016	2017	2018
Yük daşınmışdır, min ton	58.191	52.240	50.302	52.733	52.674
Dəmir yolu	19.890	15.521	13.830	13.074	12.564
Dəniz	9.302	6.067	4.992	7.423	6.875
Avtomobil	28.999	30.652	31.480	32.236	33.235
Tranzit yük daşınmışdır, min ton	12.798	9.494	7.997	10.186	9.345
Dəmir yolu	4.502	3.927	3.789	3.346	3.045
Dəniz	8.296	5.567	4.208	6.840	6.300
Avtomobil	...	...	...	...	...
Yük dövriyyəsi, milyon ton-km	13.216	10.956	9.917	11.427	11.489
Dəmir yolu	5.676	4.557	3.773	4.158	4.305
Dəniz	3.717	2.354	1.990	3.020	2.799
Avtomobil	3.823	4.045	4.154	4.249	4.385
Tranzit yüklərin dövriyyəsi, milyon ton-km	5.647	4.360	3.588	4.566	4.185
Dəmir yolu	2.330	2.190	1.975	1.758	1.615
Dəniz	3.317	2.170	1.613	2.808	2.570
Avtomobil	...	...	...	...	...

“Elm və təhsil” nəşriyyatının direktoru:
professor Nadir MƏMMƏDLİ

Dizayner: Kamran İbrahimov
Texniki redaktor: Rövşanə Nizamiqızı

Çapa imzalanmış 29.11.2019
Şərti çap vərəqi 21. Sifariş № 408
Kağız formatı 60x84 1/16. Tiraj 500

Kitab “Elm və təhsil” nəşriyyat-poliqrafiya
müəssisəsində səhifələnilib, çap olunmuşdur

E-mail: nurlan1959@gmail.com

Tel: 497-16-32; 050-311-41-89

Ünvan: Bakı, İçərişəhər, 3-cü Maqomayev 8 /4