

Mövzu 8: “Avropa sosial hüquq sahələri”

Plan:

- 1. Avropa nəqliyyat hüququ**
- 2. Avropa əmək hüququ**

ƏDƏBİYYAT SİYAHISI:

Avropa hüququ. Dərslük./ E.Ə. Əliyevin ümumi redaktəsi ilə. Bakı, 2016. 764 səh.

Əkbərov R.A. Avropa hüququ. Dərs vəsaiti. Bakı, 2016 354 səh.

Бирюков М.М. Европейское право. Курс лекций. Учебное пособие. М.2006. 128 стр.

Европейское право. Учебник. /Под общ.ред. Л.М.Энтина. 3-е изд.М.2011.960 стр.

Право Европейского Союза. Учебное пособие. /отв. ред. С.Ю.Кашкин.М.2011. 320 стр.

Право Европейского Союза. Учебник. /Под общ.ред. С.Ю.Кашкина. М.2012. 1119 стр.

GİRİŞ

Avropa hüququnun ümumi hissəsi müəyyən hüquq institutlarından ibarətdir ki, Avropa hüquq subyektliyi institutu onlardan biri sayılır. Bu institut Avropa hüquq subyektlərinin hüquq və vəzifələrini tənzimləyir, onların hüquqi vəziyyətini müəyyənləşdirir. Həmin institutun əsas funksiyası və başlıca təyinatı Avropa hüquq subyektliyi kimi vacib məsələni nizama salmaqdan ibarətdir.

SUAL 1

Avropa nəqliyyat hüququ anlayışı

Avropa İttifaqında həm də nəqliyyat fəaliyyəti həyata keçirilir. Belə fəaliyyətin həyata keçirilməsində nəqliyyatın aşağıdakı vacib növləri iştirak edir:

- dəmir yolu nəqliyyatı;
- avtomobil nəqliyyatı;
- dəniz nəqliyyatı;
- hava nəqliyyatı;
- daxili su (çay) nəqliyyatı.

Nəqliyyatın bu kimi növlərinin fəaliyyəti ilə bağlı olaraq, Avropa İttifaqında müəyyən növ ictimai münasibətlər əmələ gəlir; onlar **nəqliyyat münasibətləri** adlanır. Nəqliyyat münasibətlərini tənzimləyən hüquq normalarının sisteminə isə Avropa nəqliyyat hüququ deyilir; o, ədəbiyyat səhifələrində, bəzən, Avropa İttifaqının nəqliyyat hüququ adlanır.¹

Avropa nəqliyyat hüququ dedikdə Avropa İttifaqında dəmir yolu, avtomobil, dəniz, hava və daxili su (çay) nəqliyyat növlərinin fəaliyyəti ilə bağlı olaraq, yaranan ictimai münasibətləri (nəqliyyat münasibətlərini) tənzimləyən hüquq normalarının məcmusu başa düşülür. Avropa İttifaqında ayrı-ayrı müxtəlif növ nəqliyyat vasitələrinin fəaliyyəti məhz Avropa nəqliyyat hüququ ilə tənzimlənir, nizama salınır. O, yəni Avropa nəqliyyat hüququ nəqliyyatın ayrı-ayrı növləri tərəfindən yerinə yetirilən nəqliyyat-daşıma fəaliyyətini Avropa İttifaqının **nəqliyyat siyasəti** çərçivəsində həyata keçirir. Nəqliyyat siyasəti Avropa İttifaqının fəaliyyətində mühüm rol oynayır. Nəzərə alınmalıdır ki, nəqliyyat siyasəti Avropa İttifaqının ümumi siyasətinin əsas istiqamətlərindən biridir. Hələ 1957-ci ildə Roma Müqaviləsi (Avropa İqtisadi Birliyinin Təsis Müqaviləsi) müəyyən edirdi ki, Avropa İqtisadi Birliyinin ümumi siyasətinin istiqamətlərindən biri nəqliyyat siyasətidir. Söhbət ümumi nəqliyyat siyasətindən gedir. Belə ki, 1980-ci illərin ortalarına kimi Avropa İqtisadi Birliyi çərçivəsində, sözün əsl mənasında,

¹ Право Европейского Союза. Учебник /Под.ред. А.Я.Капустина. М.,2013 (гл.11. Транспортные право Европейского Союза).

ümumi nəqliyyat siyasəti həyata keçirilmirdi. Düzdür, təsis müqaviləsi (Roma Müqaviləsi) Avropa İqtisadi Birliyinə nəqliyyat sahəsində normativ aktlar (qərarlar) qəbul etmək səlahiyyəti verirdi. Lakin 1980-ci illərin ortalarına kimi nəqliyyat sahəsində olduqca az sayda normativ akt qəbul olunmuşdu. Digər tərəfdən, qəbul edilmiş aktların tənzimləmə sferası xeyli dərəcədə məhdudlaşdırılmışdı. Bu onunla izah edilirdi ki, spesifik xarakterə malik olan nəqliyyat infrastrukturunu üzv-dövlətlərin milli iqtisadiyyatları üçün vacib sahə sayılırdı. Bu səbəbdən üzv-dövlətlərin hökumətləri Avropa İqtisadi Birliyi çərçivəsində ümumi nəqliyyat siyasətinin həyata keçirilməsində maraqlı deyildilər.

Vahid Avropa Aktının (1986-cı il) qəbul olunması və qüvvəyə minməsi ilə vəziyyət dəyişdi. Həmin akt institutlar və üzv-dövlətlər qarşısında ümumi (daxili) bazar, habelə mal, kapital, şəxs və xidmətlərin sərbəst hərəkətini təmin edən məkan (daxili sərhədlər tanınmayan məkan) yaratmaq kimi vəzifə qoydu. Avropa İqtisadi Birliyinin, sözün həqiqi mənasında, ümumi nəqliyyat siyasəti məhz bu aktın qüvvəyə mindiyi vaxtdan formalaşmağa başladı.

Avropa İttifaqının nəqliyyat siyasəti buna yönəlmişdir ki, nəqliyyat xidmətləri bazan tənzimlənsin və inkişaf etsin. Avropa İttifaqının ümumi (daxili) bazarının tərkib hissəsi olan **nəqliyyat xidmətləri bazarı** spesifik xarakterə malikdir. Belə ki, nəqliyyat xidmətləri bazarı konkret maddi məhsul istehsalı ilə bağlı deyildir. Nəqliyyat xidmətləri həmişə yük və ya sərnişinlərin bir yerdən digər yerə daşınmasını (yerdəyişməsinə) təmin edir.

Avropa İttifaqında nəqliyyat xidmətləri bazan Avropa nəqliyyat hüququ ilə tənzimlənilir. Avropa nəqliyyat hüququ isə Avropa İttifaqı çərçivəsində həyata keçirilən nəqliyyat siyasətinin hüquqi əsasıdır.

Avropa nəqliyyat hüququ müstəqil hüquq sahəsi kimi

Avropa nəqliyyat hüququ Avropa hüququnun tərkib hissəsidir. Təbii ki, bu zaman belə bir sual ortaya çıxır: tərkib hissə kimi Avropa nəqliyyat hüququ Avropa hüququna hansı statusla daxildir?

Avropa nəqliyyat hüququna dair ədəbiyyat səhifələrində göstərilən suala birmənalı cavab verilmir. Bəzi müəlliflərə görə, Avropa nəqliyyat hüququ dedikdə institut başa düşülür¹. Elə alimlər də vardır ki, onlara görə, Avropa nəqliyyat hüququ Avropa İttifaqının hüquq sistemi çərçivəsində hüquq normalarının xüsusi

¹ *Məsələn, bax:* Европейское международное право Учебник. /Отв.ред. Ю.М.Колосов, Э.С.Кривчикова, П.В.Савськов. М.,2005, с.231.

qrupudur;² bununla həmin alimlər Avropa hüquq sistemində Avropa nəqliyyat hüququnun hansı mövqeyə malik olması sualına konkret toxunurlar.

Fikrimizcə, Avropa nəqliyyat hüququna Avropa hüquq sistemində müstəqil hüquq sahəsi kimi baxmaq lazımdır. Bunun üçün kifayət dərəcədə əsaslar mövcuddur. Belə ki, hər şeydən əvvəl, Avropa İttifaqının həyata keçirdiyi ümumi siyasətin əsas istiqamətlərindən biri ümumi nəqliyyat siyasətidir. Avropa İttifaqı çərçivəsində ümumi nəqliyyat siyasəti müstəqil hüquq sahəsi olmadan həyata keçirilə bilməz; belə sahə ümumi nəqliyyat siyasətinin hüquqi əsası rolunda çıxış edir. Yaddan çıxarmaq olmaz ki, Avropa hüququ xüsusi xarakterə malik olan hüquq sistemidir. Onun xüsusiyyətlərindən biri bundan ibarətdir ki, həyata keçirilən siyasətin konkret istiqamətləri ayn-ayn müstəqil hüquq sahələrinin ayrılması üçün meyar (əsas) rolunu oynayır. Məsələn, Avropa İttifaqı çərçivəsində ekologiya, ticarət, gömrük, maliyyə və digər istiqamətlərdə siyasət həyata keçirilir. Buna uyğun olaraq, müvafiq müstəqil hüquq sahələri ayrılır: məsələn, Avropa ekologiya hüququ, Avropa ticarət hüququ, Avropa gömrük hüququ, Avropa maliyyə hüququ və s. Təbii ki, Avropa İttifaqının həyata keçirdiyi nəqliyyat siyasətinə uyğun gələn müstəqil hüquq sahəsi - Avropa nəqliyyat hüququ da ayrılmalıdır. Belə bir hüquq sahəsinin ayrılması həmçinin bununla şərtlənir ki, Avropa İttifaqında həm də nəqliyyat fəaliyyəti həyata keçirilir. Nəqliyyat fəaliyyətinin həyata keçirilməsi ilə bağlı olaraq, yaranan münasibətlərin hüquqi tənzimlənməsi isə müstəqil hüquq sahəsinin - Avropa nəqliyyat hüququnun ayrılmasını zəruri edir. Məhz həmin münasibətlər, yəni **nəqliyyat münasibətləri** müstəqil hüquq sahəsi kimi Avropa nəqliyyat hüququnun **nizamasalma predmetini** təşkil edir. Nəqliyyat münasibətlərinin yaranması və mövcud olması buna səbəb olur ki, Avropa nəqliyyat hüququ (nəqliyyat münasibətlərini tənzimləyən hüquq normalarının sistemi) müstəqil hüquq sahəsi kimi tanınır; həm də Avropa nəqliyyat hüququ Avropa hüququnun xüsusi hissəsinə aiddir. Avropa nəqliyyat hüququnun Avropa hüquq sistemində tutduğu yer məhz belə müəyyən edilməlidir.

Avropa nəqliyyat hüququnun nizamasalma predmetini təşkil edən münasibətlər (nəqliyyat münasibətləri), şübhəsiz, nəqliyyatla bağlı olaraq yaranır. «**Nəqliyyat**» anlayışı Avropa nəqliyyat hüququnda iki mənada işlədilir. **Birinci mənada nəqliyyat** dedikdə sahibkarlıq fəaliyyətinin növlərindən biri başa düşülür və buna görə də o, «**nəqliyyat fəaliyyəti**» anlayışı ilə əhatə olunur. Nəqliyyat fəaliyyəti həm fiziki, həm də hüquqi şəxslərə daşıma xidmətinin göstərilməsinə yönəlmişdir. Belə xidmətin göstərilməsi nəticəsində yüklər, habelə sərnişinlər müəyyən bir yerdən digər yerə daşınır.

² Право Европейского Союза. Учебник /Под.ред.С.Ю.Кашкина. М.,2012, с.684.

İkinci mənada nəqliyyat dedikdə fiziki və hüquqi şəxslərə mülkiyyət hüququ əsasında məxsus olan elə bir texniki vasitə başa düşülür ki, onlar bu vasitədən şəxsi məqsədlər üçün (üçüncü şəxslərə xidmət göstərmək məqsədi olmadan) daşımada istifadə edirlər. Bu mənada nəqliyyat isə «**nəqliyyat vasitəsi**» anlayışı ilə əhatə olunur.

Birinci mənada söhbət sahibkarlıq fəaliyyəti ilə əlaqədar professional nəqliyyatdan gedir. Professional nəqliyyatın fəaliyyəti isə müştərilərə daşıma xidmətinin göstərilməsinə yönəlmişdir. İkinci mənada söhbət şəxsi nəqliyyatdan gedir ki, o, mülkiyyət hüququ əsasında ayn-ayn fiziki və hüquqi şəxslərə məxsusdur. Şəxsi nəqliyyat isə müştərilərə daşıma xidməti göstərmək məqsədi güdmür; ondan şəxsi məqsədlər üçün daşımada istifadə olunur.

Avropa nəqliyyat hüququ üçün **professional (peşəkar) nəqliyyat** əhəmiyyət kəsb edir. Belə ki, Avropa nəqliyyat hüququ ilə məhz professional nəqliyyatın fəaliyyəti ilə əlaqədar olan nəqliyyat-daşıma münasibətlə-ri tənzimlənilir. Avropa İttifaqının yürütdüyü nəqliyyat siyasəti də məhz professional nəqliyyat ilə bağlıdır.

Avropa nəqliyyat hüququnun prinsipləri və subyektləri

Avropa hüququnun istənilən hüquq sahəsinə, o cümlədən Avropa nəqliyyat hüququna **özünəməxsus prinsiplər** xasdır. Bu prinsiplər elə meyarlardan biridir ki, onun sayəsində Avropa nəqliyyat hüququ Avropa hüquq sistemində müstəqil hüquq sahəsi kimi tanınır.

Birinci, Avropa nəqliyyat hüququ **nəqliyyat-daşıma sahəsində diskriminasiyanın qadağan olunması prinsipindən** çıxış edir. Bu prinsipə görə, Avropa İttifaqı daxilində nəqliyyat-daşıma əməliyyatları həyata keçirilərkən müxtəlif nəqliyyat tariflərinin tətbiq edilməsinə (ixrac zamanı - aşağı, idxal zamanı isə - yüksək nəqliyyat tariflərinə) yol verilmir; yük və sərnişinin hansı üzv-dövlətə və ya hansı üzv-dövlətdən daşınmasının əhəmiyyəti yoxdur. Daşınma ilə bağlı bütün məsələlərdə ayn-seçkiliyə yol verilmir. Avropa İttifaqı daxilində eyni nəqliyyat yolları ilə daşınmalar zamanı nəqliyyat agentlikləri müxtəlif şərtlər müəyyən etməməlidirlər.

İkinci, Avropa nəqliyyat hüququ **nəqliyyat fəaliyyətinin Avropa İttifaqının bütün ərazisində həyata keçirilməsi kimi prinsip** müəyyənləşdirir. Bu prinsipə görə, üzv-dövlətlərin milli nəqliyyat müəssisələrinin (şirkətlərinin) özlərinin nəqliyyat-daşıma fəaliyyətinin bütün Avropa İttifaqı ərazisində həyata keçirilməsinə icazə verilir.

Üçüncü, Avropa nəqliyyat hüququ Avropa İttifaqında **nəqliyyat-daşıma xidmətlərinin sərbəst şəkildə göstərilməsi prinsipindən** çıxış edir. Bu, Avropa İttifaqının ümumi (daxili) bazarı prinsipindən irəli gəlir. Həmin prinsip Avropa İttifaqı ərazisində fiziki və hüquqi şəxslər tərəfindən azad sahibkarlıq fəaliyyətinin həyata keçirilməsini təmin edir. Avropa İttifaqının ümumi (daxili) bazarı mal, şəxs, kapital və xidmətlərin sərbəst olaraq hərəkət etməsinə əsaslanır. Avropa İttifaqında sərbəst şəkildə xidmət göstərilməsi prinsipinin tətbiqinə xüsusi diqqət yetirilir. Nəqliyyat- daşıma xidmətlərinin Avropa İttifaqında sərbəst şəkildə göstərilməsi prinsipi məhz bu prinsipin - ümumi (daxili) bazar prinsipinin ifadə formalarından biridir. Həmin prinsipin həyata keçirilməsi nəticəsində Avropa İttifaqında ümumi nəqliyyat-daşıma xidmətləri bazarı formalaşmış və inkişaf etmişdir. Nəqliyyat sektoru Avropa İttifaqının ümumi bazarının bir hissəsidir.

Ümumi nəqliyyat-daşıma xidmətləri bazarının fəaliyyət göstərməsi və belə xidmətlərin təqdim edilməsi üçün müvafiq nəqliyyat vasitələrinin (avtomobil, avialayner və s.), nəqliyyat yollarının (avtomobil və dəmir yolu nəqliyyatı üçün belə yollar xüsusilə vacibdir) və digər nəqliyyat infrastrukturunu obyektlərinin (vokzal, terminal və s.) yaradılması tələb edilir. Belə obyektlərin mövcudluğu sayəsində Avropa İttifaqı ərazisində nəqliyyat-daşıma xidmətləri bazarı formalaşmışdır.

Dördüncü, Avropa nəqliyyat hüququ **nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsi prinsipindən** çıxış edir. Avropa nəqliyyat hüququnun belə bir prinsip müəyyənləşdirməsi təsadüfi xarakter daşımır. Belə ki, Avropa İttifaqında nəqliyyatın hüquqi tənzimlənməsi bir neçə vacib istiqamətdə həyata keçirilir. Nəqliyyatda təhlükəsizliyin təmin edilməsinə yönələn hüquq normalarının müəyyən edilməsi belə istiqamətlərdən biridir. Həmin normalarda nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsi prinsipi formulə edilmişdir.

Beşinci, Avropa nəqliyyat hüququ **nəqliyyat fəaliyyətinin lisenziyalaşdırılması prinsipindən** çıxış edir. Bu prinsipə görə, Avropa İttifaqında nəqliyyat müəssisəsi ayrı-aynı şəxslərə nəqliyyat-daşıma xarakterli xidmət göstərmək üçün üzv-dövlətlərin səlahiyyətli orqanlarından lisenziya (xüsusi razılıq) almalıdır. Lisenziya nəqliyyat-daşıma xidməti göstərməkdən ötrü bu və ya digər nəqliyyat müəssisəsinə verilən icazə sənədidir. Bu sənəd əsasında Avropa İttifaqında nəqliyyat-daşıma fəaliyyəti həyata keçirilir. Üzv-dövlətlərin birində səlahiyyətli orqanlardan alınmış lisenziya nəqliyyat müəssisəsinə hüquq verir ki, o, nəqliyyat-daşıma fəaliyyətini Avropa İttifaqının bütün ərazisində həyata keçirsin. Belə ki, alınmış lisenziya bütün Avropa İttifaqı ərazisində qüvvədə olur.

Altıncı, Avropa nəqliyyat hüququ **standartlaşdırma kimi vacib prinsip təsbit** edir. Bu prinsipə görə, nəqliyyat infrastrukturunu, daşıma (nəqliyyat) vasitəsi, hərəkət təhlükəsizliyi və digər məsələlərdə müvafiq standartlar müəyyənləşdirilir. Belə standartlar həm də tunellərdə nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması üçün müəyyən olunur və s.

Avropa nəqliyyat hüququ müəyyən **subyektlərə** malikdir. Məsələn, yükqöndərən, yikalan, daşıyıcı, operator, nəqliyyat agentləri və s. şəxslər.

Daşıyıcı Avropa nəqliyyat hüququnun əsas subyekti hesab edilir. Belə ki, Avropa İttifaqında nəqliyyatın əsas təyinatı yük və sərnişinləri daşımaqdan ibarətdir. Bundan ötrü daşıyıcı səlahiyyətli dövlət orqanlarından lisenziya (xüsusi razılıq) almalıdır. O, yalnız lisenziya aldıqdan sonra daşıma fəaliyyəti ilə məşğul ola, ayn-ayrı şəxslərə (müştərilərə) nəqliyyat xidmətləri göstərə bilər. AXI, Avropa İttifaqında daşıma lisenziyalaşdırılmış fəaliyyət növü sayılır. Avtomobil, dəniz, dəmir yolu və s. nəqliyyat daşımalarının həyata keçirilməsi üçün lisenziya alınması tələb edilir.

Daşıyıcı dedikdə nəqliyyat-daşıma fəaliyyətini həyata keçirən, müştərilərə nəqliyyat xidmətləri göstərən və müvafiq lisenziyası olan nəqliyyat müəssisəsi başa düşülür. Nəqliyyatın növündən asılı olaraq, nəqliyyat müəssisəsi isə aşağıdakı növlərə bölünür:

- dəmir yol nəqliyyat müəssisəsi;
- avto-nəqliyyat müəssisəsi;
- hava nəqliyyat müəssisəsi;
- dəniz nəqliyyat müəssisəsi;
- daxili su (çay) nəqliyyat müəssisəsi.

Avropa nəqliyyat hüququnun mənbələri

Avropa nəqliyyat hüququ, qeyd etdiyimiz kimi, Avropa hüququnun müstəqil sahələrindən biridir. Buna görə də Avropa hüququnun mənbəyi qismində çıxış edən sənədlər, eyni zamanda, Avropa nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi tanınır. Xatırladaq ki, Avropa hüququnun mənbələri bunlardan ibarətdir: təsis müqavilələri, ikinci hüquq aktları, beynəlxalq müqavilələr, Avropa İttifaqı Məhkəməsinin qərarları. Deməli, Avropa nəqliyyat hüququnun mənbə növləri məhz sadaladığımız aktlardan ibarətdir.

Təsis müqavilələri Avropa nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Onlar, ilk növbədə, Avropa İttifaqının həyata keçirdiyi nəqliyyat siyasətinin hüquqi əsası sayılır. Avropa İttifaqının fəaliyyətinə dair Müqavilənin 4-cü maddəsi nəqliyyatı Avropa İttifaqının və üzv-dövlətlərin birgə səlahiyyətinə aid edir. Belə ki, həmin maddəyə görə, nəqliyyat və nəqliyyat şəbəkələri Avropa İttifaqı ilə üzv-dövlətlərin birgə səlahiyyətinə aid olunan məsələ sayılır. Təsis müqavilələri həm də müəyyən edir ki, nəqliyyat sahəsində Avropa İttifaqı hansı səlahiyyətlərə malikdir. Burada həmçinin üzv-dövlətlərin nəqliyyat sahəsində səlahiyyətlərini müəyyənləşdirən müvafiq normalar nəzərdə tutulmuşdur.

Avropa İttifaqının fəaliyyətinə dair Müqavilənin III hissəsinin V bölməsi nəqliyyat məsələsinə həsr olunmuşdur. Təsadüfi deyildir ki, həmin bölmə «**Nəqliyyat**» adlanır. Bu bölmə Avropa İttifaqının həyata keçirdiyi nəqliyyat siyasətinin hüquqi əsası sayılır. Sözügedən bölmənin müvafiq normasında (80-ci maddədə) nəqliyyatın konkret növləri göstərilmişdir ki, onların fəaliyyəti Avropa İttifaqının nəqliyyat siyasəti çərçivəsində tənzimlənir. Həmin nəqliyyat növləri bunlardan ibarətdir: avtomobil nəqliyyatı, dəmir yolu nəqliyyatı, daxili su (çay) nəqliyyatı. Hava və dəniz nəqliyyatına gəldikdə isə, qeyd etməliyik ki, bu kimi nəqliyyat növlərinin fəaliyyəti Avropa İttifaqının nəqliyyat siyasəti çərçivəsində tənzimlənmir. Onların fəaliyyəti Avropa İttifaqı Şurasının qəbul etdiyi müvafiq normativ aktların və digər qərarların köməyi ilə nizama salınır (80-ci maddənin 2-ci paragrafi).

Sözügedən müqavilənin III hissəsinin XV bölməsi nəqliyyat sektorunun tənzimlənməsində müəyyən əhəmiyyət kəsb edir. Həmin bölmə «**Transavropa şəbəkələri**» adlanır.

Avropa ittifaqında nəqliyyat fəaliyyətinin hüquqi tənzimlənməsində **ikinci hüquq aktları** da vacib rol oynayır. Belə aktlar Avropa nəqliyyat hüququnun mənbə növlərindən biri sayılır. Söhbət Avropa İttifaqı institutlarının nəqliyyat sahəsində qəbul etdikləri aktlardan gedir. Qeyd etməliyik ki, Avropa Parlamenti və Avropa İttifaqı Şurası kimi institutlar Avropa İttifaqının nəqliyyat siyasəti çərçivəsində xüsusi qaydalar müəyyənləşdirir ki, həmin qaydaların vasitəsi ilə Avropa İttifaqında nəqliyyat sektoru tənzimlənir.

Nəqliyyat sahəsində ikinci hüquq aktları **direktiv və rəqlament** formasında qəbul olunur. Məsələn, 29.07.1991-ci il tarixdə qəbul edilən direktiv (91440EEC) dəmir yolu nəqliyyatının tənzimlənməsi sahəsində vacib sənəd sayılır; 23.07.1992-ci il tarixdə qəbul edilən rəqlament (EEC № 240792) hava nəqliyyatının

tənzimlənməsinə həsr edilmişdir ki, bu sənəd əsasında avia-şirkətlərin lisenziyalaşdırılması həyata keçirilir¹.

Avropa nəqliyyat hüququnun mənbələri sırasına **beynəlxalq müqavilələr** də daxildir. Belə ki, Avropa İttifaqı üçüncü ölkələrlə (Avropa İttifaqının üzvü olmayan dövlətlərlə) nəqliyyat məsələlərinə dair beynəlxalq müqavilələr bağlaya bilər. Həmin müqavilələr Avropa nəqliyyat hüququnun **xarici mənbəyi** hesab edilir.

Avropa İttifaqı Məhkəməsinin qərarları da Avropa nəqliyyat hüququnun mənbə növlərindən biridir. Belə ki, Avropa İttifaqı Məhkəməsi nəqliyyat məsələləri haqqında müvafiq qərarlar çıxara bilər. Həmin qərarlar Avropa nəqliyyat hüququnun mənbəyi qismində çıxış edir. Avropa İttifaqı Məhkəməsinin «Commission V. Franse» işi üzrə çıxardığı qərar (09.12.2008-ci il № C-12107)² xüsusilə diqqətçəkəndir. Burada göstərilir ki, Avropa İttifaqının ümumi bazarının məqsəd və prinsipləri iqtisadi fəaliyyətin bütün sahələrinə, o cümlədən nəqliyyat sferasına şamil olunur.

Avropa İttifaqı Məhkəməsi Avropa nəqliyyat-hüquq normalarını təfsir edir və həmin normaların tətbiq qaydalarını müəyyənləşdirir. Təbii ki, Avropa nəqliyyat hüququ bütün məsələləri tənzimləmir və buna görə də hüquqi boşluqlar mövcuddur. Avropa İttifaqı Məhkəməsi özünün çıxardığı qərarların vasitəsi ilə mövcud hüquqi boşluqları və alqoritmləri aradan qaldırır.

Avropa İttifaqı Məhkəməsi öz qərarlarında bu və ya digər nəqliyyat məsələsinin mahiyyətinə aydınlıq gətirir. Məsələn, o, 28384 sayılı iş üzrə çıxardığı qərarında (23.01.1986-cı il)¹ göstərmişdir ki, hətta nəqliyyat- daşıma vasitəsinin marşrut hissəsi milli sərhədlərdən kənar keçərsə, üzv- dövlət nəqliyyat xidmətinin göstərilməsinə görə əlavə dəyər vergisi ödənilməsinə tələb edə bilər.

Beynəlxalq-hüquqi ticarət adətlərinin Avropa İttifaqında nəqliyyat fəaliyyətinə tətbiq edilməsi mümkündür. Belə adətlər, bildiyimiz kimi, Beynəlxalq Ticarət Palatası tərəfindən sistemləşdirilmiş və unifikasiya edilmişdir.⁴² Həmin beynəlxalq qaydalar sistem halına salınaraq, «İNKOTERMS» adı altında ilk dəfə 1936-cı ildə toplaşmış şəkildə dərc edilmiş və hal-hazırda 2000-cı il redaksiyasında

¹ URL:<http://www.eur-lex.europa.eu>

² URL:<http://www.ec.europa.eu>

¹ URL:<http://www.eur-lex.europa.eu>

² *Daha ətraflı:* Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq xüsusi (mülki) hüquq kursu. Dərslük. Bakı, 2007, s.453.

qüvvədədir.¹³ Onlar praktik tətbiq baxımından, tövsiyə xarakterli olsa da, Avropa nəqliyyat hüququ üçün vacib əhəmiyyət kəsb edir.

Avropa nəqliyyat hüququnun institutları

Avropa nəqliyyat hüququ nəqliyyatın növlərindən asılı olaraq, beş instituta bölünür. Qeyd etdiyimiz kimi, Avropa İttifaqında nəqliyyatın beş növündən istifadə edilir. Buna uyğun olaraq, Avropa nəqliyyat hüququnda beş **institut** fərqləndirilir:

- Avropa avtomobil nəqliyyat hüququ;
- Avropa dəmir yol nəqliyyat hüququ;
- Avropa dəniz nəqliyyat hüququ;
- Avropa daxili su (çay) nəqliyyat hüququ;
- Avropa hava nəqliyyat hüququ.

Avropa avtomobil nəqliyyat hüquq institutu Avropa İttifaqında avtonəqliyyatın fəaliyyəti ilə bağlı münasibətləri tənzimləyən hüquq normalarından ibarətdir. **Avropa dəmir yol nəqliyyat hüquq institutu** dedikdə elə bir hüquq institutu başa düşülür ki, o, özündə Avropa İttifaqında dəmir yolu nəqliyyatının fəaliyyətini nizama salan hüquq normalarını birləşdirir. **Avropa dəniz nəqliyyat hüquq institutu** dəniz nəqliyyatının yerinə yetirdiyi nəqliyyat-daşıma fəaliyyəti ilə bağlı münasibətləri tənzimləyən hüquq normalarının sistemidir. **Avropa daxili su (çay) nəqliyyat hüquq institutu** dedikdə su (çay) nəqliyyatının vasitəsi ilə həyata keçirilən daşımalarla əlaqədar münasibətləri tənzimləyən hüquq normalarının məcmusu başa düşülür. **Avropa hava nəqliyyat hüquq institutu** avia- daşımaların hüquqi rejimini müəyyənləşdirən hüquq normalarından ibarət olan institutdur.

Göstərilən institutlar müvafiq nəqliyyat növlərinin nəqliyyat-daşıma fəaliyyətini tənzimləmək funksiyasını yerinə yetirir. Bunlardan başqa, Avropa nəqliyyat hüququna həm də **qarışıq (intermodal) daşımalar hüquq institutu** məlumdur. Bu institut bir neçə nəqliyyat növünün iştirakı ilə həyata keçirilən kombinə edilmiş daşımaları tənzimləyən hüquq normalarından ibarətdir. Qarışıq daşımalar Avropa İttifaqında nəqliyyat xidmətləri sistemində mühüm rol oynayır.

Avropa İttifaqında ayrı-ayrı nəqliyyat növlərinin fəaliyyətinin hüquqi tənzimlənməsi

³ «İNKOTERMS» barədə bax: Müasir beynəlxalq iqtisadi münasibətlərdə istifadə edilən terminlər / Müəllif-tərtibçilər: Əfəndiyev O.F., Əliyev E.Ə. Bakı, 2005, s.117.

Avropa avtomobil nəqliyyat hüququ

Avropa İttifaqı ərazisində hal-hazırda yük və sərnişin daşımaları, əsasən, avtomobil nəqliyyatının vasitəsi ilə həyata keçirilir. Təsadüfi deyildir ki, Avropa İttifaqı çərçivəsində həyata keçirilən yükdaşımalarda ümumi həcmində nəqliyyatın bu növü əsas yer tutur. Onun payı hal-hazırda 70 faizə çatmışdır ki, bu, dəmir yolu nəqliyyatının (15 faiz) və daxili su (çay) nəqliyyatının payından (9 faiz) dəfələrlə çoxdur. Qeyd etmək lazımdır ki, son 30 il müddət ərzində yükdaşımalarda avto-nəqliyyatın payı artdığı halda, digər nəqliyyat növlərinin payı bu sahədə azalmışdır. Avto- nəqliyyat həm də Avropa İttifaqı ərazisində sərnişin daşımalarının həyata keçirilməsində az rol oynamır. Buna görə də Avropa İttifaqında avto- nəqliyyatın fəaliyyətinin tənzimlənməsinə xüsusi diqqət yetirilir. Tənzi- metmə Avropa nəqliyyat hüququnun institutlarından biri olan Avropa avtomobil nəqliyyat hüququ vasitəsilə həyata keçirilir. Bu səbəbdən Avropa İttifaqında həmin növ nəqliyyatın fəaliyyətinin tənzimlənməsi məsələlərinə aid çoxsaylı normativ aktlar qəbul edilmişdir. Söhbət **direktiv** və **reqlament** formasında qəbul edilən və Avropa avtomobil nəqliyyat hüququnun **mənbəyi** olan sənədlərdən gedir.

Avropa İttifaqında avtomobil nəqliyyatının fəaliyyəti lisenziya (xüsusi razılıq) əsasında həyata keçirilir. Belə ki, avto-nəqliyyat vasitəsi ilə yük və sərnişin daşımaq üçün lisenziya alınması tələb olunur. 1957-ci ildə Avropa İqtisadi Birliyi yaranan vaxta kimi hər bir üzv-dövlətdə, ayrıca olaraq, lisenziyalaşdırma sistemi mövcud idi ki, bu sistemə görə, avto- nəqliyyatla yük və sərnişin daşımaları üçün milli lisenziyalar verilirdi. Lakin sonralar vəziyyət dəyişdi. Belə ki, 1970-ci ildən etibarən «Birlik lisenziyası»nm verilməsinə başlandı. Belə lisenziyanı alan şəxs Avropa İttifaqının bütün ərazisində transsərhəd daşımalarını həyata keçirmək hüququna malikdir. Ümumi bazar yaradılmasının başa çatdırılması ilə əlaqədar olaraq, 1993-cü il yanvarın 1-dən Birlik lisenziyası milli lisenziyaları tamamilə əvəz etdi. Milli lisenziyalar əvvəllər dövlətlər tərəfindən xarici daşıyıcılara verilirdi.

Elə mallar da vardır ki, onlar Avropa İttifaqı ərazisində sərbəst şəkildə daşınır və buna görə də, xüsusi olaraq, Birlik lisenziyasının (və ya üzv- dövlətin lisenziyasının) alınması tələb edilmir. Belə malların siyahısı Avropa Parlamentinin və Avropa İttifaqı Şurasının **12.12.2006-cı il tarixli 200694EC nömrəli direktivi** ilə müəyyən edilir; həmin direktiv avtomobil nəqliyyatı ilə bəzi növ malların daşınmasının ümumi qaydalarının müəyyən edilməsi barədədir.

Lisenziya həm də o halda tələb olunmur ki, şəxs öz avtomobili ilə üzv-dövlətlərin birindən digərinə səyahət etsin. Sərnişinlərin daşınmasına gəldikdə isə,

qeyd etməliyik ki, milli lisenziyalaşdırma sistemi əvvəlki kimi saxlanılır. Lakin həmin sistem unifikasiya olunmuşdur.

Avropa Parlamenti və Avropa İttifaqı Şurası tərəfindən **20.12.2006-cı ii tarixdə sürücülük hüququ haqqında müvafiq direktiv (2006/126/EC)** qəbul olundu. Bu direktiv üzv-dövlətlərin verdikləri sürücülük vəsiqəsi kimi sənədin forma və məzmununu harmonizasiya edir; həmin direktiv həmçinin üzv-dövlətlərin sürücülük vəsiqələrinin qarşılıqlı surətdə tanınması qaydalarını müəyyənləşdirir.

25.07.1996-cı il tarixli 9653/EC nömrəli direktiv də Avropa avtomobil nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi tanınır. Bu direktiv milli və beynəlxalq daşımalar həyata keçirilən zaman Avropa İttifaqı ərazisində hərəkət edən bəzi avto-nəqliyyat vasitələrinin yol verilən maksimum ölçüsü və çəkisi barədədir. Sözügedən dekret belə bir prinsipdən çıxış edir ki, əgər avto-nəqliyyatın texniki xarakteristikası Avropa İttifaqının normalarına uyğun gələrsə, lakin milli qanunvericiliyin tələbərinə cavab verməzsə, üzv-dövlət öz ərazisində belə avto-nəqliyyatın istismarını qadağan etməyə haqlı deyildir.

20.12.1996-cı ii tarixli 9696/EC nömrəli direktiv avto-nəqliyyat vasitələrinin və onlar üçün treylərlərin yararlılığının yoxlanılmasına dair üzv- dövlətlərin qanunvericiliklərinin yaxınlaşdırılması barədədir. Bu direktiv avto-nəqliyyat vasitələrinin texniki cəhətdən vaxtaşırı yoxlanılması məsələlərini tənzimləyir. Texniki cəhətdən yoxlama avto-nəqliyyat vasitələrinin qeydiyyatı alındığı yerdə həyata keçirilir. Belə yoxlamanın nəticəsi bütün üzv-dövlətlərdə tanınmalıdır. Burada həm də yük maşınlarının və avtobusların sürətinə məhdudiyət qoyulması, habelə sürücülərin qanında alkoqolun həddi müəyyənləşdirilir

29.04.1996-cı il tarixli direktiv (96/26/EC) avto-daşıma operatorlarının peşəsinin tanınması barədədir. Bu direktiv operator peşəsini (ixtisasını) təsdiqləyən və sübut edən sənədlərin (diplomları, sertifikatların və digər sənədlərin) qarşılıqlı surətdə tanınması qaydasını müəyyənləşdirir. Həmin direktiv yük və sərnişin avto-nəqliyyat vasitələri sürücülərinin ixtisasına aid tələbləri harmonizasiya edir. Sözügedən direktiv müəyyənləşdirmişdir ki, avto-nəqliyyat vasitələrinin sürücüləri məcburi surətdə yazılı imtahan verməlidirlər. Direktiv həm də peşə təcrübəsi müddətini müəyyənləşdirir; belə müddət 5 ildən az olmamalıdır.

Qeyd etməliyik ki, avto-nəqliyyat vasitələrindən istifadə olunan zaman **mülki məsuliyyətin sığortası** vacib məsələ hesab edilir. Bu məsələyə dair üzv-dövlətlərdə müvafiq qaydalar tətbiq olunur. Bu qaydalan harmonizasiya etmək (yaxınlaşdırmaq) üçün 1972-ci, 1984-cü, 1988-ci və 1990-cı illərdə, müvafiq olaraq, dörd direktiv qəbul olunmuşdur. Həmin direktivlərdə nəzərdə tutulur ki,

əgər avto-nəqliyyat vasitəsinin qəza törətməsi nəticəsində zərər vurularsa, üzv-dövlətlərin milli sığorta agentlikləri ziyan dəymiş şəxsə sığorta əvəzodəməsi verməlidir. Avropa Parlamenti və Avropa İttifaqı Şurası **11.05.2005-ci il tarixdə 200529EC nömrəli direktiv** qəbul etdi ki, həmin direktivlə sözügedən direktivlərə dəyişiklik və əlavələr edilmişdir.

Avropa avtomobil nəqliyyat hüququnun mənbəyi qismində həm də **reqlament** formasında qəbul edilən normativ aktlar çıxış edir. **406089 (EEC) nömrəli reqlament** haqqında, xüsusi olaraq, danışmaq lazımdır ki, o, 21.12.1989-cu il tarixdə qəbul edilmişdir¹. Belə ki, həmin normativ akt üzv-dövlətlərin avto-nəqliyyat vasitələrinin Avropa İttifaqının bütün ərazisində sərbəst hərəkətini təmin edir. Sözügedən reqlament avto-nəqliyyat vasitələrinin sərhəddə yoxlamadan keçmə proseduru ləğv edir. Lakin reqlament adi yoxlama formalarını saxlayır ki, belə formalardan üzv- dövlətlərin ərazisində istifadə olunur. Bu və ya digər formada adi yoxlama apanlarkən diskriminasiyaya (ayrı-seçkiliyə) yol verilməməlidir, yəni diskriminasiya etməmək prinsipinə əməl olunmalıdır. Reqlamentin əhəmiyyəti bundan ibarətdir ki, o, üzv-dövlətlərin sərhədlərində avtomobil nəqliyyatı sahəsində həyata keçirilən nəzarət-yoxlamayı aradan qaldırır.

382185 (EEC) nömrəli reqlament¹ yol nəqliyyat vasitələrinin qeydiyyatı barədədir; 20.12.1985-ci il tarixdə qəbul edilən həmin normativ akt avto-nəqliyyat vasitələrində xüsusi qeydetmə qurğusunun - topoqrafların qoyulması və fəaliyyət göstərməsi məsələlərini tənzimləyir. Topoqraf qoyulmadan maşınlar nə qeydiyyata alınır, nə də onlardan istifadə olunur. Onların düzgün işləməsinə görə məsuliyyəti işəgötürən və avtomobil nəqliyyatı müəssisələrinin işçiləri daşıyır.

Avropa dəmir yol nəqliyyat hüququ

Avropa İttifaqında həm də nəqliyyat növlərindən biri olan dəmir yolu nəqliyyatının fəaliyyəti tənzimlənir. Tənzimləmə **Avropa dəmir yol nəqliyyat hüququnun** vasitəsi ilə həyata keçirilir ki, o, qeyd etdiyimiz kimi, Avropa nəqliyyat hüququnun institutlarından biridir.

Avropa İttifaqı ərazisində daşımaların həyata keçirilməsində dəmir yolu nəqliyyatı heç də böyük rol oynamır. Son zamanlar Avropa İttifaqında nəqliyyatın bu növünün əhəmiyyəti xeyli dərəcədə azalmışdır. Avropa İttifaqının üzvü olan ölkələrin çoxunda dəmir yolu nəqliyyatı zərərlə işləyir və dövlət tərəfindən maliyyələşdirilir; əsasən də, mövcud olan texniki xarakterli bir sıra mühüm maneə

¹ Право Европейского Союза. Учебник /Под.ред. С.Ю.Кашкина. М.,2012, с.688.

¹ Yuxarıda göstərilən direktiv və reqlamentlər barədə bax: URL:<http://www.eur-lex.europa.eu>

dəmir yolu nəqliyyatının inkişafına mənfi təsir göstərir. Belə maneələrin aradan qaldırılması həm vaxt sərfi, həm də böyük məbləğdə kapital qoyuluşu tələb edir. Məsələn, Böyük Britaniyada vaqonların hündürlüyü başqa üzv-dövlətlərlə müqayisədə aşağıdır; İspaniya və Finlandiyada dəmir yolu xətlərinin eni digər üzv-dövlətlərdəkindən fərqlənir.

Qarşıya dəmir yolunun texniki standartlarının və maddi bazasının tədricən yaxınlaşdırılması kimi vacib vəzifə qoyulmuşdur ki, bu vəzifənin yerinə yetirilməsinin Avropa İttifaqında dəmir yolu nəqliyyatının inkişafı üçün mühüm əhəmiyyəti vardır. Avropa İttifaqında həyata keçirilən ümumi nəqliyyat siyasəti həm də yüksək sürətli dəmir yol şəbəkələri sistemi yaratmaq məqsədi güdür; 2015-ci ilə kimi bu sistemin sayəsində Avropanın bütün böyük şəhərləri arasında əlaqə təmin olunacaqdır. Bundan ötrü 30 min kilometr yeni dəmir yollarının tikilməsi nəzərdə tutulur. Hal-hazırda La-Manş boğazı altından keçən tuneldən istifadə olunmaqla yüksək sürətli qatarlar vasitəsi ilə Paris və London, habelə Brüssel, Köln və Amsterdam şəhərləri arasında daşımalar həyata keçirilir.

Lakin, deyilənlərə rəğmən, Avropa İttifaqında dəmir yolu nəqliyyatının fəaliyyətinin tənzimlənməsinə lazımi diqqət yetirilir. Bunun nəticəsidir ki, Avropa İttifaqında dəmir yolu nəqliyyatının tənzimlənməsi sahəsində Avropa dəmir yol nəqliyyat hüququnun mənbəyi sayılan bir sıra hüquqi akt qəbul edilmişdir. Qəbul edilmiş həmin aktların vasitəsi ilə dəmir yolu müəssisələrinin hüquqi statusunun ayrı-aynı elementləri tənzimlənilir, habelə dəmir yolu müəssisələri tərəfindən göstərilən xidmətlərin forma və məzmununa aid müəyyən məsələlərin harmonizasiyası (üzv-dövlətlərin qanunvericiliklərinin yaxınlaşdırılması) və unifikasiyası (üzv-dövlətlərin qanunvericiliklərinin eyniləşdirilməsi) həyata keçirilir. Harmonizasiya direktiv formasında qəbul edilən hüquqi aktın vasitəsi ilə baş verir; rəqlament kimi hüquqi aktın vasitəsi ilə isə üzv-dövlətlərin qanunvericilikləri unifikasiya olunur.

İlk növbədə, **9518EC nömrəli direktivin**¹ adını çəkək ki, bu hüquqi akt 19.06.1995-ci il tarixdə qəbul edilmişdir. Həmin direktiv **dəmir yolu müəssisələrinin lisenziyalaşdırılması** məsələsini tənzimləyir. Belə ki, Avropa İttifaqında dəmir yolu nəqliyyat müəssisələrinin fəaliyyəti lisenziyalaşdırılmış fəaliyyət növlərinə aid edilir. Fəaliyyət göstərmək üçün onlar üzv-dövlətlərin müvafiq səlahiyyətli orqanlarından lisenziya (xüsusi razılıq) almalıdırlar. Sözügedən direktiv də belə lisenziyaların verilməsinə aid ümumi tələblər müəyyənləşdirir. Direktiv həm də müəyyən edir ki, üzv-dövlətlərin orqanları lisenziyanı hansı meyar əsasında verməlidir.

¹ URL:<http://www.eur-lex.europa.eu>

Dəmir yolu nəqliyyatının tənzimlənməsində **91440EEC nömrəli direktiv** də vacib rol oynayır ki, o, 29.07.1991-ci il tarixdə qəbul edilmişdir. Həmin akt Avropa Birliyində dəmir yolunun inkişafına həsr olunmuşdu. Bu direktivə 26.02.2001-ci il tarixli 200112EC nömrəli direktivlə mühüm dəyişikliklər edilmişdir ki, o, hal-hazırda yeni redaksiyada qüvvədədir².

Sözügedən direktivdə dəmir yol nəqliyyat müəssisəsinin əlamətləri müəyyənləşdirilir və ona anlayış verilir. Direktivə görə, dəmir yol nəqliyyat müəssisəsi aşağıdakı əlamətlərlə xarakterizə olunur:

- dəmir yol nəqliyyat müəssisəsi dövlət və ya qeyri-dövlət (özəl) müəssisəsi olmalıdır;
- dəmir yol nəqliyyat müəssisəsi mövcud qanunvericiliyə uyğun olaraq lisenziya almalıdır;
- dəmir yol nəqliyyat müəssisəsinin əsas fəaliyyəti dəmir yolu ilə yük və sərnişin daşınmasından ibarət olmalıdır.

Beləliklə, Avropa İttifaqında **dəmir yol nəqliyyat müəssisəsi** dedikdə mövcud qanunvericiliyə uyğun olaraq, lisenziya verilən elə bir dövlət və ya **Özəl** nəqliyyat müəssisəsi başa düşülür ki, onun əsas fəaliyyəti ayrı-ayrı şəxslərə yük və sərnişin daşıma xidmətlərinin göstərilməsinə yönəlir. O, yəni dəmir yol nəqliyyat müəssisəsi Avropa İttifaqında **dəmir yolu idarəsindən** fərqləndirilir. Onlar arasında fərq bundan ibarətdir ki, dəmir yolu idarəsi kommersiya təşkilatı hesab olunmur. Onun əsas funksiyası dəmir yolu nəqliyyatı sahəsində idarəçiliyi həyata keçirməkdən ibarətdir. Digər tərəfdən, dəmir yolu idarəsi dövlət orqanı olub, daşıyıcı statusuna malik deyildir. Bu səbəbdən o, yük və sərnişin daşınması fəaliyyəti ilə məşğul olmur.

Dəmir yol nəqliyyat müəssisəsinə gəldikdə isə, qeyd etməliyik ki, o, daşıyıcı statusuna malik olan **kommersiya təşkilatıdır**. Daşıyıcı funksiyasını yerinə yetirmək, yəni daşıma fəaliyyəti ilə məşğul olmaq üçün dəmir yol nəqliyyat müəssisəsi dəmir yolu şəbəkələrini müvafiq səlahiyyətli dövlət orqanlarından icarəyə götürür və bununla onlar həmin şəbəkələrdən istifadə etmək hüququ əldə edirlər. Bunlardan əlavə, dəmir yol nəqliyyat müəssisəsi rolunda həm dövlət, həm də özəl (qeyri-dövlət) müəssisə çıxış edə bilər.

Qeyd etməliyik ki, dövlət dəmir yolu idarələrinin və dəmir yol nəqliyyat müəssisələrinin yerinə yetirdikləri funksiyaların hüquqi üsullarla bir-birindən

² URL:<http://www.europa.eu>

ayrılması, onlar arasında hədd qoyulması təmin edilməlidir; 91440EC nömrəli direktiv bunu bir vəzifə kimi üzv-dövlətlərin üzərinə qoymuşdur.

Sözgedən direktivdə Avropa İttifaqı çərçivəsində daşımanın Avropanın digər nəqliyyat müəssisələri ilə birlikdə həyata keçirilməsinin, habelə Avropa İttifaqı müəssisələrinin digər ölkələrin müəssisələri ilə qovuşmasının mümkünlüyü nəzərdə tutulur; o, həmçinin dəmir yolu ilə yükdaşımalar üzrə Transavropa şəbəkəsinin yaradılmasını müəyyənləşdirir. Həmin şəbəkəyə daxildir: üzv-dövlətlərdə, xüsusi olaraq, ayrılmış sahələr üzrə müxtəlif daşıma marşrutları, istehlakçılara (müşətilərə) xidmət göstərən terminal və limanlara daxilolmanı təmin edən xətlər.

Avropa dəmir yol nəqliyyat hüququnun mənbəyi kimi **200114EC nömrəli direktiv** mühüm əhəmiyyətə malikdir ki, həmin hüquqi akt 26.02.2001-ci il tarixdə Avropa Parlamenti və Avropa İttifaqı Şurası tərəfindən qəbul edilmişdir. Bu direktiv Avropa İttifaqında dəmir yolu nəqliyyatının tənzimlənməsində böyük rol oynayır. Belə ki, o, **dəmir yolu şəbəkələrindən istifadə olunmasına görə haqq ödənilməsi** (haqq alınması) məsələsini tənzimləyir və həmin məsələnin ümumi prinsiplərini formulə edir. Direktivə görə, dəmir yolu ifrastrukturundan istifadəyə görə ayn-ayn şəxslər (istifadəçilər) müəyyənləşdirilmiş məbləğdə haqq ödəməlidirlər. Bundan başqa, direktiv **dəmir yolu infrastrukturunun istismar olunmasının ümumi qaydalarını** müəyyən edir. Direktiv üzv- dövlətlərin üzərinə bu proseslərə nəzarət (nəzarət sistemi) həyata keçirmək vəzifəsi qoyur. Barəsində danışdığımız direktiv həmçinin **təhlükəsizliyin sertifikatlaşdırılması** kimi məsələni də tənzimləyir.

200857EC nömrəli direktiv də Avropa İttifaqında dəmir yolu nəqliyyatının tənzimlənməsində vacib rol oynayır ki, bu direktiv Avropa Parlamenti və Avropa İttifaqı Şurası tərəfindən 17.06.2008-ci il tarixdə qəbul edilmişdir. Sözgedən direktiv Avropa İttifaqında dəmir yolu sisteminin birləşdirilməsi haqqındadır. O, Avropa İttifaqının üzvü olan dövlətlərin dəmir yolu şəbəkələrinin vahid texniki rəqlament (qayda) əsasında birgə fəaliyyət göstərməsini təmin edən aktdır. Direktiv Avropa Komissiyasını dəmir yolu infrastrukturunun ayrı-ayn məsələlərinə dair texniki qaydalar dərc etmək səlahiyyəti ilə təmin edir.

Avropa İttifaqında dəmir yolu nəqliyyatının tənzimlənməsində **reqlament** formasında qəbul edilən hüquqi aktların da rolu və əhəmiyyəti qeyd edilməlidir. Söhbət, ilk növbədə, **8812004 (EC) nömrəli reqlamentdən** gedir ki, həmin akt 29.04.2004-cü il tarixdə Avropa Parlamenti və Avropa İttifaqı Şurası tərəfindən qəbul edilmişdir. Bu reqlament **Avropa Dəmir Yolu Agentliyinin** yaradılmasına həsr olunmuşdur ki, onun əsas məqsədi üzv-dövlətlər tərəfindən dəmir yolu

nəqliyyatında texniki standart! ann implementasiya olunması üzərində nəzarəti həyata keçirməkdən ibarətdir. Sözügedən akt «**Agentlik haqqında reqlament**» kimi tanmır.

Avropa Parlamenti və Avropa İttifaqı Şurası tərəfindən həm də 29.04.2004-cü il tarixdə **200449EC nömrəli direktiv**¹ qəbul edildi ki, həmin akt dəmir yollarında təhlükəsizlik məsələsinə həsr olunmuşdur. O, dəmir yollarında **təhlükəsizlik haqqında reqlament** adlanır. Sözügedən reqlament dəmir yollarının təhlükəsizliyinə aid əsas tələbləri müəyyənləşdirir.

Avropa İttifaqının qəbul etdiyi bir sıra reqlament dəmir yolu nəqliyyatı tərəfindən nəqliyyat-daşıma xidmətinin göstərilməsi sahəsində mövcud olan bəzi tarif və qeyri-tarif məhdudiyətlərini aradan qaldırır, dəmir yolu müəssisələrinə subsidiya verilməsi qaydasını müəyyənləşdirir və dəmir yol nəqliyyat müəssisələrinin investisiya fəaliyyətini tənzimləyir. Bu kimi reqlamentlərin, eləcə də direktiv formasında qəbul edilən hüquqi aktların məcmusuna **Avropa dəmir yolu qanunvericiliyi** deyilir.

Avropa dəmir yolu qanunvericiliyinə həm də **beynəlxalq müqavilələr** daxildir. Söhbət, ilk növbədə, **Bern konvensiyalarından və əlavə sazişdən** (1985-ci il redaksiyasında) gedir. Onlar birlikdə, adətən, ingilis abreviaturası ilə COTİF və ya rusca KOTİF adlanır.

KOTİF Bern Yük Konvensiyasında və əlavə sazişdə (1966-cı il) nəzərdə tutulan beynəlxalq hüquq normalarını vahid sənəddə birləşdirir; həmin sənədin «A» və «B» adlı iki əlavəsi vardır ki, bu əlavələrdə beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının şərtləri barədə mülki-hüquqi xarakterli normalar müəyyənləşdirilir. «A» əlavəsi ilə sərnişin daşımanın şərtləri müəyyən olunur; ona «**Vahid CIP (MPK-BSK) Qaydaları**» deyilir. «B» əlavəsi isə yük daşımanın şərtlərini müəyyənləşdirir; o, «**Vahid CİM (MQK-BYK) Qaydaları**» adlanır. Avropa dövlətlərinin çoxu KOTİF-də iştirak edir. Odur ki, KOTİF Avropanın dəmir yolu nəqliyyatı sahəsində qüvvədə olan əsas beynəlxalq müqavilə sayılır².

Avropa dəniz nəqliyyat hüququ

Bildiyimiz kimi, Avropa coğrafi baxımdan dənizlərin əhatəsində yerləşir. Başqa sözlə, Avropa dənizlərlə əhatə olunan məkandır. Belə coğrafi mövqeyə malik olması tarixən hələ qədim zamanlardan bəri Avropa qitəsində nəqliyyat-daşıma prosesində dənizlərdən istifadə olunmasına imkan vermişdir. Bu gün

¹ Sözügedən reqlament və direktivlər barədə bax: URL:<http://www.eur-lex.europa.eu>

² KOTİF barədə daha ətraflı: Əliyev E.Ə. Beynəlxalq nəqliyyat hüququ. Dərslik. Bakı, 2013, § 5.5.

Avropanı əhatə edən dənizlər Avropa İttifaqı və digər qitə ölkələri arasında sıx əlaqə yaradır, üzv-dövlətlər arasında ticarət münasibətlərinin inkişafını təmin edir.

Xarici ticarət yüklərinin daşınması, əsasən, dəniz nəqliyyatının vasitəsi və köməyi ilə həyata keçirilir. Bu səbəbdən dəniz nəqliyyatı ticarətə xidmət etməkdə ən universal ixtisaslaşmış nəqliyyat növü sayılır. Odur ki, beynəlxalq ticarət əlaqələrində dəniz nəqliyyatından digər nəqliyyat növlərinə nisbətən daha çox istifadə olunur. Buna görə də onu **xarici ticarət nəqliyyatı** adlandırırlar. Unutmaq olmaz ki, dəniz nəqliyyatı bir sıra **texniki-iqtisadi üstünlüyə** malikdir:³

- dəniz nəqliyyatı təbii su yollarına malikdir;
- dəniz nəqliyyat daşımaları həyata keçirilərkən az enerji sərf edilir;
- yük götürməkdə dəniz nəqliyyatının tonnajı yüksəkdir;
- dəniz nəqliyyatı ilə daşınan yüklərin nomenklaturası (ümumi siyahısı) çox genişdir.

Lakin, bu kimi texniki-iqtisadi üstünlüklərə baxmayaraq, dəniz nəqliyyatının fəaliyyəti xeyli müddət Avropa İttifaqının ümumi nəqliyyat siyasəti çərçivəsində tənzimlənmirdi. Yalnız XX əsrin 90-cı illərinin əvvəllərindən etibarən Avropa İttifaqının ümumi nəqliyyat siyasəti dəniz nəqliyyatına şamil olunmağa başladı. Qeyd etdiyimiz kimi, əvvəllər yalnız üç növ nəqliyyatın (avtomobil, daxili su və dəmir yolu nəqliyyatının) fəaliyyəti Avropa İttifaqının ümumi nəqliyyat siyasəti çərçivəsində tənzimləndirdi.

Hal-hazırda Avropa İttifaqında dəniz nəqliyyat daşımaları Avropa nəqliyyat hüququnun institutlarından biri olan Avropa dəniz nəqliyyat hüququ ilə nizama salınır.

Avropa İttifaqında dəniz nəqliyyatının fəaliyyətini tənzimləyən və Avropa dəniz nəqliyyat hüququnun mənbəyi olan normativ aktların sistemi **dəniz nəqliyyatı haqqında qanunvericilik** adlanır. Buraya, hər şeydən əvvəl, **reqlament və direktiv formasında qəbul edilən normativ aktlar** daxildir. Bu aktlar, başlıca olaraq, iki vacib prinsipin təmin olunmasına yönəlmişdir ki, onlardan biri sərbəst xidmət göstərilməsi, digəri isə Avropa İttifaqı dəniz nəqliyyatı işçilərinin sərbəst surətdə hərəkət etməsi prinsipi adlanır. Həmin aktlar həm də, eyni zamanda, Avropa İttifaqının üzvü olan ölkələrin dənizçilərinin işə düzəlmək və məşğuliyyət məsələlərini tənzimləyir.

³ Əliyev E.Ə. Beynəlxalq daşıma müqaviləsi // Kitabda: Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq xüsusi (mülki) hüquq kursu. Dərslik. Bakı, 2007, s.510.

405686 (EEC) nömrəli rəqlament dəniz nəqliyyatı müəssisələrinə Avropa İttifaqı antiinhisar qanunvericiliyinin tətbiq olunmasına həsr edilmişdir ki, həmin akt 22.12.1986-cı il tarixdə qəbul olunmuşdur və **rəqabət haqqında rəqlament** adlanır. Rəqlament müəyyən edir ki, Avropa İttifaqının dəniz nəqliyyat müəssisələrində rəqabət rejimi təmin edilməlidir. Bunun nəticəsində, təbii ki, dünyada dəniz ticarət bazarında Avropa İttifaqı müəssisələrinin rəqabət qabiliyyəti artır.

Dəniz nəqliyyatının fəaliyyətinin tənzimlənməsində **9818EC nömrəli direktivin** də əhəmiyyəti və rolu vardır. 17.03.1998-ci il tarixdə qəbul edilən həmin akt sərnişin daşımalarını həyata keçirən dəniz gəmilərində təhlükəsizliyin təmin olunması məsələlərini tənzimləyir. Belə ki, bu direktiv sərnişin gəmiləri üçün təhlükəsizlik qayda və standartlarını müəyyənləşdirir. Təsadüfi deyil ki, sözügedən akt **sərnişin gəmiləri üçün təhlükəsizlik qayda və standartları haqqında direktiv** adlanır.

Sözügedən direktiv, hər şeydən əvvəl, buna yönəlmişdir ki, sərnişin daşıyan həm yeni, həm də mövcud gəmi və laynerlərdə vahid təhlükəsizlik qaydaları tətbiq olunsun, həyat və mülkiyyətin mühafizəsi (təhlükəsizliyi) təmin edilsin. Direktiv həm də dəniz nəqliyyatı ilə beynəlxalq sərnişin daşımaları üçün müəyyənləşdirilən təhlükəsizlik qaydalarını harmonizasiya edir.

Avropa İttifaqının dəniz nəqliyyatı haqqında qanunvericiliyinə həm də **beynəlxalq müqavilələr** daxildir ki, bu sahədə münasibətlərin əsas hissəsi beynəlxalq hüquqla tənzimlənilir (bu gün dəniz daşımalarının hüquqi rejimi, əsasən, beynəlxalq hüquqla müəyyən olunur). Söhbət, ilk növbədə, iki əsas beynəlxalq-hüquqi sənəddən gedir ki, onlar Avropa İttifaqında dəniz nəqliyyat daşımaları həyata keçirilən zaman tətbiq olunur. Bunlardan biri **Konosamentə aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün Beynəlxalq Konvensiya** (Brüssel Konvensiyası, 1924-cü il) və ya **Haaqa qaydaları** adlanır. Bu konvensiyaya 1968-ci il tarixli **Brüssel Protokolu** ilə dəyişiklik və əlavələr edilmişdir; ona **Visbi qaydaları** deyilir. Dəyişikliklərlə birlikdə 1924-cü il Brüssel Konvensiyası **Haaqa-Visbi qaydaları** adlanır.

Dənizlə yük daşınması haqqında BMT Konvensiyası (1978-ci il) Avropa İttifaqının dəniz nəqliyyatında tətbiq olunan ikinci əsas beynəlxalq-hüquqi sənəd sayılır; ona həm də **Hamburq qaydaları** deyilir.

Konosament əsasında xətt gəmiçiliyində dənizlə yığışmaları tənzimləyən sözügedən konvensiyalar alternativ sənədlərdir. Belə ki, Hamburq qaydalarına qoşulan dövlət Brüssel Konvensiyasının iştirakçıları sırasından çıxmalıdır.²¹

Təhlükəsizlik standartları müəyyənləşdirən **SOLAS-7478** - Dənizdə insan həyatının mühafizəsinə dair 1978-ci il əlavələri də daxil olmaqla 1974-cü il Beynəlxalq Konvensiyası da Avropa İttifaqının dəniz nəqliyyatı haqqında qanunvericiliyinin tərkib hissəsidir. Bu konvensiya Avropa İttifaqı hüququna 31.03.2004-cü il tarixli 7252004 (EC) nömrəli rəqlamentlə² implementasiya edilmişdir. Sözügedən rəqlament Avropa Parlamenti və Avropa İttifaqı Şurası tərəfindən qəbul olunmuşdur.

Bu gün Avropa İttifaqında dəniz nəqliyyat daşımaları sahəsində bir sıra problem mövcuddur. Əsas problem tonnaj (gəminin daşıya biləcəyi yük) məsələsidir ki, bu, daşıma tariflərinin kəskin şəkildə aşağı düşməsinə səbəb olur. Avropa İttifaqında həmin problem gəmi sahiblərinə dotasiya verilməsi, habelə daxili su yollarında milli nəzarətin tam ləğv olunması üsulu ilə həll edilir.

Avropa daxili su (çay) nəqliyyat hüququ

Daxili su (çay) nəqliyyatı Avropa İttifaqında istifadə olunan əsas nəqliyyat növlərindən biridir. Nəqliyyatın bu növü həm də çay nəqliyyatı adlanır. Çay nəqliyyatı Avropa üçün böyük əhəmiyyətə malikdir. Nəzərə almaq lazımdır ki, su yollarının vasitəsi ilə Ümumavropa inteqrasiya prosesi həyata keçirilir.

Qeyd etməliyik ki, Avropada inkişaf etmiş nəqliyyat infrastrukturuna malik olan çay və kanallar şəbəkəsi mövcuddur. Odur ki, beynəlxalq çay (su) daşımaları, əsasən, Avropada həyata keçirilir. Yaddan çıxarmamalıyıq ki, beynəlxalq çay (su) yolları, başlıca olaraq, Avropada inkişaf etmişdir. Bu qitədə Reyn və Dunay kimi beynəlxalq çaylar mövcuddur ki, onları vasitəsi ilə Avropada beynəlxalq su (çay) daşımaları həyata keçirilir. **Beynəlxalq çaylar** dedikdə dünya okean dənizləri ilə əlaqəsi olan, iki və daha çox dövlətin ərazisindən keçən çaylar başa düşülür.³ Belə çaylar sahiləni dövlətlərin ticarət gəmilərinin hərəkəti üçün açıqdır.

Su (çay) nəqliyyatının Avropa üçün böyük əhəmiyyətə malik olması həm də bununla şərtlənir ki, o, birinci, nisbətən ucuz və az xərc tələb edən nəqliyyat vasitəsidir. İkinci, su (çay) nəqliyyatının köməyi ilə daşımalar təbii su yollarının vasitəsi ilə həyata keçirilir; nəqliyyatın bu növü, xüsusi olaraq, daşıma (nəqləmə)

¹ Göstərilən konvensiyalar barədə daha ətraflı: Əliyev E.Ə. Beynəlxalq nəqliyyat hüququ. Dərslük. Bakı, 2013, § 6.5.

² URL: <http://www.eur-lex.europa.eu>

³ Əliyev E.Ə. Beynəlxalq nəqliyyat hüququ. Dərslük. Bakı, 2013, s.433-434.

yollarının salınmasını tələb etmir. Üçüncü, su (çay) nəqliyyatından, praktiki olaraq, istənilən kateqoriya və qabaritli yüklərin daşınması üçün istifadə edilir. Dördüncü, su (çay) nəqliyyatının rəqabət qabiliyyəti digər növ nəqliyyat vasitələri ilə müqayisədə yüksəkdir.

Buna görə də Avropa İttifaqında su (çay) nəqliyyatının fəaliyyətinin tənzimlənməsinə lazımi diqqət yetirilir və o, Avropa nəqliyyat hüququnun institutu sayılan Avropa daxili su (çay) nəqliyyat hüququ ilə qaydaya salınır.

Tənzimləmə **reqlament** və ya **direktiv** formasında qəbul edilən və Avropa daxili su (çay) nəqliyyat hüququnun mənbəyi olan müvafiq normativ aktların vasitəsi ilə həyata keçirilir. 1990-cı ildə bir sıra belə akt qəbul olunmuşdur ki, onlar Avropa İttifaqında su (çay) nəqliyyatının fəaliyyət göstərməsinə mühüm təsir göstərir. Söhbət, ilk növbədə, **29.03.1999-cu il tarixli 7181999 (EC) nömrəli reqlamentdən**¹ gedir. Bu normativ akt daxili su nəqliyyatını stimullaşdırmaq məqsədi ilə donanmanın buraxılış (keçid) qabiliyyəti sahəsində siyasət (Avropa İttifaqının siyasəti) haqqındadır. Həmin akt iki, üzv-dövlətlərdə isə bir neçə (ikidən çox) məntəqə arasında daxili su yolları ilə yükdaşımaları həyata keçirən gəmilərə şamil olunur. Burada nəzərdə tutulan müvafiq normalar daxili su yolları ilə yük daşıyan gəmilərin tonnajına aid tələblər müəyyənləşdirir ki, həmin tələblər üzv-dövlətlər üçün ümumidir. Reqlament həm də gəmilərin qeydiyyatına alınması məsələsini tənzimləyir. Sözügedən aktda daxili su nəqliyyatının inkişafına maliyyə yardımını göstərmək üçün üzv- dövlətlərdə xüsusi fondların yaradılması nəzərdə tutulur.

9675EC nömrəli 19 noyabr 1996-cı il tarixli direktiv gəmilərin fəxat edilməsi (kirayəyə götürülməsi, kirələnməsi) və ona görə ödənilən qiymət məsələsini tənzimləyir. Qiymət daxili su nəqliyyatının xidmət göstərməsi haqqında müqavilə yolu ilə sərbəst şəkildə müəyyən edilir. Belə ki, sözügedən direktiv müqavilə azadlığı prinsipindən çıxış edir. Bu prinsipə görə, tərəflər öz aralarında bağladıkları müqavilənin qiymətini özləri sərbəst şəkildə müəyyənləşdirirlər.

12.12.2006-cı il tarixli 200687EC nömrəli direktiv² daxili su (çay) nəqliyyatı üçün texniki tələblər müəyyənləşdirən aktdır ki, həmin akt Avropa Parlamenti və Avropa İttifaqı Şurası tərəfindən qəbul edilmişdir. Bu direktivə görə, daxili su (çay) yollarında naviqasiya (gəmilərin hərəkəti) üçün **xüsusi sertifikat (naviqasiya sertifikatı)** alınmalıdır. Burada həmçinin sertifikatın verilməsi, onun qüvvədə olma

¹ URL:<http://www.eur-lex.europa.eu>

² Bu direktivlə əvvəlki 04.10.1982-ci il tarixli 82/714/EEC nömrəli direktiv ləğv olunmuşdur
// URL:<http://www.eur-lex.europa.eu>

müddəti və həmin müddətin uzadılması haqqında spesifik qaydalar müəyyənləşdirilir.

Naviqasiya sertifikatı hər bir konkret zonaya uyğun olaraq verilir. Belə ki, sözügedən direktiv Avropa İttifaqının daxili su yollarını beş zonaya (**naviqasiya zonasına**) bölür. Konkret zonadan asılı olaraq, naviqasiya sertifikatlarının verilməsi qaydalan və onların məzmunu bir-birindən fərqlənir.

Reqlament və direktivlərin məcmusu Avropa İttifaqının **daxili su (çay) nəqliyyatı haqqında qanunvericiliyi** adlanır. Buraya həm də **beynəlxalq müqavilələr** daxildir. Söhbət iki beynəlxalq konvensiyadan gedir. Bunlardan biri **Reyn üzrə gəmiçilik haqqında Konvensiyadır** (1868-ci il). Bu konvensiya xüsusi daşıma rejimi müəyyən edən müqavilədir. Burada həmçinin «R» naviqasiya zonası üçün xüsusi rejim nəzərdə tutulur. İkinci konvensiya isə **Dunayda gəmiçiliyin rejimi haqqında Konvensiya** (1948-ci il) adlanır; o, Dunay çayında gəmiçiliyə həsr edilmişdir. Belə ki, həmin konvensiya Dunayda gəmiçiliyin rejimini müəyyənləşdirir.

Avropa hava nəqliyyat hüququ

Hava nəqliyyatı Avropa İttifaqında istifadə olunan nəqliyyat-daşıma vasitələrindən biridir. Nəqliyyatın bu növünün fəaliyyəti ilə bağlı münasibətlər Avropa hava nəqliyyat hüququ ilə tənzimlənir ki, o, qeyd etdiyimiz kimi, Avropa nəqliyyat hüququnun institutlarından biri sayılır.

Hava nəqliyyatının fəaliyyəti ilə bağlı münasibətləri tənzimləyən və Avropa hava nəqliyyat hüququnun mənbəyi sayılan müvafiq normativ aktların məcmusu Avropa İttifaqının **hava nəqliyyatı haqqında qanunvericiliyi** adlanır. Buraya, hər şeydən əvvəl, **beynəlxalq müqavilələr** daxildir. Belə ki, hava nəqliyyatı daha çox sərhəddənkənar daşımaları (beynəlxalq daşımaları) həyata keçirmək üçün yarayan nəqliyyat vasitəsi sayılır. Nəqliyyatın bu növündən məhz sərhəddənkənar daşımalar (beynəlxalq daşımalar) sahəsində geniş istifadə olunur. Odur ki, bu gün Avropa İttifaqında hava daşımalarının hüquqi rejimi, əsasən, beynəlxalq hüquq normaları (beynəlxalq müqavilə-hüquq normaları) ilə müəyyən olunur; həmin normalar hava nəqliyyatının fəaliyyəti ilə bağlı münasibətlərin əsas hissəsinin tənzimləməsinə yönəlmişdir.

Beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün Konvensiya (Varşava, 1929-cu il) hava nəqliyyatında tətbiq edilən əsas beynəlxalq müqavilələrdən biridir. Varşava Konvensiyası beynəlxalq hava daşımalarını

tənzimləmənin əsas mənbəyi sayılır. Bu sahədə beynəlxalq normativ hüquqi aktların məcmusu **Varşava sistemi** adlanır; onun vasitəsi ilə avia-nəqliyyat daşımaları tənzimlənir.¹ Varşava Konvensiyası dünyanın 120-dən çox ölkəsi tərəfindən imzalanmışdır. Onlar arasında hal-hazırda Avropa İttifaqının üzvü olan dövlətlər də vardır.

Beynəlxalq mülki aviasiya haqqında Konvensiya (Çikaqo, 1944-cü il) hava hüququ sahəsində ən vacib sənədlərdən biridir². Bu sənəddə beynəlxalq uçuşlar, yük və sərnişin daşımaları sahəsində dövlətlər arasında həyata keçirilən əməkdaşlığın mühüm prinsipləri müəyyən edilmişdir. Nüfuzlu və mötəbər beynəlxalq nəqliyyat təşkilatı olan İKAO (azərbaycan versiyasında Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı - BMAT) məhz Çikaqo Konvensiyası əsasında yaradılmışdır.

Avropa İttifaqında hava nəqliyyatı haqqında qanunvericiliyə həm də **normativ aktlar** daxildir. Söhbət Avropa İttifaqının normativ aktlarından gedir ki, onlar **reqlament** və **direktiv** formasında qəbul olunur. 24.07.1990-cı il tarixdə **234390 (EEC) nömrəli reqlament** qəbul edilmişdir ki, həmin reqlament hava nəqliyyatında sərbəst xidmət göstərilməsi prinsipini həyata keçirmək məqsədi güdür. Burada hava daşıyıcılarının Avropa İttifaqı daxilində müntəzəm xətlərdə uçuşlarına icazə verilir, belə xidmətlərdə həyata keçirilən sərnişin daşımalarının həcmi avia-daşıyıcılar arasında bölüşdürülür. Sözügedən reqlament ayrı-ayrı avia-müəssisələrin Avropa İttifaqının sərhədlərində müstəsna uçuş hüququnu ləğv edir.

Avropa İttifaqında hava nəqliyyatının fəaliyyəti lisenziyalaşdırılmış fəaliyyət növünə aiddir; 23.07.1992-ci il tarixdə qəbul edilən **240792 (EEC) nömrəli reqlament** məhz nəqliyyat avia-şirkətlərinin fəaliyyətinin lisenziyalaşdırılmasına həsr edilmişdir. Həmin reqlament qəbul edildiyi vaxtdan etibarən Avropa İttifaqının ərazisində vahid lisenziyalaşdırma qaydaları tətbiq edilir; bütün üzv-dövlətlərdə avia-müəssisələrə həmin qaydalar əsasında lisenziya (xüsusi razılıq) verilir. Lisenziya Avropa İttifaqının bütün aviasiya müəssisələrinə Avropa İttifaqı sərhədlərində sərbəst şəkildə hava daşımalarını həyata keçirmək hüququ verən sənəddir.

23.07.1992-ci il tarixdə həm də **240892 (EEC) nömrəli reqlament** qəbul edilmişdir; həmin reqlament Avropa İttifaqının avia-şirkətlərinin Avropa İttifaqı daxilində avia-xətlərə buraxılması məsələsinə həsr edilmişdir.

¹ *Varşava sistemi haqqında daha ətraflı*: Əliyev E.Ə. Beynəlxalq nəqliyyat hüququ. Dərslük Bakı, 2013, § 7.3.

² *Daha ətraflı*: Əliyev E.Ə. Beynəlxalq iqtisadi hüquq. Dərslük. Bakı, 2012, s. 531.

8472004 (EC) nömrəli reqlament aviasiya xidmətləri sahəsində üzv-dövlətlərlə üçüncü ölkələr arasında sazişlər bağlanması üçün danışıqlar aparılması və belə sazişlərin implementasiya olunması məsələsinə həsr olunmuşdur ki, həmin normativ akt 29.04.2004-cü il tarixdə Avropa Parlamenti və Avropa İttifaqı Şurası tərəfindən qəbul edilmişdir. Sözügedən reqlament hava nəqliyyatının göstərdiyi xidmətlər sahəsində beynəlxalq sazişlərin bağlanma və onlara yenidən baxılma proseduru müəyyənləşdirir. Belə sazişlər bağlanarkən bu barədə Avropa Komissiyasına məlumat verilməli, onların ayrı-ayrı bəndləri haqqında məsləhətləşmə aparılmalıdır.

Avropa Parlamentinin və Avropa İttifaqı Şurasının **7552004 (EC) nömrəli reqlamenti** hava gəmilərindən istifadə zamanı sığortaya aid müvafiq prinsiplər və minimum tələblər müəyyənləşdirir ki, o, 22.04. 2004-cü il tarixdə qəbul edilmişdir. Həmin akt hava daşıyıcıları və hava donanması operatorları üçün sığortaya aid tələblər haqqındadır.

Avropa Parlamentinin və Avropa İttifaqı Şurasının **2612004 (EC) nömrəli reqlamenti** reyslərin yubadılmasına görə sənişinlərin kompensasiya almaq hüququnu təmin edir ki, o, 11.02.2004-cü il tarixdə qəbul edilmişdir. Əgər reys yubadılsa, sənişinlər avia-daşıyıcıdan kompensasiya ödənilməsinə tələb edə bilərlər. Reqlament kompensasiya ödənilməsinin ümumi qaydalarını müəyyən edir və sənişinlərə aşağıdakı hallarda köməklik göstərilməsini nəzərdə tutur: sənişin hava gəmisindən düşürüldükdə, reys ləğv olunduqda, reys həddən çox yubadıldıqda, hətlərinə gəldikdə isə, qeyd etməliyik ki, həmin münasibətlər Avropa hüququnun hər hansı sahəsi ilə deyil, yalnız əmək hüququ ilə tənzimlənir;¹ məhz bu sferada tənzimetməni həyata keçirmək üçün Avropa hüququnun xüsusi hissəsinin tərkibində **əmək hüququ** kimi müstəqil sahə formalaşmışdır. Nəzərdən qaçırmaq olmaz ki, əmək hüququnun Avropa hüququ tərkibində müstəqil sahə kimi ayrılması üçün tələb edilən bütün zəruri meyarlar mövcuddur. İlk növbədə, deməliyik ki, əmək fəaliyyəti və iş prosesi Avropa İttifaqında da həyata keçirilir. Əmək fəaliyyəti və iş prosesi isə hüquqi tənzimetmənin obyektidir. Məhz əmək fəaliyyətini və iş prosesini tənzimləmək üçün Avropa hüququ tərkibində müstəqil sahə kimi əmək hüququ ayrılmışdır. Digər tərəfdən, Avropa əmək hüququnun özünəxas nizamasalma predmeti və sahəvi (xüsusi) prinsipləri vardır. Onlar meyar qismində çıxış edərək, Avropa əmək hüququnun müstəqil sahə kimi tanınmasında vacib rol oynayır.

SUAL 2

Avropa əmək hüququnun nizamasalma predmeti və subyektləri

Avropa Sosial Xartiyasının 1-ci maddəsi əmək hüququna həsr edilmişdir (xartiya 18.11.1961-ci il tarixdə Turində qəbul edilmiş və imzalanmışdır - ETS N035). Sözügedən xartiyada əsas sosial hüquqlar təsbit olunmuşdur ki, əmək hüququ onlardan biridir. Avropa İttifaqının fəaliyyətinə dair Müqavilənin 136-cı maddəsinə uyğun olaraq, Avropa İttifaqı və üzv-dövlətlər öz fəaliyyətlərində sosial siyasəti həyata keçirərkən əsas sosial hüquqları nəzərə almalıdırlar.

Avropa İttifaqı vətəndaşları onlara verilmiş əmək hüququnu həyata keçirərək işə qəbul edilirlər. İşə qəbul olunduqdan sonra vətəndaşlarla işəgötürənlər arasında müvafiq **əmək münasibətləri** əmələ gəlir. Elə həmin münasibətlər bilavasitə Avropa əmək hüququnun **nizamasalma predmetini** təşkil edir. Məhz özünün nizamasalma predmetini təşkil edən münasibətləri, yəni əmək münasibətlərini tənzim edən hüquq normalarının sistemi Avropa əmək hüququ adlanır.

Avropa əmək hüququnun nizamasalma predmetinin ibarət olduğu əmək münasibətləri müxtəlif məsələlər barədə yaranır. Bu baxımdan, əmək münasibətləri müxtəlif ayrı-ayn **növlərə** bölünür:

- işə qəbullu bağlı yaranan əmək münasibətləri;
- əmək hüquqları ilə əlaqədar yaranan əmək münasibətləri;
- əmək fəaliyyətinin həyata keçirilməsi ilə bağlı olan əmək münasibətləri;
- əmək şəraiti ilə bağlı olan əmək münasibətləri;
- başqa iş keçməklə bağlı olan əmək münasibətləri;
- əmək müqaviləsi ilə əlaqədar yaranan əmək münasibətləri;
- əməkhaqqı ilə bağlı olan əmək münasibətləri;
- iş və istirahət vaxtı ilə bağlı yaranan əmək münasibətləri;
- əməyin mühafizəsi ilə əlaqədar olan əmək münasibətləri;
- işdən çıxma ilə bağlı olan əmək münasibətləri;
- qadınların əməyi ilə bağlı olan əmək münasibətləri;

–gənclərin əməyi ilə bağlı olan əmək münasibətləri və s.

Avropa əmək hüququnun nizamasalma predmetini təkcə əmək münasibətləri təşkil etmir. Avropa əmək hüququnun nizamasalma predmetinə həm də əmək münasibətləri ilə sıx surətdə bağlı olan **digər münasibətlər** daxildir.¹ Həmin münasibətləri, adətən, **törəmə münasibətlər** də adlandırırlar. Avropa əmək hüququna daxil olan elə normalar vardır ki, həmin normalar məhz əmək münasibətləri ilə sıx surətdə bağlı olan digər (törəmə) münasibətləri (məsələn, məşğuliyyətin və işə düzəlmənin təmin edilməsi ilə bağlı münasibətlər, əmək kollektivi ilə işəgötürən arasındakı münasibətlər, əməyin mühafizəsi və işçilərin sağlamlığının qorunması ilə bağlı münasibətlər, maddi ziyanın əvəzinin ödənilməsi ilə bağlı münasibətlər və s.) tənzimləmək məqsədinə xidmət edir. Deməli, Avropa əmək hüququ dedikdə əmək münasibətlərini, habelə əmək münasibətləri ilə sıx surətdə bağlı olan digər (törəmə) münasibətləri tənzimləyən hüquq normalarının məcmusu başa düşülür. Belə nəticə çıxara bilərik ki, Avropa əmək hüququnun nizamasalma predmeti əmək münasibətlərindən, eləcə də əmək münasibətləri ilə sıx surətdə bağlı olan digər (törəmə) münasibətlərdən ibarətdir.

Avropa əmək hüququnun nizamasalma predmetini təşkil edən münasibətlər iki iştirakçı arasında əmələ gəlir; real iştirakçılara **əmək münasibətlərinin subyektləri** deyilir. Söhbət işəgötürən və işçilərdən gedir; onlar əmək münasibətlərinin tərəfləridir. Əmək münasibətlərinin mümkün (potensial) iştirakçılarna isə **Avropa əmək hüququnun subyektləri** deyilir. Deməli, mümkün (potensial) işəgötürən və işçilər Avropa əmək hüququnun subyektləri hesab edilir. **İşəgötürən** qismində Avropa İttifaqının idarə, müəssisə və təşkilatları çıxış edir. İşçi dedikdə işəgötürən tərəfindən işə qəbul olunan Avropa İttifaqı vətəndaşları başa düşülür. Bununla yanaşı, xarici ölkə vətəndaşları da (Avropa İttifaqının üzvü olmayan üçüncü ölkə vətəndaşları) Avropa İttifaqında yaranan əmək münasibətlərində işçi qismində iştirak edə bilərlər. Məsələn, onların (xarici ölkə və- tənadaşlarının) hüququ vardır ki, Avropa İttifaqı müəssisələrində işçi rolunda əmək fəaliyyəti ilə məşğul olsunlar. Avropa İttifaqında işçi funksiyasını yalnız fiziki şəxslər yerinə yetirə bilər. Bu, aydın məsələdir.

Avropa əmək hüququnun sahəvi (xüsusi) prinsipləri

Avropa əmək hüququ öz nizamasalma predmetinə daxil olan münasibətləri tənzim edərkən müəyyən prinsiplərdən istifadə edir və onlara əsaslanır. Söhbət Avropa əmək hüququna xas olan sahəvi (xüsusi) prinsiplərdən gedir. Avropa əmək hüququnun **sahəvi (xüsusi) prinsipləri** dedikdə Avropa İttifaqında yaranan əmək münasibətlərini hüquqi tənzimləmənin əsas ideyaları və rəhbər başlanğıcları başa düşülür. Avropa əmək hüququ bu kimi bir neçə prinsip müəyyən edir. **Bərabərlik**

prinsipi onlardan biridir; ona həm də **diskriminasiyaya yol verməmək prinsipi** deyilir. Diskriminasiyaya yol verməmək prinsipi Əsas hüquqlar haqqında Avropa İttifaqı Xartiyasının (07.12.2000-ci il)¹ 21-ci maddəsinə uyğun olaraq, məsuliyyəti xarakterizə edən vacib prinsip hesab edilir.

Diskriminasiyaya yol verməmək prinsipi Avropa əmək hüququnda da ifadə olunur, realizə edilir. Həmin prinsipə görə, əmək məsələlərində (işə qəbul, işdən çıxma, əmək şəraiti, əməkhaqqı və digər məsələlərdə) bu və ya digər əlamətə (cinsinə, irqinə, əqidəsinə və digər əlamətə) görə ayrıl-seçkilik (hüququ tapdalama) qadağan edilir və bərabərlik prinsipi tətbiq olunur.

Sözügedən prinsipin ayrı-ayrı təzahür formaları Avropa İttifaqının müvafiq aktlarında öz normativ ifadəsini tapmışdır. Məsələn, Avropa İttifaqı Şurasının 29.06.2000-ci il tarixli 200043EC nömrəli direktivi² irqi və etnik mənsubiyyətə görə bərabərlik prinsipini formulə edir; 27.11.2000-ci il tarixli 200078EC nömrəli direktiv ümumi standartlar müəyyənləşdirir ki, həmin standartlar məşğuliyyət və əmək sahəsində bərabərliyin təmin edilməsinə yönəlmişdir.

Diskriminasiya etməmək prinsipinin təzahür formalarından biri bundan ibarətdir ki, **kişi və qadınlar hüquq bərabərliyinə malikdirlər**. Avropa İttifaqında professional həyatda kişi və qadınlar arasında hüquq bərabərliyinin təmin edilməsinə xüsusi diqqət yetirilir. Avropa İttifaqı Şurasının 10.02.1975-ci il tarixli 75117EEC nömrəli direktiv kişi və qadınlara bərabər əməkhaqqı verilməsi prinsipini müəyyənləşdirir; Avropa İttifaqı Şurasının 1976-cı il 9 fevral tarixdə təsdiq etdiyi 76207EEC nömrəli direktiv bir sıra məsələdə (işə düzəlmə, peşə təhsili, əmək şəraiti və qulluqda irəli çəkilmə və s.) kişi və qadınların bərabərliyi prinsipini formulə edir. Bir sözlə, Avropa İttifaqında yaranan əmək münasibətlərində kişi və qadınlar bərabər hüquqlara malikdir. Bir sıra proqram həyata keçirilir ki, həmin proqramlar Avropa İttifaqının bu sahədə hüquq bərabərliyinin təmin edilməsinə yönələn fəaliyyətinin əsas istiqamətlərini müəyyənləşdirir.

Elə qanuni əsaslar vardır ki, həmin əsaslar mövcud olduqda hüquq bərabərliyi təmin edilmir və əmək rejimində fərqlər ortaya çıxır. Məsələn, əlillik və yaş belə əsaslardandır. 200078EC nömrəli direktiv (27.11.2000-ci il) əlillik və yaş kimi əlamətlərə görə əmək və məşğuliyyət məsələsində fərqlərin mövcud olmasını qanuni əsaslar sayır. Bu, məlum məsələdir. Sözügedən direktiv diskriminasiya hallarından zərərçəkən şəxsləri öz hüquqlarını müdafiə etmək üçün müvafiq vasitələrlə (müdafiə vasitələri ilə) təmin edir. Onlar, ilk növbədə, məhkəmə müdafiəsi kimi vasitədən istifadə edə bilirlər.¹ Direktiv həm də **viktimizasiya qaydası** formulə edir. Həmin qaydaya görə, üzv-dövlətlərin milli

qanunvericiliyində işçiləri pis vəziyyətdən (məsələn, işdən çıxarılma və digər hallardan) müdafiə etmək haqqında müvafiq müddəalar nəzərdə tutulmalıdır. Diskriminasiya- ya yol verildikdə və bərabərlik prinsipi pozulduqda həmin müddəalar tətbiq edilir.²

Avropa əmək hüququ həm də belə bir prinsipdən çıxış edir ki, müəyyən hallara görə **işçilərə sosial yardım göstərilir (sosial yardım prinsipi)**; həmin hallar bunlardan ibarətdir: əlillik, qocalıq, əmək şikəstliyi, peşə xəstəliyi, işsizlik və s. Əmək fəaliyyətini həyata keçirmək üçün normal istehsal mühiti yaradılmalıdır. Normal istehsal mühitinin yaradılması işçilərin sağlamlığının qorunmasında və onların təhlükəsizliyinin təmin edilməsində vacib rol oynayır. Buna görə də Avropa əmək hüququ **istehsal mühitinin yaxşılaşdırılması** kimi prinsip müəyyənləşdirir. Həmin prinsip işçilərin sağlamlığını qorumaq və onların təhlükəsizliyini təmin etmək məqsədinə xidmət edir. İşçilərin iş yerində öz sağlamlığının qorunmasını və təhlükəsizliyin təmin edilməsini tələb etmək hüququ vardır; həmin hüquq əsas sosial hüquqlara dair müvafiq xartiyada təsbit edilmişdir.

Avropa əmək hüququnun sahəvi prinsipləri sırasına Avropa İttifaqı ərazisində **əmək fəaliyyətinin sərbəst şəkildə həyata keçirilməsi prinsipi** daxildir. Həmin prinsipə görə, Avropa İttifaqı vətəndaşları istədiyi peşə, məşğuliyyət və sənət növü seçərək, Avropa İttifaqı ərazisində sərbəst surətdə əmək fəaliyyəti ilə məşğul ola bilər. Bu prinsip Əsas Sosial Hüquqlar Xartiyasında (09.12.1989-cu il) formulə edilmişdir.³

Avropa əmək hüququna həm də aşağıdakı **prinsiplər** xasdır:

- əməyin mühafizəsi prinsipi;
- əmək şəraitinin yaxşılaşdırılması prinsipi;
- əmək hüquqlarının sərbəst şəkildə həyata keçirilməsi prinsipi.
- Avropa əmək hüququnun sadalananlardan əlavə, digər sahəvi (xüsusi) prinsiplərinin də ayrılması mümkündür. Onlar, adətən, Avropa əmək- hüquq normalarında birbaşa formulə edilir. Avropa əmək hüququnun elə sahəvi (xüsusi) prinsipləri də vardır ki, onlar Avropa əmək-hüquq normalarının öz təbiətindən irəli gəlir.

Avropa əmək hüququnun mənbələri

Avropa əmək hüququ ayrı-ayrı müxtəlif hüquq normalarından ibarətdir ki, həmin normalar öz zahiri ifadəsini bu və ya digər hüquqi sənəddə (hüquqi aktda) tapır; belə hüquqi sənədlərə Avropa əmək hüququnun **mənbələri** deyilir. Onlar arasında, ilk növbədə, **təsis müqavilələrinin** adlarını çəkməliyik.

Əmək hüququ üçün kişi və qadınların hüquq bərabərliyi prinsipinin vacib əhəmiyyətə malik olması şəxsizdir. Bu prinsip **Avropa ittifaqının fəaliyyətinə**

dair Müqavilədə Avropa İttifaqının həyata keçirdiyi fəaliyyətin əsas prinsiplərindən biri kimi nəzərdə tutulur; həmin müqavilənin 2-ci maddəsinin 2-ci paraqrafına uyğun olaraq, Avropa İttifaqının fəaliyyəti kişi və qadınlar arasında diskriminasiyanın aradan qaldırılmasına, bərabərliyə nail olunmasına yardım etməyə yönəlmişdir.

Sözügedən müqavilədə aşağıdakılar təsbit olunmuşdur: Avropa İttifaqı bütün əlamətlərə, o cümlədən cinsi əlamətə görə diskriminasiya ilə mübarizə aparmaq üçün müvafiq tədbirlər görməlidir (13-cü maddə); Avropa İttifaqı və üzv-dövlətlər əmək bazasında imkanlara münasibətdə kişi və qadınlar arasında bərabərliyin təmin edilməsinə yönələn hərəkətlər etməlidir (137-ci maddə); Avropa İttifaqında məşğuliyyət və peşə fəaliyyəti məsələlərində kişi və qadınlara bərabər münasibət bəslənilməsi prinsipi tətbiq edilməlidir (141 -ci maddə) və s.

Avropa İttifaqının fəaliyyətinə dair Müqavilə kişi və qadınlara bərabər əməkhaqqı vermək prinsipindən çıxış edir (141 -ci maddə). Həmin prinsipə görə, bərabər və ya qiymətcə bərabər olan əməyə görə kişi və qadınlar üçün bərabər ödəniş həyata keçirilir, yəni kişi və qadına bərabər əməkhaqqı verilir. Üzv-dövlətlər sözügedən müqavilənin 141 -ci maddəsinə uyğun olaraq, kişi və qadınlara bərabər əməkhaqqı verilməsi prinsipinə əməl olunmasını təmin etməlidirlər.

Avropa İttifaqının fəaliyyət göstərməsi bir neçə fundamental prinsipə əsaslanır ki, bərabərlik prinsipi (diskriminasiyaya yol verməmək prinsipi) onlardan biridir. Həmin prinsip, qeyd etdiyimiz kimi, Avropa əmək hüququnda tətbiq edilir və realizə olunur. Bərabərlik prinsipi isə Avropa İttifaqının fəaliyyətinə dair Müqavilənin 12 və 13-cü maddələrində formulə edilmişdir: 12-ci maddə üzv-dövlətlərdə dövlət mənsubiyyəti kimi əlamətə görə istənilən diskriminasiyanı qadağan edir; 13-cü maddə isə Avropa İttifaqını digər əlamətlərə (cinsi, irqi, etnik mənsubiyyət, dini, əlillik, yaş və s.) görə diskriminasiya halları ilə mübarizə aparmaq səlahiyyəti ilə təmin edir.

Əməyin mühafizəsi məsələsinə Avropa əmək hüququ xüsusi diqqət yetirir. Bu məsələ Avropa İttifaqında daxili sabitliyin möhkəmləndirilməsində böyük əhəmiyyət kəsb edir. Sözügedən müqavilə əməyin mühafizəsinin təmin edilməsini Avropa İttifaqının yürütdüyü sosial siyasətin vacib istiqaməti kimi müəyyən edir (137-ci maddə, §1). Müqavilənin 137-ci maddəsində həm də göstərilir ki, Avropa İttifaqı əmək şəraitinin tənzimlənməsi və yaxşılaşdırılması məsələlərində üzv-dövlətlərin fəaliyyətini dəstəkləyir və tamamlayır.

İkinci hüquq aktları Avropa əmək hüququnun digər mənbə növü sayılır. Söhbət Avropa İttifaqı institutlarının qəbul etdiyi normativ hüquqi aktlardan gedir; belə aktlar, hər şeydən əvvəl, **direktiv** formasında Avropa Parlamenti və Avropa İttifaqı Şurası tərəfindən qəbul edilir. Qanunvericilik aktı olan direktivlər əməyə aid olan bu və ya digər məsələ (əməyin mühafizəsi, əmək münasibətlərində kişi və qadınların bərabərliyi, peşə təhsili, iş və istirahət vaxtları, işçilərin hüquqlarının müdafiəsi, işçilərin əmək hüquqlarının təmin olunması və s.) haqqında müvafiq hüquq normaları müəyyənləşdirir. Məsələn, 19.10.1992-ci il tarixli 9285EEC nömrəli direktiv işləyən hamilə qadınların sağlamlığının qorunması və onların təhlükəsizliyinin təmin edilməsi haqqındadır; 24.07.1986-cı il tarixli 86378EEC nömrəli direktiv əmək müdafiə sistemlərində kişi və qadınların bərabərliyə malik olması prinsipini formulə edir və həmin prinsipi pensiya təminatı məsələsinə şamil edir; 30.11.1989-cu il tarixli 89654EEC nömrəli direktiv iş yerlərinin təhlükəsizliyinə və gigiyenasına aid minimal tələblər müəyyənləşdirir; 22.06.1994-cü il tarixli 9433EC nömrəli direktiv iş yerlərində gənclərin müdafiə olunmasına həsr edilmişdir; 19.11.2008-ci il tarixli 2008/104/EC nömrəli direktiv müvəqqəti işçilərin mənafe və hüquqlarının müdafiəsi haqqındadır və s.¹

Avropa İttifaqında yaranan əmək münasibətlərinin hüquqi tənzimlənməsində normativ aktlarla yanaşı, **Avropa İttifaqı Məhkəməsinin qərarları** da mühüm əhəmiyyətə malikdir. Axı, belə qərarlar Avropa əmək hüququnun mənbə növlərindən biri sayılır.

Hər şeydən əvvəl, deməli ki, Avropa əmək hüququnun bir sıra prinsipinin, məsələn, əməkhaqqı (əməyə görə ödəniş) məsələsində kişi və qadınların bərabərliyi prinsipinin praktikada tətbiq olunmasında əsas rol məhz Avropa İttifaqı Məhkəməsi yerinə yetirmişdir. Keçən yüzilliyin 70-ci illərində avia-şirkətlərin birində stüardessa işində çalışan iddiaçı (Defrenn) Belçikada məhkəməyə müraciət edərək göstərmişdir ki, stüardessa işlədiyi dövrdə ona yerinə yetirdiyi işin müqabilində kişi- stüardesslərlə müqayisədə eyni olmasına baxmayaraq, az əməkhaqqı verilmişdir.² 1970-ci ildə məhkəmə stüardessa tərəfindən avia-şirkətə verilən idia üzrə işə preyardisial qaydada baxılması barədə Avropa İttifaqı Məhkəməsinə sorğu göndərmişdir. İşə təkrarən baxaraq, Avropa İttifaqı Məhkəməsi göstərmişdir ki, kişi və qadınların bərabər əməyə görə bərabər əməkhaqqı almaları prinsipindən üzv-dövlətlərin milli məhkəmələri müvafiq tələbləri əsaslandırmaq üçün istifadə etməlidir. Özünün sonrakı praktikasında Avropa İttifaqı Məhkəməsi sözügedən prinsipin tətbiq sferasını xeyli genişləndirmişdir. Belə ki, Avropa İttifaqı Məhkəməsi həmin prinsipi həm də pensiya təminatı məsələsinə şamil etmişdir; bu məsələdə də kişi və qadınlar hüquq bərabərliyinə malikdirlər.

¹ URL:<http://www.eur-lex.europa.eu>

¹ URL:<http://www.xserver.ru>

Avropa ittifaqı Məhkəməsi təsis müqavilələrinin və əmək qanunvericiliyinin müvafiq maddələrini təfsir edir, onların əmək məsələlərinə dair göstərişlərini dəqiqləşdirir və tamamlayır. Əməyə aid edilən elə məsələlər vardır ki, onları əmək qanunvericiliyi tənzimləmir. Həmin məsələlərin normativ həlli məhz Avropa İttifaqı Məhkəməsi tərəfindən verilir.

Avropa əmək hüququnun mənbəyi qismində həm də **beynəlxalq müqavilələr** çıxış edir; onlar Avropa əmək hüququnun mənbə növlərindən biri sayılır. Söhbət, ilk növbədə, Beynəlxalq Əmək Təşkilatının **konvensiyalarından** gedir. Həmin konvensiyaların təzimetmə obyektini əməyə aid müxtəlif məsələlər təşkil edir: əmək sahəsində əsas hüquq və azadlıqların müdafiəsi, məşğulluğun təmin edilməsi, işsizlikdən müdafiə, əmək şəraiti, teniki təhlükəsizlik və istehsal sanitariyası, ayn-ayrı kateqoriya işçilərin əməyi və s.

Beynəlxalq Əmək Təşkilatı çoxsaylı konvensiyalar qəbul etmişdir; bu konvensiyaların müəyyən hissəsi Avropa İttifaqının üzvü olan dövlətlər tərəfindən ratifikasiya olunmuşdur. Buna görə onların Avropa əmək hüququ üçün mühüm əhəmiyyəti vardır. Avropa əmək hüququ üçün həm də Beynəlxalq Əmək Təşkilatının qəbul etdiyi **tövsiyələr** əhəmiyyətlidir. İndiyə kimi 200-ə yaxın tövsiyə qəbul olunmuşdur. Onların müəyyən hissəsi Avropa İttifaqının üzvü olan dövlətlər tərəfindən ratifikasiya olunmuşdur.¹

Avropa əmək hüququnun mənbələrindən danışarkən müəyyən sənədlərə də toxunmağı lazım bilirik. Söhbət, ilk növbədə, **Əsas sosial hüquqlar Xartiyasından** (1989-cu il) gedir. Burada əməyə aid bir sıra hüquqlar təsbit olunmuşdur: əmək hüququ, ədalətli və lazımı əməkhaqqı almaq hüququ, əmək şəraitinin yaxşılaşdırılması hüququ, kişi və qadın bərabərliyinə olan hüquq, peşə hazırlığı hüququ, iş yerlərində sağlamlığın qorunması və təhlükəsizlik hüququ və s.

Əsas hüquqlar haqqında Avropa İttifaqı Xartiyası da (2000-ci il) Avropa İttifaqında yaranan əmək münasibətlərinin hüquqi tənzimlənməsində vacib rol oynayır. Onun 21-ci maddəsinə uyğun olaraq, diskriminasiyaya yol verməmək şəxsiyyətin əsas hüquqlarını təmin edən vacib prinsip kimi müəyyən edilir. Xartiyanın 30-cu maddəsində deyilir ki, hər bir işçi Avropa İttifaqı hüququna, milli qanunvericiliyə və praktikaya uyğun olaraq, işdən əsassız çıxarıldıqda müdafiə hüququna malikdir.

¹ URL: <http://www.grandars.ru>

Avropa İttifaqında müvafiq «Vahid Əmək Məcəlləsi» qəbul edilməmişdir. Söhbət bütün üzv-dövlətlər üçün ümumi olan Əmək Məcəlləsindən gedir. Belə ki, üzv-dövlətlərin əmək qanunvericilikləri arasında fərqlər mövcuddur. Mövcud fərqləri aradan qaldırmaq üçün Avropa İttifaqı müvafiq direktivlər qəbul edir ki, həmin sənədlərin vasitəsi ilə üzv-dövlətlərin əmək qanunvericiliyinin harmonizasiyası (yaxınlaşdırılması) həyata keçirilir.

Avropa əmək hüququ ilə tənzimlənən ayrı-ayn məsələlər

Əmək münasibətlərində kişi və qadınların hüquq bərabərliyi

Avropa əmək hüququ əmək sahəsində bir sıra vacib məsələni tənzimləyir. Tənzimləmə üzv-dövlətlərin həmin məsələlər barədə əmək qanunvericiliyini harmonizasiya etməklə (yaxınlaşdırmaqla) həyata keçirilir. Əmək münasibətlərində kişi və qadınların bərabərliyi belə məsələlərdən biridir. Vacib məsələ olması səbəbindən Avropa əmək hüququ onun hüquqi cəhətdən tənzimlənməsinə xüsusi diqqət yetirir.

Məlum olduğu kimi, ayn-ayn əlamətlərdən (irq, milliyyət, din, dil, əqidə, mənşə və s.) asılı olmayaraq, hər kəsin, o cümlədən Avropa İttifaqı vətəndaşlarının hüquq bərabərliyinə təminat verilir. Cins belə əlamətlərdən biridir. Belə ki, Avropa İttifaqı vətəndaşları həm də cinsindən (cinsi əlamətdən) asılı olmayaraq, hüquq bərabərliyinə malikdir, yəni kişi ilə qadının eyni hüquqları vardır. Yaddan çıxarmaq olmaz ki, hüquq bərabərliyi, qeyd etdiyimiz kimi, Avropa İttifaqının həyata keçirdiyi fəaliyyətin əsas prinsiplərindən biridir; ona diskriminasiya etməmək prinsipi də deyilir. Kişi və qadınların hüquq bərabərliyi (hüquqca bərabər olmaları) diskriminasiya etməmək prinsipinin xüsusi halıdır.

Kişi və qadınların hüquq bərabərliyi prinsipi öz ifadəsini həm də **əmək münasibətləri** sahəsində tapır. Əmək münasibətləri sahəsində həmin prinsip bir neçə formada təzahür edir, özünü büruzə verir.

Birinci, kişi və qadınlar **əməkhaqqı almaqda** hüquqca bərabərdirlər. Belə ki, kişi və qadınlar üçün bərabər əməyə görə bərabər əməkhaqqı müəyyən edilir və ödənilir; bu məsələdə diskriminasiyaya (ayrı-seçkiliyə) yol verilmir. Cinsi əlamətə görə istənilən diskriminasiya qadağan olunur.

Əmək haqqının ödənilməsi sahəsində kişi və qadınların hüquq bərabərliyi prinsipi **10.02.1975-ci il tarixli 75117EEC nömrəli direktivdə** formulə

edilmişdir. Həmin normativ akt bərabər əməyə görə kişi və qadınlara bərabər əməkhaqqı verilməsi barədə üzv-dövlətlərin milli əmək qanunvericiliklərini yaxınlaşdırır. Bu akta əsasən, üzv-dövlətlərdə kişi və qadınlar üçün cinsi əlamətə görə ayrı-seçkiliyə yol verilmədən bərabər əməyə görə bərabər ödəniş həyata keçirilir. «Ödəniş» və «ayrı-seçkiliyə yol vermədən bərabər ödəniş» kimi anlayışların mahiyyətinə Avropa İttifaqının fəaliyyətinə dair Müqavilədə aydınlıq gətirilir. Ödəniş dedikdə işçinin öz işinə görə işəgötürəndən aldığı adi və ya minimum əmək haqqı və ya vəzifə maaşı, habelə pul və ya natura formasında istənilən digər haqq başa düşülür.

İkinci, kişi və qadınların bərabərliyi prinsipini **işə düzəlmək, peşə hazırlığı, işdə (qulluqda) irəli çəkilmək və əmək şəraiti** kimi məsələlərdə təzahür edir. 1976-cı il 9 fevral tarixdə təsdiq edilən **76207EEC nömrəli direktiv** məhz işə düzəlmək, peşə hazırlığı, işdə irəli çəkilmək və əmək şəraiti məsələlərində kişi və qadınların bərabərliyi prinsipinin implementasiyası haqqındadır. Həmin məsələlərdə ayrı-seçkiliyə yol vermək olmaz: xüsusən də, hər kəsin cinsindən asılı olmayaraq, sərbəst surətdə özünə fəaliyyət növü, peşə, məşğuliyyət və iş yeri seçmək hüququ vardır; hər kəs cinsi mənsubiyyətdən asılı olmayaraq, ayrı-seçkilik qoyulmadan təhlükəsiz və sağlam şəraitdə işləmək hüququna malikdir.

Üçüncü, kişi və qadınların hüquq bərabərliyi prinsipi **əmək-sosial müdafiə** sahəsində təzahür edir. **19.12.1979-cu il tarixli 797EEC nömrəli direktiv** kişi və qadınların sosial müdafiə sahəsində bərabərliyi prinsipinin implementasiyası haqqındadır. Həmin direktivə görə, hər kəs cinsindən asılı olmayaraq, xəstəlik, əlillik, qocalıq, əmək şikəstliyi və ya peşə xəstəliyi, işsizlik kimi hallara görə sosial müavinət almaq hüququna malikdir; bu məsələdə ayrı-seçkilik qoyulmur.

Dördüncü, kişi və qadınların hüquq bərabərliyi prinsipi **pensiya təminatı** sahəsində təzahür edir. Belə ki, hər kəs cinsindən asılı olmayaraq, pensiya təminatı hüququna malikdir; bu məsələdə ayrı-seçkiliyə yol verilmir. **24.07.1986-cı il tarixli 86378EEC nömrəli direktiv** əmək-sosial müdafiə sistemlərində kişi və qadınların bərabərliyi prinsipi haqqındadır; bu direktivlə həmin prinsip sosial təminat sahəsinə şamil olunmuşdur.

233.2. Müəssisə müflisləşəndə işçilərin hüquqlarının müdafiə olunması

İşçilərin əmək hüquqlarının müdafiə olunması mühüm əhəmiyyətə malik olan məsələlərdən biridir. Avropa əmək hüququ həmin məsələnin hüquqi tənzimlənməsinə xüsusi diqqət yetirir. Belə ki, işçilərin əmək hüquqlarının müdafiə olunması barədə üzv-dövlətlərin milli əmək qanunvericilikləri harmonizasiya olunur və bu yolla hüquqi tənzimləmə həyata keçirilir. Müəssisə (işəgötürən),

xüsusən də, müflisləşəndə onun işçilərinin əmək hüquqlarının müdafiə və təmin edilməsinə ehtiyac yaranır. Avropa İttifaqı çərçivəsində bir sıra hüquqi akt qəbul edilmişdir ki, həmin aktlar müəssisə müflis elan olunan zaman işçilərin vəziyyətini tənzimləyir. Söhbət, hər şeydən əvvəl, 20.10.1980-ci il tarixdə qəbul edilmiş **80987EEC nömrəli direktivdən** gedir. Həmin normativ akt işəgötürənin ödəmə qabiliyyətinin olmadığı halda işçilərin müdafiəsi haqqındadır. Direktivdə müəyyən edilmişdir ki, müəssisə (işəgötürən) müflis olduqda, habelə vəsaitin olmaması səbəbindən müəssisə işçilərə əməkhaqqı vermək vəzifəsini yerinə yetirə bilmədikdə, Ödəniş **xüsusi təminat fondlarının** hesabına həyata keçirilir. Xüsusi təminat fondlarının vəsaitləri müəssisənin müflis elan olunması prosesində onun ayn-ayn kreditorları arasında bölüşdürülmür; əməliyyatları apan İması üçün istifadə olunan və nəzərdə tutulan kapitaldan (əməliyyat kapitalından) asılı olmayaraq, belə fondlar yaradılır. Direktivə görə, üzv-dövlətlər xüsusi təminat fondlarının yaradılması üçün zəruri olan müvafiq tədbirlər görürlər.

Avropa Parlamenti və Avropa İttifaqı Şurası tərəfindən 23.09.2002-ci il tarixdə **200274EC nömrəli direktiv** qəbul olundu ki, həmin direktiv 80987EEC nömrəli direktivə prinsipial dəyişikliklər edir; o, rəsmən belə adlanır: «İşəgötürən müflis olan halda işçilərin müdafiəsinə aid üzv- dövlətlərin qanunvericiliyinin yaxınlaşdırılması haqqında» direktiv.

Müəyyən hallarda müəssisənin (işəgötürənin) mülkiyyətçisi dəyişdirilə bilər. Məsələn, müəssisə başqasına satıldıqda onun mülkiyyətçisi digər şəxs olur; bununla müəssisənin mülkiyyətçisi qismində ayn şəxs çıxış edir. Axı, müəssisə təkcə hüquq subyekti deyil, həm də hüquq obyektidir. Daşınmaz əmlak hesab edilən müəssisə müxtəlif mülki-hüquqi əqdlərin, o cümlədən alqı-satqımm predmeti ola bilər. Ümumiyyətlə, müəssisə digər şəxsə verildikdə və başqa şəxsin əlinə keçdikdə onun mülkiyyətçisi dəyişir.

Şübhəsiz, müəssisənin (işəgötürənin) mülkiyyətçisi dəyişən zaman işçilərin mənafeyinin müdafiə olunması tələb edilir və zərurətə çevrilir. Bu məsələni, yəni müəssisənin mülkiyyətçisi dəyişən zaman işçilərin mənafeyinin müdafiə olunması məsələsini tənzimləmək üçün Avropa İttifaqı Şurası 12.03.2001-ci il tarixli **200123EC nömrəli direktiv** qəbul etmişdir. Söhbət müəssisənin, biznesin və ya müəssisənin və biznesin bir hissəsinin başqasına keçirildiyi hallarda işçilərin hüquqlarının müdafiəsi barədə **üzv-dövlətlərin qanunvericiliyinin yaxınlaşdırılması** haqqında normativ aktdan gedir. Aşağıdakı hallar mövcud olduqda işçilərin hüquqlarının müdafiəsinə ehtiyac yaranır:¹

- müəssisə başqasına verildikdə;

- müəssisənin bir hissəsi başqasına verildikdə;
- biznes başqasına verildikdə;
- biznesin bir hissəsi başqasına verildikdə.

Müəssisə dedikdə həm dövlət (qeyri-özəl) müəssisəsi, həm də özəl (qeyri-dövlət) müəssisə başqa düşülür. Onlar mənfəət götürmək məqsədindən asılı olmayaraq, iqtisadi fəaliyyətlə məşğul olmalıdır.

Direktiv işəgötürənin üzərinə belə bir vəzifə qoyur ki, o, müəssisənin başqasına verilməsi haqqında işçilərin nümayəndəsinə (təmsilçisinə) məlumat verməlidir. Verilən məlumatda aşağıdakılar göstərilməlidir: müəssisənin başqasına verilməsinin tarixi, müəssisənin verilməsinin səbəbi, müəssisənin başqasına verilməsinin hüquqi, iqtisadi və sosial cəhətdən əsaslandırılması, işçilər barədə görülən istənilən tədbirlə əlaqədar bildiriş.

¹ URL:<http://www.eur-lex.europa.eu>

Müəssisə başqasına verildikdə onun işçiləri ilə bağlanmış əmək müqaviləsi pozulmur; onlar öz əmək fəaliyyətlərini davam etdirirlər. Buna görə də müəssisənin yeni mülkiyyətçisi işçiləri işdən çıxarmağa haqlı deyildir. Belə ki, direktivin 4-cü maddəsinə görə, müəssisənin, biznesin və ya müəssisənin bir hissəsinin (biznesin bir hissəsinin) başqasının əlinə keçməsi heç də işçiləri işdən çıxarmaq üçün əsas sayıla bilməz. Lakin işçi qüvvəsinə olan tələbatın dəyişməsi səbəbindən iqtisadi, texniki və ya təşkilati əsaslar mövcud olduqda işçilər işdən azad oluna bilər.

Əmək müqaviləsi üzrə işəgötürənin müvafiq hüquq və vəzifələri yeni işəgötürənə keçir.

İşdən əsassız çıxarıldıqda işçilərin hüquqlarının müdafiə olunması

İşçilərlə bağlanmış əmək müqaviləsi qanuni əsaslara görə pozula bilər. Başqa sözlə, işçilər işdən qanunsuz - əsassız çıxarıla bilməzlər. Bu, əmək-hüquq pozuntusu hesab edilir.

Bununla yanaşı, müəyyən hallarda işçilər əsassız olaraq, qeyri-qanuni yola öz işindən çıxarılır, azad edilirlər. Təbii ki, bu kimi məqamlarda işçilərin hüquq və mənafeyi müdafiə olunmalıdır. Axı, əsassız işdən çıxarıldıqda hər bir işçi **müdafiə hüququ** ilə təmin edilməlidir. Əsas hüquqlar haqqında Avropa İttifaqı Xartiyasının 30-cü maddəsində deyilir ki, hər bir işçi əsassız işdən çıxarıldıqda Avropa İttifaqı hüququna, milli qanunvericiliyə və praktikaya uyğun olaraq, müdafiə olunmaq hüququna malikdir.

Əsassız işdən çıxarıldıqda işçilərin hüquqlarının müdafiə olunması Avropa əmək hüququ ilə tənzimlənən məsələlər sırasına daxildir. Avropa əmək hüququ bu məsələnin hüquqi tənzimlənməsinə xüsusi əhəmiyyət verir. Axı, işçiləri əsassız işdən çıxarma cəmiyyətdə sabitliyin pozulmasına səbəb ola və mənfi sosial nəticələrin baş verməsinə gətirib çıxara bilər. Bunlara yol verməmək və onların qarşısını almaq üçün Avropa İttifaqında əsassız işdən çıxarılma hallarında işçilərin hüquqlarının müdafiə olunması mexanizmləri (hüquqi mexanizmlər) işlənib hazırlanmışdır. Belə mexanizmlər **20.07.1998-ci il tarixli 9859EC nömrəli direktivdə** nəzərdə tutulmuşdur.¹ Həmin normativ akt kadr ştatlarının ixtisarına aid üzv-dövlətlərin qanunvericiliyinin yaxmlaşdırılması haqqındadır; o, əsassız işdən çıxarılma hallarında işçilərin hüquqlarının müdafiəsinə həsr edilmişdir.

Bəzən, işəgötürən, hər şeydən əvvəl, kollektiv ixtisar etməklə işçiləri əsassız işdən çıxarır. Belə hallara həm də Avropa İttifaqında rast gəlinir. Sözügedən direktiv də məhz Avropa İttifaqında kollektiv ixtisardan işçilərin müdafiə olunmasına yönəlmişdir. Burada kollektiv ixtisara anlayış verilir. **Kollektiv ixtisar** dedikdə işəgötürən tərəfindən bir və ya bir neçə əsasə görə işçilərin işdən elə azad olunması başa düşülür ki, bu, fərdi olaraq, konkret şəxsə aid edilmir. Bu şərtlə ki, ixtisar olunan iş yerlərinin sayı aşağıdakılar kimi olsun:

URL:<http://www.eur-lex.europa.eu>

30 günlük dövr ərzində ixtisar olunma zamanı:

- işçilərinin sayı 20-dən 100-ə qədər olan müəssisələrdə - ən azı 10 iş yeri
- işçilərinin sayı 100-dən 300-ə qədər olan müəssisələrdə - ən azı 10% iş yeri;

90 ünlük dövr ərzində ixtisar zamanı:

- ən azı 20 iş yeri (işçilərin müvafiq sayma uyğun).

İş və istirahət vaxtı

Avropa əmək hüququ həm də iş və istirahət vaxtları kimi vacib məsələləri tənzimləyir. Bu məsələlərin vacib əhəmiyyəti vardır. Belə ki, işçilər öz əmək funksiyasını məhz iş vaxtı ərzində yerinə yetirir. Nəzərdən qaçırmaq olmaz ki, **iş vaxtı** işçinin üzərinə düşən vəzifələrin - əmək vəzifələrinin icra olunduğu müddətdir. Hər bir **işçinin hüququ** vardır ki, iş vaxtı müddətinin maksimum dərəcədə məhdudlaşdırılmasını tələb etsin.

Hər bir işçinin həm də **istirahət hüququ** vardır. Bu hüquqdan istifadə edərək işçilər dincəlir, əmək prosesinin həyata keçirilməsi və əmək funksiyasının yerinə yetirilməsi zamanı sərf olunan eneijini (iş qabiliyyətini) bərpa edirlər. İşçi ona

verilmiş istirahət hüququnu müəyyən müddət ərzində həyata keçirir ki, belə müddət **istirahət vaxtı** adlanır.

Avropa əmək hüququnun tərkibinə daxil olan hüquq normalarının bir qismi iş və istirahət vaxtlarının tənzimlənməsinə həsr edilmişdir; həmin normaların sistemi **iş və istirahət vaxtı hüquq institutu** adlanır. Öz sosial siyasətini həyata keçirən zaman Avropa ittifaqı bu instituta xüsusi diqqət yetirir. İş və istirahət vaxtı hüquq institutu Avropa əmək hüququnun əsas institutlarından biri hesab edilir.

Avropa İttifaqı bir neçə normativ akt qəbul etmişdir ki, həmin aktlar iş və istirahət vaxtı institutunun əsas mənbəyi hesab edilir; bu aktlarda iş və istirahət vaxtını tənzimləyən vacib normalar nəzərdə tutulmuşdur. Söhbət, ilk növbədə Avropa Parlamentinin və Avropa İttifaqı Şurasının 04.11.2003-cü il tarixli 200388EC nömrəli direktivindən gedir.¹ Həmin normativ akt rəsmən belə adlanır: «İş vaxtının təşkilinin bəzi aspektləri haqqında» direktiv.

Sözügedən direktivdə iş və istirahət vaxtına anlayış verilir, Avropa ittifaqının bütün ərazisində onlara aid minimum tələblər müəyyənləşdirilir.

Direktivə görə, **iş vaxtı** dedikdə elə bir zaman dövrü başa düşülür ki, bu dövr ərzində işçi işəgötürənin sərəncamında olmaqla və milli qanunvericiliyə və (və ya) praktikaya uyğun olaraq, öz fəaliyyətini həyata keçirməklə və ya vəzifəsini yerinə yetirməklə işləyir. İş vaxtı ilə əhatə olunmayan istənilən zaman dövrü isə **istirahət vaxtı** adlanır.

¹ URL:<http://www.eur-lex.europa.eu>

Sözügedən direktivin 6-cı maddəsi həftəlik iş vaxtının tənzimlənməsinə həsr edilmişdir. Bu maddəyə görə, Avropa ittifaqının bütün ərazisində **həftəlik iş vaxtı** 48 saatdan çox olmamalıdır. Həm də **gündəlik istirahət vaxtı** müəyyən edilir. Belə ki, işçi gündə 11 saat istirahət etməlidir.

Direktivin 5-ci maddəsi yeddigünlük iş həftəsi haqqındadır. Həmin maddəyə görə, işçi yeddi günlük iş həftəsində 24 saat fasiləsiz istirahətdən istifadə etməlidir.

İşçilər üçün **gündəlik istirahət vaxtı** müəyyən edilmişdir. Sözügedən direktivin 3-cü maddəsi məhz bu məsələyə həsr edilmişdir. Həmin maddəyə görə, gündəlik istirahət vaxtı 11 saatdan az olmamalıdır. Əgər iş günü fasiləsiz 6 saatdan çox olarsa, işçi istirahət etmək (fasilə) hüququna malikdir (direktivin 4-cü maddəsi).

Avropa İttifaqında işçilər təkcə gündəlik və həftəlik istirahət vaxtları ilə təmin olunmurlar; onlar həm də **illik ödənişli məzuniyyətdən** istifadə edə bilirlər.

Sözügədən direktivin 7-ci maddəsi məhz illik ödənişli məzuniyyətin müddətinin müəyyənləşdirilməsinə həsr edilmişdir. Həmin maddəyə görə, illik ödənişli məzuniyyətin müddəti dörd həftədən az olmamalıdır.

İş prosesi həm də **gecə vaxtı** həyata keçirilir. Sözügədən direktiv gecə vaxtı görülmə **işin müddəti** məsələsini də tənzimləyir. Gecə vaxtı 7 saatdan az olmamalıdır; o, milli qanunvericiliyə uyğun qaydada müəyyənləşdirilir. İstənilən halda, gecə vaxtı gecə yarısından səhər saat 5-ə kimi olan dövrü əhatə etməlidir. Gecə vaxtı iş müddəti 24 saatlıq dövrdə 8 saatdan çox olmamalıdır.

Direktivin müəyyən etdiyi normalar mütləq xarakter daşımır. Belə ki, üzv-dövlətlərin milli əmək qanunvericiliyi, habelə kollektiv sazişlə işçilər üçün daha əlverişli iş və istirahət vaxtı müəyyənləşdirilə bilər.

Avropa İttifaqında işçilərə **uşağa qulluğa görə məzuniyyət** də verilir. Uşağa qulluğa görə məzuniyyət 1995-ci ildə UNICE, CEEP və ETUC kimi üç qurum' arasında bağlanmış çərçivə sazişi ilə tənzimlənilir. Həmin saziş barədə Avropa İttifaqı Şurası 03.07.1996-cı il tarixli 9634EC nömrəli direktiv (Uşağa qulluğa görə məzuniyyət barədə çərçivə sazişi) qəbul etmişdir; çərçivə sazişi həmin direktivin əlavəsi hesab olunur.^{1 2}

Çərçivə qərarına görə, sözügədən məzuniyyət növündən əmək müqaviləsi ilə işləyən həm kişilər, həm də qadınlar istifadə edə bilərlər, bu şərtlə ki, onların 8 yaşma çatmamış uşağı olsun. Söhbət həm valideynlərdən doğulan, həm də övladlığa götürülən uşaqlardan gedir. Məsələn, valideynlər övladlığa uşaq götürürlər; övladlığa götürülən uşaq 8 yaşına çatana kimi övladlığa götürən şəxslər (kişi və ya qadın) uşağa qulluğa görə məzuniyyətdən istifadə edə bilər.

UNICE - Avropa Sənaye İttifaqı; CEEP - Avropa Dövlət Müəssisələri Mərkəzi; ETIC - Avropa Həmkarlar İttifaqları Konfederasiyası.

URL:<http://www.eur-lex.europa.eu>

Çərçivə qərarında uşağa qulluğa görə məzuniyyətin müddəti də müəyyən edilmişdir. Belə ki, uşağa görə məzuniyyətin müddəti üç aydan az olmamalıdır. Məzuniyyətdə olduğu müddət ərzində işçinin işdən çıxarılmasına yol verilmir. Məzuniyyət başa çatdıqda işə işçi eyni və ya ekvivalent işlə təmin edilməlidir.

Uşağa qulluğa görə məzuniyyət verilməsi ilə bağlı məsələlərin tənzimlənməsində **kollektiv sazişlər** vacib rol oynayır. Belə məzuniyyətin verilməsi ilə bağlı olaraq, yaranan münasibətlərin müfəssəl şəkildə tənzimlənməsi məhz kollektiv sazişlərin vasitəsilə həyata keçirilir. Kollektiv sazişlərdə, xüsusən,

məzuniyyətin verilməsinə aid olan şərtlər əhatəli və tam şəkildə müəyyən edilir; onlar normativ xarakterli sənədlərdir.

Avropa İttifaqında iş və istirahət vaxtının tənzimlənməsində **Əsas hüquqlar haqqında Avropa İttifaqı Xartiyası** da (2000-ci il) vacib rol oynayır. Xartiyanın 31-ci maddəsinin 2-ci bəndi işçilərin iş və istirahət vaxtına aid mühüm əhəmiyyət kəsb edən müvafiq göstərişlər ifadə edir. Burada deyilir ki, hər bir işçinin iş vaxtının maksimum dərəcədə məh- dudlaşdırılmasını tələb etmək hüququ vardır; işçilər həm də istirahət hüququna malikdirlər ki, bu hüquqa gündəlik və həftəlik istirahət vaxtı, habelə illik ödənişli məzuniyyət daxildir.

Əməyin mühafizəsi

Avropa əmək hüququ bir neçə hüquq institutundan ibarətdir; əməyin mühafizəsi hüquq institutu onlardan biridir.

Avropa əmək hüququ ilə əməyin mühafizəsi kimi vacib məsələ də tənzimlənir. Avropa əmək hüququnun ibarət olduğu normaların bir hissəsi məhz əməyin mühafizəsinin tənzimlənməsinə həsr edilmişdir. Bu isə təsadüfi xarakter daşımır. Nəzərdən qaçırmaq olmaz ki, əməyin mühafizəsinin təmin edilməsi Avropa İttifaqının həyata keçirdiyi sosial siyasətin vacib istiqamətlərindən biri sayılır.

Avropa əmək hüququnda elə hüquq normaları mövcuddur ki, həmin normalar əməyin mühafizəsi ilə bağlı məsələləri tənzimləyir; belə hüquq normalarının məcmusuna **əməyin mühafizəsi hüquq institutu** deyilir. Bu institut Avropa əmək hüququnun əsas institutlarından biri sayılır.

Avropa əmək hüququnda əməyin mühafizəsi təkə institut mənasında işlədilmir. Avropa əmək hüququnda əməyin mühafizəsi həm də **mexanizm** mənasında başa düşülür. Elə bir mexanizm ki, həmin mexanizmin vasitəsi ilə əmək fəaliyyəti prosesində işçilərin həm həyatının, həm də sağlamlığının təhlükəsizliyi təmin olunur.

Əməyin mühafizəsi dedikdə əmək fəaliyyəti prosesində işçilərin həyat və sağlamlığının təhlükəsizliyini təmin edən mexanizm başa düşülür. Mexanizm mənasında əməyin mühafizəsi geniş anlayışdır. Belə ki, bu anlayışa həm hüquqi, həm sosial-iqtisadi, həm sanitar-gigiyenik, həm müalicə-profilaktik, həm bərpa (reabilitasiya), həm də digər tədbirlər daxildir.

Əməyin mühafizəsi hüquq institutuna daxil olan normalar, hər şeydən əvvəl, **direktivlərdə** ifadə edilir. Söhbət əməyin mühafizəsi sahəsində qəbul edilən direktivlərdən gedir. Həmin direktivlər istehsalatda və onun ayrı-ayrı sahələrində

(atom, metallurgiya və digər sənaye sahələrində) vahid minimum tələblər müəyyənləşdirir ki, həmin tələblər işçilərin müxtəlif istehsal risklərindən müdafiə olunmasına yönəlmişdir.

Avropa İttifaqı Şurasının **12.06.1989-cu il tarixli 89391EEC nömrəli direktivi** əməyin mühafizəsi hüquq institutunun əsas mənbələrindən biridir. Bu normativ akt işçilərin təhlükəsizliyinin və sağlamlığının yaxşılaşdırılmasına yardım edən müvafiq tədbirlərin görülməsi haqqındadır. Çərçivə xarakterli sənəd olan həmin direktiv **işçilərin sağlamlığının və əməyin qorunmasına (mühafizəsinə) aid üç hüquqi prinsip** müəyyənləşdirir, formulə edir.

Sözügədən direktivdə formulə edilən **birinci hüquqi prinsip** bundan ibarətdir ki, əmək fəaliyyətinin həyata keçirilməsi prosesində **işçilərin sağlamlığı və təhlükəsizliyi işəgötürən tərəfindən təmin edilməlidir.**

İşəgötürən, hər şeydən əvvəl, işçilərə müəssisənin avadanlıqları ilə necə davranmaq qaydalarını öyrətməlidir. Bundan ötrü müvafiq təlimatlar hazırlanmalı və xüsusi kurslar təşkil olunmalıdır ki, onların vasitəsi ilə işçilər məlumatlandırılmalıdır.

Sözügədən direktivdə formulə edilən **ikinci hüquqi prinsip** bundan ibarətdir ki, hər bir **işçinin öz sağlamlığını və təhlükəsizliyini təmin etməyə borclu olmasından ibarətdir.** Onlar, ilk növbədə, təhlükəsizlik haqqında qəbul edilmiş təlimatlara əməl etməli, habelə texniki vasitələrdən istifadə qaydalanna riayət etməlidirlər; hər bir işçi həm də başqa işçilərin təhlükəsizliyinin təmin olunmasına yardım etməlidir.

Qarşısızalmaz qüvvə nəticəsində işçilərin sağlamlığına zərər vurularsa, **işəgötürən məsuliyyət daşımır.** Bu, sözügədən direktivlə formulə edilən **üçüncü hüquqi prinsipdir.** Bu prinsipə görə, işçilərə qarşısızalmaz qüvvə nəticəsində zərər vurularsa, işəgötürən vurulmuş zərərin əvəzini ödəməyə borclu deyildir.

Bundan başqa, əməyin mühafizəsi sahəsində aşağıdakı **direktivlər** qəbul edilmişdir:¹

– 30.11.1989-cu il tarixli 89654EEC nömrəli direktiv (bu direktiv iş yerlərinin təhlükəsizliyinə və gigiyenasına aid minimum tələblər müəyyənləşdirir);

– 9285EEC nömrəli direktiv (19.10.1992-ci il tarixdə qəbul edilən həmin direktiv hamilə, habelə yenicə uşaq doğmuş qadınların sağlamlıq və təhlükəsizliyinin yaxşılaşdırılması haqqındadır; burada hamiləliyə və doğuma görə qadınlara verilən məzuniyyətin müddəti müəyyən edilir; məzuniyyət minimum 14 həftə olmalıdır);

– 22.06.1994-cü il tarixli 9433EC nömrəli direktiv (bu direktiv iş yerlərində gənclərin əməyinin mühafizəsinə həsr edilmişdir).

¹ URL:<http://www.eur-lex.europa.eu>

NƏTİCƏ

Avropa nəqliyyat və əmək hüquq sahələri avropa naviqasiyası və avropa əmək bazarının normal fəaliyyətinə dair nəzəri biliklərin cəmidir.