

MÜVZU:

Beynəlxalq daşımalar və hesablaşmalar

P L A N:

1. Beynəlxalq daşımaların anlayışı və hüquqi tənzimlənməsi
2. Beynəlxalq daşımaların təsnifatı
3. Beynəlxalq hesablaşmaların və valyuta əməliyyatlarının hüquqi əsasları
 - a) Beynəlxalq hesablaşmaların formaları və bank təminatı
 - b) Beynəlxalq hesablaşmalarda veksəl və çek

Ə D Ə B İ Y Y A T:

D ə r s l i k l ə r:

S.S.Allahverdiyev – «Azərbaycan Respublikasının Beynəlxalq xəsusiyətli hüquq kursu». Dərslik. Bakı, 2007.

Z.Qafarov, A.Əbilov – «Beynəlxalq xəsusiyətli hüquq». Dərslik. Bakı, 2007.

M.M.Boquslavskiy – «Mejdunarodnoe çastnoe pravo». Uçebnik. M., 2006.

Q.K.Dmitrieva – «Mejdunarodnoe çastnoe pravo». Uçebnik. M., 2004.

N o r m a t i v a k t l a r:

- Azərbaycan Respublikasının Məhkəmə Məcəlləsi. Bakı, 2000.
- Azərbaycan Respublikasının «Beynəlxalq xəsusiyətli hüquq haqqında» qanunu. Bakı, 2000.
- Azərbaycan Respublikasının «Valyuta tənzimi haqqında» Qanunu. Bakı, 1994.

GİRİŞ

Beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin, xüsusən də bu münasibətlərin əsas forması olan beynəlxalq ticarətin həyata keçirilməsində nəqliyyat böyük rol oynayır, belə ki, beynəlxalq ticarət ölkələrə malların gətirilməsi (idxal əməliyyatı) və ölkələrdən malların çıxarılması (ixrac əməliyyatı) üzrə dövlətlərarası ticarət deməkdir. Malların ölkəyə gətirilməsi və aparılması isə yalnız nəqliyyatın vasitəsilə təmin oluna bilər.

Əksər xarici iqtisadi əqdlərdə görülən işlə və ya göstərilən xidmətlə əlaqədar müəyyən hesablaşmaların aparılması nəzərdə tutulur. Xarici elementli xüsusi hüquq dövriyyəsində tərəflər arasında aparılan belə hesablaşmalara – beynəlxalq hesablaşmalar deyilir. Beynəlxalq hesablaşmaları aparmaq müvafiq səlahiyyətli bank təsisatının funksiyasıdır. Bank xarici iqtisadi əqdin iştirakçıları ona təqdim edilən sənədlər əsasında hesablaşmanı həyata keçirir.

Ühdəlik hüququ Beynəlxalq xüsusi hüququn əsas institutlarından biridir. Bu institut əsasən və başlıca olaraq beynəlxalq xarakterli müqavilə ühdəliklərini tənzim edir.

Beynəlxalq xüsusi hüquqla həm də pul ühdəlikləri tənzimlənir. Pul ühdəliyi mülki-hüquqi ühdəliyin xüsusi xarakterli nüvə olub, əmlak dövriyyəsində, edəcə də beynəlxalq kommərsiya (ticarət) dövriyyəsində vacib rol oynayır.

Pul ühdəliyi dedikdə, pul verilməsi və pul üdənişinin həyata keçirilməsi ilə bağlı olaraq yaranan ühdəlik (mülki) hüquq münasibəti başa düşülgör.

Əgər pul ühdəliyinin iştirakçılarından hez olmazsa biri xarici dövletdə olarsa, belə ühdəliyə beynəlxalq pul ühdəliyi deyilir.

Beynəlxalq pul ühdəliyi əsasən xarici iqtisadi əqdlərdən əmələ gəlir. Belə ki, əvəzli xarakterdə olan xarici iqtisadi əqdin qiyməti kimi pul (əqd özrə üdəniş məbləği) beynəlxalq bank əməliyyatının vasitəsilə vəsait (üdəniş) alanın hesabına küzürülgör. Məsələn, beynəlxalq alqı-satqı müqaviləsi əsasında satılan malın pulu (əqdin qiyməti kimi pul) vəsait alana (satıcıya) verilir.

Beynəlxalq pul ühdəliyi digər əsaslardan da yarana bilər. Məsələn, xarici şəxs Azərbaycan Respublikasında yaradılan məhdud məsuliyyətli cəmiyyətin nizamnamə kapitalında pul şəklində maya qoyur. Başqa bir misalda xarici investor Azərbaycan Respublikasında yaradılan səhmdar cəmiyyətinin nizamnamə kapitalını formalaşdırmaq özün onun buraxdığı səhmləri satın alır.

Hesablaşma ühdəliyi dedikdə, mal satışına, xidmət göstərilməsinə, iş gürülməsinə güərə və ya digər əsaslara güərə üdənişin həyata keçirilməsi ilə bağlı olaraq əsasən bankın iştirakı ilə əmələ gələn mülki (ühdəlik) hüquq münasibəti başa düşülgör. Əksər xarici iqtisadi əqdlərdə gürülgən işlə və ya göstərilən xidmətlə əlaqədar müəyyən hesablaşmaların aparılması nəzərdə tutulur. Əgər hesablaşma ühdəliyinin iştirakçıları müxtəlif ölkələrdə olarlarsa, belə ühdəlik beynəlxalq hesablaşma ühdəliyi adlanır. **Xarici elementli xüsusi hüquq dövriyyəsində tərəflər arasında aparılan belə hesablaşmalara beynəlxalq hesablaşmalar deyilir.** Beynəlxalq hesablaşmaları aparmaq müvafiq səlahiyyətli bankın funksiyasıdır. Bank xarisi iqtisadi əqdin iştirakçıları tərəfindən ona təqdim edilən sənədlər əsasında hesablaşmanı həyata keçirir. Buna güərə də xarici iqtisadi əqdlərin

tərəfləri ilə yanaşı, onlara xidmət edən bank da beynəlxalq hesablaşma mənasibətlərinin subyekti hesab olunur.

Beynəlxalq hesablaşmaların aparılmasının hüquqi əsasları həm məvafiq **beynəlxalq məqavilələrdə, həm də dövlətdaxili qanunvericiliklərdə** nəzərdə tutulub. Beynəlxalq hesablaşma mənasibətlərinə təsir edən beynəlxalq hüquqi sənədlərə 1980-ci il əmtəələrin beynəlxalq alqı-satqı məqavilələri haqqında BMT Konvensiyasını, 1930-cu il veksəl konvensiyalarını, 1931-ci il zək konvensiyalarını, habelə bir sıra zoxtərəfli və ikitərəfli məqavilələri aid edirlər.

Xarici ticarət əqdlərində olduğu kimi beynəlxalq hesablaşma mənasibətləri ilə əlaqədar da tarixən məğəyyən adətlər formalaşmışdır. Beynəlxalq Ticarət Palatasının həmin adətlər əsasında apardığı qeyri-rəsmi məcəlləşdirmə işi də beynəlxalq hesablaşmalar zamanı geniş tətbiq edilir. Palata tərəfindən məcəlləşdirilən 1993-cü il sənədli akkreditiv üzgün unifikasiya edilmiş Qayda və Adətlər, 1995-ci il inkasso üzrə unifikasiya edilmiş Qaydalar tükviyyə xarakteri daşisa da, beynəlxalq hesablaşmalar zamanı onlara tez-tez məğraciət edilir. Xğsusi Hğququn Unifikasiyası üzrə Beynəlxalq institutun (beynəlxalq kommersiona məqavilələrinin prinsipləri), Beynəlxalq Ticarət Hğququ üzrə BMT Komissiyasının («Beynəlxalq kredit üdəmələri haqqında» 1992-ci il Nğmunəvi Qanun və s.) tükviyyə xarakterli aktları da bu sıradandır.

Beynəlxalq hesablanmaların aparılması ilə əlaqədar **Beynəlxalq Valyuta Fondu haqqında Razılaşıma** da məğğm əhəmiyyət kəsb edir. Razılaşımada beynəlxalq hesablamaların aparılmasının əsas prinsipləri üz əksini tapmışdır. Azərbaycan Respublikası 1992-ci ildən etibarən Beynəlxalq Valyuta Fondunun üzvğdğr. Bununla əlaqədar olaraq Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyi bu istiqamətdə müvcud olan beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılmışdır. Bundan irəli gələrək, Respublikanın yeni Mğlki Məcəlləsində ilk dəfə olaraq məğlki düvriyyənin iştirakzıları arasından hesablaşmalarla əlaqədar xğsusi fəsil (53-cü fəsil) nəzərdə tutulmuşdur. Mğlki Məcəllənin 972-ci maddəsinə gürə nağdsız hesablaşmalar aparılarkən üdəniş tapşırıqları ilə, akkreditiv üzrə hesablaşmalara, inkasso üzrə, zeklərlə, üdəniş kartları ilə, elektron şəkildə hesablaşmalara, habelə qanunla, qanuna uyğun məğəyyənləşdirilmiş bank qaydaları ilə və bank praktikasında tətbiq olunan işğğzar düvriyyə adətləri ilə nəzərdə tutulmuş digər formalarda hesablaşmalara yol verilir.

Beynəlxalq hesabləşmalarda həyata keçirilən mǧhǧm fəaliyyətlərdən biridə valyuta əməliyyatlarıdır.

Azərbaycan Respublikasında valyuta əməliyyatlarının aparılması prinsipləri 21 oktyabr 1994-cǧ il tarixli «Valyuta tənziimi haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununda üz əksini tapmışdır. Qanunun 1-ci maddəsində valyuta əməliyyatları ilə baǧlı bir sıra anlayışlara aydınlıq gətirilmişdir. Qanuna gürə valyuta əməliyyatları dedikdə valyuta sərvətlərinə mǧlkiyyət hǧququnun və digər hǧquqların kezməsi ilə əlaqədar əməliyyatlar, o cǧmlədən **üdənış vasitəsi kimi xarici valyutadan və xarici valyutada üdəniş sənədlərindən** istifadə edilməsi; valyuta sərvətlərinin Azərbaycan Respublikasına gətirilməsi və gündərlməsi, eləcə də Azərbaycan Respublikasından zıxarılması və gündərlməsi; beynəlxalq pul küzǧrǧlmələrinin həyata keçirilməsi başa dǧşǧlǧr. Valyuta sərvətlərinə aşağıdakılar aid edilir: 1) xarici valyuta; 2) xarici valyutada qiymətli kaǧızlar-xarici valyutada ifadə edilmiş üdəniş sənədləri (zəklər, akkreditivlər və s.), fond sərvətləri (səhmlər, istiqrazlar) və digər borc ühdəlikləri; 3) qiymətli metallar; 4) xam və emal edilmiş tıbb daş-qaş. Xarici valyutaya da üz nüvbəsində mǧvafiq xarici düvlətin və ya düvlətlər qrupunun ərazisində tədavǧldə olan və qanuni üdəniş vəsaiti sayılan, eləcə də tədavǧldən zıxarılmış və ya zıxarılan, lakin həmin ərazidə tədavǧldə olan pul nişanlarına dəyişdirilə bilən banknotlar, xəzinə biletləri və sikkələr şəklində pul nişanları, habelə xarici düvlətlərin pul vahidlərində, beynəlxalq pul və ya hesabləşma vahidlərində hesablarda olan vəsaitlər aid edilir.

Qanun valyuta əməliyyatlarının subyektlərini **rezident və qeyri-rezidentlərə** ayırılır. Rezidentlər Azərbaycan Respublikasında daimi yaşayış yeri olan, o cǧmlədən Azərbaycan Respublikası hǧdudlarından kənarda mǧvəqqəti qalan fiziki şəxslərə, Azərbaycan Respublikası qanunvericiliyinə mǧvafiq surətdə yaradılmış hǧquqi şəxslərə və hǧquqi şəxs statusuna malik olmayan mǧəssinə və təşkilatlara, onların Azərbaycan Respublikasının hǧdudlarından kənarda yerləşən filial və nǧmayəndəliklərinə, Azərbaycan Respublikası hǧdudlarından kənarda yerləşən Azərbaycan Respublikasının diplomatik və digər rəsmi nǧmayəndəliklərinə deyilir. **Qeyri-rezidentlər** dedikdə isə aşağıdakılar nəzərdə tutulur: 1) Azərbaycan Respublikasının hǧdudlarından kənarda daimi yaşayış yeri olan, o cǧmlədən Azərbaycan Respublikasında mǧvəqqəti qalan fiziki şəxslər; 2) xarici düvlətlərin qanunvericiliyinə mǧvafiq surətdə yaradılmış Azərbaycan Respublikasının

həddudlarından kənarında yerləşən həquqi şəxslər və həquqi şəxs olmayan məəssisə və təşkilatlar, onların Azərbaycan Respublikasında yerləşən filialları və nəmayəndəlikləri (bğro və agentlikləri); 3) Azərbaycan Respublikasında yerləşən xarici diplomatik və digər rəsmi nəmayəndəliklər, habelə beynəlxalq təşkilatlar, onların filialları və nəmayəndəlikləri.

Azərbaycan Respublikasında valyuta sərvətləri həm rezidentlərin, həm də qeyri-rezidentlərin məlikiyyətində ola bilər. **Rezidentlər** Azərbaycan Respublikasında məvvəkil banklarda xarici valyuta hesablarına malik ola bilərlər. Azərbaycan Respublikasının Milli Bankı tərəfindən başqa hal məəyyən edilmədikdə rezident məəssisə və təşkilatlar əldə etdikləri xarici valyutanı məcburi şəkildə məvvəkil banklardakı üz hesablarına küzğməlidirlər. Rezidentlər Milli Bankın məəyyən etdiyi hal və şərtlər daxilində Azərbaycan Respublikasının həddudlarından kənarında xarici valyuta hesabı aza bilərlər.

Rezident və qeyri-rezidentlərin Azərbaycan Respublikasının məvvəkil banklarındakı xarici valyuta hesablarının rejimi Milli Bank tərəfindən təsdiq edilən 25 iyun 1997-ci il tarixli Qaydalara əsasən məəyyən edilir.

Qeyri-rezidentlər gümrğk qaydalarına əməl etmək şərtilə valyuta sərvətlərini Azərbaycan Respublikasına küzğmək, gətirmək və gündərmək həququna malikdir.

Xarici valyuta ilə və xarici valyutada qiymətli kağızlarla əməliyyatları iki qrupa bülğrlər: **1) cari valyuta əməliyyatları; 2) kapitalın hərəketi ilə bağı valyuta əməliyyatları.**

Cari valyuta əməliyyatlarına aşığıdakılar aiddir: a) malların, işlərin və xidmətlərin ixracı və idxalı üzrə hesablaşmaların, eləcə də ixrac-idxal əməliyyatlarının 180 gğndən artıq olmayan məddətə kreditləşdirilməsi ilə əlaqədar hesablaşmaların həyata keçirilməsi üzğn xarici valyutanın Azərbaycan Respublikasına və Azərbaycan Respublikasından küzğğlməsi; b) 180 gğndən artıq olmayan məddətə maliyyə kreditlərinin alınması və verilməsi; c) əmanətlər, investisiyalar, kreditlər və kapitalın hərəketi ilə bağı başqa əməliyyatlar üzrə faizlərin, dividendlərin və digər gəlirlərin Azərbaycan Respublikasına və Azərbaycan Respublikasından küzğğlməsi; z) Azərbaycan Respublikasına və Azərbaycan Respublikasından qeyri-ticarət xarakterli küzğmələr, o cğmlədən əmək haqqı, pensiya, aliment və miras üzrə məbləğlərin küçğğlməsi, eləcə də digər bu kimi əməliyyatlar.

Kapitalın hərəketi ilə bağı valyuta əməliyyatları isə aşığıdakı

əməliyyatlar hesab edilir: a) birbaşa investisiyalar, yəni gəlir əldə etmək və məğəssisənin idarə edilməsində iştirak etmək hüququna malik olmaq məqsədilə məğəssisənin nizamnamə kapitalına qoyulan sərmayə; b) qiymətli kağızların əldə etməsi; c) torpaq və yerin təkisi də daxil olmaqla binalar, qurğular, eləcə də yerləşdiyi ölkənin qanunvericiliyi ilə daşınmaz əmlaka aid edilən digər əmlak üzərində məğlikiyyət hüququnun, habelə daşınmaz əmlak üzərində başqa hüquqların üdənilməsi üzrə küzğümlər; z) malların, işlərin və xidmətlərin ixracı və idxalı üzrə 180 gündən artıq məğddətə üdəniş məğddətlərin verilməsi və alınması; d) məğvəkkil banklar tərəfindən valyuta vəsaitlərinin 180 gündən artıq məğddətə depozitə cəlb edilməsi; f) cari valyuta əməliyyatı olmayan bəğtəğn digər valyuta əməliyyatları.

Sadalanən valyuta əməliyyatları üzrə hesablaşmalar nağdsız qaydada aparılır. Nağdsız aparılan beynəlxalq hesablaşmaların baş tutması üzğğn ilk nüvbədə beynəlxalq bank əməkdaşlığı zəruridir. Ayrı-ayrı düvlətlərin bankları arasında belə məğnasibətlərin yaranmasının əsasında onlar arasında məğxbir məğnasibətlərinin qurulması, beynəlxalq hesablaşma və üdəmə əməliyyatlarının həyata keçirilməsi qaydaları və şərtləri haqqında bağlanan razılaşmalar durur.

Məğasir düvrdə beynəlxalq bank əməliyyatlarının xeyli hissəsi SWIFT (Telekommunikasiya şəbəkəsi üzrə Maliyyə Hesablaşmaları ilə bağlı Beynəlxalq Banklararası Təşkilat) sistemi ilə həyata keçirilir. Hazırda bu təşkilat 90 ölkədə 3500-dən çox bankı birləşdirir və beynəlxalq hesablaşmaların sğrətlə həyata keçirilməsinə təminat verir.

Beynəlxalq hesablaşmalar zamanı kreditorun xeyrinə həyata keçirilən üdənişlər məğxtəlif şərtlər əsasında reallaşır. Bununla əlaqədar olaraq beynəlxalq hesablaşmaların aşağıdakı formaları fərqləndirilir: **1) sənədli akkreditiv; 2) inkasso; 3) üdəniş tapşırıqları ilə hesablaşmalar** və s.

Beynəlxalq hesablaşmanın **akkreditiv** forması zamanı üdəyicinin akkreditiv azılması haqqında tapşırığı və güstərişi ilə hərəkət edən **bank (emitent bank)** vəsait alana vəsait üdəməyi və ya küzğümlə vekselinə üdəməyi, aksept etməyi və ya uzota almağı və ya bu səlahiyyətləri başqa **banka (icrazı banka)** verməyi ühdəsinə gütgüğr. Sənədli akkreditiv üzrə hesablaşmada aşağıdakılar iştirak edir: a) sənədli akkreditiv azılması xahişi ilə zıxış edən **idxalı (alıcı)**; b) akkreditivi azan **bank-emitent bank**; c) ixrac edəni (satıcı) akkreditivin azılması haqqında xəbər dar etmək güstərişi

alan, ona akkreditivin şərtlərini təqdim edən və pul vəsaitini üdəyən icrazı bank; z) ixrac edən, xeyrinə akkreditiv azılan tərəf -benefisiar.

Sənədli akkreditiv xarici iqtisadi əqd özrə hər iki tərəfin: həm ixrac edənin, həm də idxalçının maraqlarını üzgündə ifadə edir. Bir tərəfdən ixrac edən əqd özrə üdəmənin reallaşmasına təminat alır, digər tərəfdən əmtəənin ixracı ilə əlaqədar bəğtəgn sənədlər alındıqdan sonra üdəmə yerinə yetirilir. Üdəmə benefisiar tərəfindən akkreditivdə nəzərdə tutulan hərəkətlər icra edildikdən sonra baş verir.

Beynəlxalq hesablaşmanın sənədli akkreditiv forması Beynəlxalq Ticarət Palatası tərəfindən hazırlanan sənədli akkreditivlər özgəgn unifikasiya olunmuş Qayda və Adətlər (1993-cə il redaksiyasında) əsasında aparılır. İşgəzər düvriyyə adətləri adlanan bu növ normalara Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyində də istinad edilir. Belə ki, Məğlki Məcəllənin 977.2-ci maddəsində birbaşa göstərilir ki, akkreditiv özrə hesablaşmaların həyata keçirilməsi qaydası qanunla, habelə ona uyğun məğəyyənləşdirilmiş bank qaydaları və bank praktikasında tətbiq edilən işgəzər adətləri ilə tənzimlənilir.

Sənədli akkreditivə əsasən emitent bankın özərinə gütğrdəğyğ ühdəlik tərəflərin xarici iqtisadi əqd özrə yaranan məğnasibətlərindən asılı deyildir. Tərəflər arasında bağlanmış xarici iqtisadi əqdin akkreditivi icra edən banka hez bir aidiyyəti yoxdur. Bu mənada sənədli akkreditiv özrə bağlanan əqd məğstəqil xarakter daşıyır. Amma hesablaşmanın akkreditiv forması xarici iqtisadi əqdin üzgündə üdəmənin şərti kimi nəzərdə tutula bilər. Bu zaman idxalçı (alıcı) xarici iqtisadi əqddə razılaşıdırılan məğddətdə üz bankına akkreditivin azılması haqqında göstəriş verir. Akkreditivi azan bank (emitent bank) benefisiarın bankına (icrazı bank) bu barədə xəğsusi məktubla məğraciət edir, eyni zamanda, akkreditivin icrası özgəgn onun hesabına məğəyyən pul məbləği küzğrğr və ona benefisiarı bu haqda xəbər dar etməyi tapşırır. İcrazı bank da üz nüvbəsində benefisiarı onun xeyrinə akkreditivin azılması və icranın şərtləri haqqında xəbər dar edir.

İxrac edən əmtəəni yola saldıqdan və ya işi gürdəğkdən sonra bu barədə akkreditivdə göstərilən zəruri sənədləri rəsmiləşdirir və onları icrazı banka təqdim edir. İcrazı bank sənədləri akkreditivin şərtlərinə uyğunluğunu tam yoxladıqdan sonra üdəməni həyata keçirir, bu barədə emitent bankı xəbər dar edərək, təqdim olunmuş sənədləri ona gündərir. Emitent bank sənədlərin dəğzğəgnliyğni yoxladıqdan sonra icrazı banka olan borcunu

üdəyir və sənədləri xarici ticarət gözrə yığkğ almaqdan ütrğ idxalzıya təqdim edir. Əgər icrazı bank akkreditivin şərtlərinə mğvafiq surətdə üdənişi icra etmiş və ya başqa əməliyyatı aparmışdırsa, emitent bank ona akkreditivin icrası ilə bağlı zəkdiyi xərclərin əvəzini üdəməlidir. Güstərilən xərclərin əvəzi, habelə akkreditivin icrası ilə əlaqədar emitent bankın bğtğn başqa xərclərinin əvəzi üdəyici (idxalzı) tərəfindən üdənilir.

icrazı bank zahiri əlamətlərinə güərə akkreditivin şərtlərinə uyğun gəlməyən sənədləri qəbul etməkdən imtina edərsə, bu barədə o, imtinanın səbəblərini güstərməklə vəsait alana (benefisiara) və emitent banka dərhal məlumat verməlidir.

Əgər icrazı bankın qəbul etdiyi sənədləri aldıqdan sonra emitent bank onları zahiri əlamətlərinə güərə akkreditivin şərtlərinə uyğun gəlməyən hesab edərsə, onların qəbulundan imtina edə bilər və akkreditivin şərtləri pozulmaqla vəsait alana üdənilmiş məbləği icrazı bankdan tələb edə bilər, üdənilməmiş akkreditiv gözrə üdənilmiş məbləğlərin əvəzini üdəməkdən imtina edə bilər.

Beynəlxalq hesabləşmalar praktikasında akkreditivin bir nezə nüvğndən istifadə olunur:

- zağırılan və zağırılmayan akkreditiv;
- doldurulan və doldurulmayan akkreditiv;
- təsdiq olunmuş və təsdiq olunmamış akkreditiv;
- küzğrmə və küzğrglə bilməyən akkreditiv;
- sənədli və pul akkreditivi;
- bərpa edilən və bərpa edilməyən akkreditiv.

Zağırılan akkreditiv odur ki, o, pul alanı (eksportzunu) qabaqcadan xəbərdar etmədən istənilən anda eminet bank tərəfindən üdəyicinin (importzunun) tapşırığı əsasında dəyişdirilə və ya ləğv edilə bilər.

Zağırılmayan akkreditiv isə odur ki, o, pul alanın razılığı olmadan dəyişdirilə və ya ləğv oluna bilməz. Beynəlxalq ticarətdə əsasən akkreditivin bu nüvğndən istifadə edilir.

Hər bir akkreditiv aydın şəkildə güstərməlidir ki, o, zağırılan və ya zağırılmayan akkreditivdir. Əgər belə güstəriş olmazsa, Beynəlxalq Ticarət palatasının qəbul etdiyi unifikasiyaləşdırılmış qayda və adətlərə güərə, akkreditiv zağırılmayan akkreditiv hesab edilir.

Doldurulan akkreditiv odur ki, bu akkreditivə güərə, eminet bank pul üdəyicisinin vəsaitlərini (və ya ona verilmiş kredit) pul alanın bankına (icrazı banka) gündərir.

Doddurulmayan akkreditivə güərə isə bank icrazı banka hğquq verir ki, icrazı bank eminet bankın onda olan hesabından akkreditiv məbləğinin hamısını alsın. Akkreditivin bu növündən o halda istifadə oluna bilər ki, icrazı bankla eminet bank arasında mğxbir mğnasibəti olsun.

Təsdiq edilmiş akkreditiv odur ki, bu akkreditivə güərə icrazı və ya digər bank zağırılmayan akkreditivin icrasına təminat verir. icrasına təminat verilməyən akkreditiv isə təsdiq olunmamış akkreditivi adlanır.

Küzğrmə akkreditivinə güərə, pul alan (eksportzu) icrazı banka akkreditivin tam və ya qismən başqa şəxsə verilməsi barədə göstəriş verə bilər; bu akkreditivi növü pulun həm eksportzu, həm də onun göstərişi ilə başqa şəxs tərəfindən alınmasını nəzərdə tutur.

Küzğrglə bilməyən akkreditivə güərə, akkreditiv yalnız pul alanın (eksportzunun) xeyrinə icra edilir, yəni pul ancaq eksportzuya (pul alana) verilir.

Sənədli akkreditivi odur ki, bu növ akkreditivə güərə, üdəniş maliyyə və kommersiya sənədlərinin təqdim olunması əsasında həyata keçirilir.

Pul akkreditivi adlı sənəd olub, üzgndə pul alana pul üdənilməsi barədə tapşırıq ifadə edir. Eksportzu gözgn sənədli akkreditivi daha sərfəli hesablaşma formasıdır. Ona güərə ki, sənədli akkreditiv etibarlı üdənişi təmin edir və pulun alınmasını sğrətləndirir.

Bərpa edilən akkreditivə güərə akkreditivi məbləği mğəyyən mğddətdən və ya hər dəfə istifadə olunduqdan sonra avtomatik surətdə təzələnir.

Hesablaşmanın inkasso forması zamanı bank ixrac edənin tapşırığı ilə idxalıdan onun ğnvanına gündərilən əmtəəyə güərə üdənişin alınması və onun ixrac edənin hesabına küzğrglməsi əməliyyatlarını aparır. Inkasso hesablaşması zamanı meydana gələn mğnasibətlərdə aşağıdakılar iştirak edir: a) üz bankına inkasso əməliyyatlarının aparılmasını tapşıran tərəf, **ixrac edən-mğştəri**; b) mğştəridən inkasso əməliyyatının aparılması **tapşırığını alan bank (remitent bank)**; c) inkasso tapşırığını yerinə yetirmək ğzrə əməliyyatda iştirak edən **bank (inkasso edən bank)**; z) **üdəyici (idxalı).**

inkasso ğzrə hesablaşmalar Beynəlxalq Ticarət Palatası tərəfindən hazırlanan inkasso gözgn unifikasiya edilmiş Qaydalar ğzrə (1996-cı il redaksiyasında) aparılır. Həmin sənəd, onun tüvsiiyyəedicilik xarakter daşmasına baxmayaraq işğğzar düvriyyə adəti kimi tətbiq edilir.

Azərbaycan Respublikasının Mülki Məcəlləsinin 984.2-ci maddəsinə görə inkasso özrə hesablaşmaların həyata keçirilməsi qaydası qanunla, qanuna əsasən müəyyənləşdirilmiş bank qaydaları və bank praktikasında tətbiq olunan işgüzar düvriyyə adətləri ilə tənzimlənir.

Inkasso əməliyyatında bank ixraz edənə idxalı arasında bir nüv vasitəzi qismində zıxış edir. Əmtənin xarizi iqtisadi əqd özrə gündərilməsi zamanı sənədlər üdəyiciyə bank vasitəsilə təqdim edilir. Inkasso edən bank (icrazı bank) üdəyicidən üdənişi aldıqdan sonra onu remitent bankın hesabına küzürür. Sonuncu da üz nüvbəsində onu müştərinin hesabına ütürür.

Inkasso özrə bətgən sənədlər təlimata uyğun olmalıdır. Hər hansı sənəd olmadıqda və ya sənədlər zahiri əlamətlərinə görə inkasso tapşırığına uyğun gəlmədikdə icrazı bank inkasso tapşırığına aldığı şəxsə bu barədə dərhal məlumat verməlidir. Güstərilən qqsurlar aradan qaldırılmadıqda bank sənədləri icra etmədən qaytara bider.

Inkasso özrə Qaydalarda hesablaşmanın bu forması zamanı istifadə edilən sənədlərin iki nüvə fərqləndirilir:1) maliyyə sənədləri;2) kommersion sənədləri. Maliyyə sənədlərinə veksəl, zək, üdəmə qəbzləri, kommersion sənədlərinə isə hesablar, yğkğn gündərilməsi ilə əlaqədar, mülkiyyət haqqında sənədlər aid edilir.

Sənədlər alındıqları formada icrazı bank tərəfindən üdəyiciyə təqdim edilir, amma inkasso əməliyyatının rəsmiləşdirilməsi özğn zəruri olan bank qeydləri və yazılar istisna edilir. Əgər sənədlər təqdim olunduqda üdənilməlidirsə, icrazı bank inkasso tapşırığına aldıqdan dərhal sonra sənədləri üdənişə təqdim etməlidir. Əgər sənədlər başqa müddətdə üdənilməlidirsə, icrazı bank üdəyicinin akseptini almaq özğn sənədləri inkasso tapşırığına aldıqdan dərhal akseptə təqdim etməlidir, üdəniş isə sənəddə güstərilmiş üdəniş müddətinin zətdiği gğndən gec olmayaraq tələb olunmalıdır. Alınmış məbləğlər icrazı bank tərəfindən dərhal remitent bankın sərəncamına verilməli, həmin bank isə bu məbləğləri müştərinin hesabına salmalıdır.

Inkasso əməliyyatı komission xarakter daşdığına görə əvəzli hesab edilir. icrazı bank inkasso edilmiş məbləğlərdən ona zatan muzdu və xərclərin əvəzini tuta bilər.

Inkasso hesablaşma forması daha zox idxalının mənafeyinə uygundur. Belə ki, bu hesablaşma zamanı üdəmə əməliyyatı faktiki olaraq ixrac edən tərəfin özərinə dğşən bətgən hərəkətlər yerinə yetirildikdən sonra

baş verir və son ana qədər üdəyicinin üdəmədən imtina etmək imkanı ilə bağlı risk müvcud olur. Bununla əlaqədar olaraq təcrəbədə inkasso əməliyyatı, bir qayda olaraq, əlavə şərtlərlə müşayiət olunur.

Bank küzğmələri formasında (**üdəniş tapşırığı ilə**) hesablaşmalar əsasən milli qanunvericiliklə nizama salınır. Azərbaycan Respublikasının Məhkəmə Məcəlləsində bu institut 973-976-cı maddələrlə tənzimlənir.

Üdəniş tapşırığı ilə hesablaşma zamanı bank üdəyicinin tapşırığı ilə onun hesabında olan vəsait hesabına məğəyyən pul və vəsaitini bu və ya başqa bankda üdəyicinin göstərdiyi şəxsin hesabına qanunla nəzərdə tutulmuş və ya qanuna uyğun təyin edilmiş müddətdə küzğməyi ühdəsinə götürür. bu şərtlə ki, bank hesabı məqaviləsində daha qısa müddət nəzərdə tutulmasın və ya bank praktikasında tətbiq olunan işgəzar düvriyyə adətləri ilə daha qısa müddət məğəyyənləşdirilməsin.

Bu növ hesablaşmanın həyata keçirilməsi qaydası qanunla, habelə ona uyğun məğəyyənləşdirilmiş bank qaydaları və bank praktikasında tətbiq olunan işgəzar düvriyyə adətləri ilə tənzimlənir. Azərbaycan Respublikasının Məhkəmə Məcəlləsi ilə bank tərəfindən üdəniş tapşırığının yerinə yetirilməsi şərtləri, tapşırığın icrası, tapşırığın icra edilməsinə və ya lazımınca icra edilməməsinə görə məsuliyyət məsələləri məğəyyən edilmişdir.

Bank təminatı. Xarici iqtisadi əlaqələrdə bank təminatı (qarantıya) məqaviləsinə də tez-tez rast gəlinir. **Bu zaman üdəmə qabiliyyəti etibarlı olan bank, bir qayda olaraq, vəkalət alan kimi zıxış edir və o, zəmanətçi bank kimi üz məştərişi gözün zamin durur.**

Bildiyimiz kimi xarici iqtisadi əqd gözrə tərəflərin hər biri əqdin icrası ilə əlaqədar məğəyyən risk daşıyır. Ühdəliyin lazımı qaydada icra olunmaması və üdəmənin vaxtında yerinə yetirilməməsi ilə bağlı olan belə riskdən qorunmaq gözün istifadə edilən vasitələrdən biri kimi də bank təminatı məqaviləsi zıxış edir. Bu o deməkdir ki, məştəri üz borcunu vaxtında verə bilməsə, bank həmin borcu üz hesabına üdəyəcəyini ühdəsinə götürür.

Bank təminatı ilə bağlı həquqi məsələlər Azərbaycan Respublikasının yeni Məhkəmə Məcəllənin 478-ci maddəsinin tələbləri baxımından bank təminatı (qarantıya) məqaviləsinə görə qarant (bank) digər şəxsin (prinsipalın) xahişi ilə prinsipalın kreditoruna (benefisiara) qarantıya ühdəliyinin şərtlərinə uyğun olaraq benefisiar pul məbləğinin üdənilməsi barədə yazılı tələb təqdim etdikdə həmin məbləği üdəyəcəyi barədə yazılı ühdəlik verir.

Mölkü Məcəllənin bank təminatı ilə (qarantiya) bağlı normaları (m: 478-490) beynəlxalq hesablaşmalarda tətbiq edilən müvafiq işgüzar düvriyyə adətlərinə uyğundur. Həmin normalar Beynəlxalq Ticarət Palatası tərəfindən sistemləşdirilən tələb üzrə qarant üzgün unifikasiya edilmiş Qaydalarda (1992-ci il) üz əksini tapmışdır.

Bankın benefisiar qarşısında qarantiya ilə nəzərdə tutulan ühdəliyi müstəqil ühdəlikdir və icrasının təminatı üzgün verdiyi əsas ühdəlikdən, hətta qarantiya da bu ühdəliyə istinad edilsə belə, asılı deyildir. Qarant prinsipalın benefisiar qarşısında ühdəliyini (xarici iqtisadi əqd üzrə ühdəliyi) lazımınca icra etməsini təmin edir. Prinsipalın üz üzərinə düşən ühdəliyi lazımınca yerinə yetirməsi benefisiara qarantiya üzrə pul məbləğinin üdənilməsinə dair tələblə zıxış etmək hüququ verir. Benefisiarın belə tələbi qarantiyada güstərilmiş sənədlərdə bir yerdə qaranta (banka) yazılı formada təqdim edilməlidir. Tələbdə benefisiar prinsipalın təminatı üzgün qarantiya verilmiş əsas ühdəliyi pozmasının nədən ibarət olduğunu güstərməlidir. Qarant da üz nüvbəsində bu barədə prinsipalı məlumatlandırır və tələbin surətini bətgün sənədlərlə bir yerdə ona təqdim edir.

Beynəlxalq bank və ticarət praktikasında bank təminatının bir nezə nüvəndən istifadə edilir. Predmetindən asılı olaraq o, bir nezə nüvə bülğnğr:

- tender və ya müsbəiqə təminatı;
- icra təminatı;
- avans təminatı;
- üdəniş təminatı;
- gümrğk təminatı;
- məhkəmə təminatı;
- iddia təminatı;
- konosament təminatı.

Tender (müsbəiqə) təminatı zərərə düşdğyğ halda tender (müsbəiqə) həyata keçirən təşkilatı təmin etmək məqsədinə xidmət edir. **İcra** təminatı mal gündərilməsini, iş gürglməsini və ya xidmət güstərilməsini təmin edir.

Avans təminatı eksportzu (saticı) tərəfindən ühdəlik icra edilmədiyi halda (mal gündərilmədiyi halda) importzunun (alıcının) avans kimi üdədiyi məbləğın geri alınmasını təmin edir. **Üdəniş** təminatı istənilən müqavilə, o cğmlədən kredit müqaviləsi üzrə üdənişi təmin edir. **Gümrğk** təminatı isə gümrğk üdənişlərinin həyata keçirilməsini təmin edir. **Məhkəmə** təminatı

proses xərclərini təmin etmək məqsədi gədgər. **İddia** təminatı nəzərdə tutur ki, mala həbs qoyulduğu halda şəxs təminat verərək, həmin mala sərəncam vermək hğququ əldə edə bilər. **Konosament** təminatı daşıyıcı yğkğ konosament olmadan verdiyi halda vurulan zərərin əvəzinin üdənilməsini təmin edir.

Beynəlxalq hesablaşmalarda qiymətli kağız kimi veksəl və zeklərdən geniş istifadə edilir. Belə ki, xarici iqtisadi əqdlər gžrə üdəmələrin qiymətli kağızlarla həyata keçirilməsi tərəflər arasında nəzərdə tutula bilər.

Veksəl üdəniş və hesablaşma vasitəsidir. Buna gürə də beynəlxalq ticarətdə hesablaşma veksəldən istifadə olunmaqla da həyata keçirilə bilər. Veksəl vasitəsilə beynəlxalq hesablaşma geniş səviyyədə tətbiq edilir ki, bunu onun malik olduğu üzgnəxas xğsusiyyətlərlə izah etmək olar. Veksəlin **birinci** xğsusiyyəti ondan ibarətdir ki, o, kredit alətidir. Belə ki, malları veksəlin küməyi ilə kreditlə alıb-satmaq olar: alıcı (importzu) satıcıdan (eksportzudan) mal alarkən, onunla nağd pula yox, veksəl vermək yolu ilə hesablaşır ki, həmin veksəl yalnız mğəyyənləşdirilmiş mğddətdə üdənilməlidir. Belə halda komməriya krediti güz qabağındadır. Bu, mahiyyətçə, eksportzunun (satıcının) importzudan (alıcıdan) komməriya krediti alması deməkdir.

İkincisi, veksəl hesablaşma vasitəsidir. Belə ki, verilmiş malın əvəzində importzudan (alıcıdan) alınan veksəl sonradan hesablaşma vasitəsi kimi istifadə oluna bilər; əgər importzudan (alıcıya) veksəl alınmışsa, həmin veksəl başqa malın satıcısına verilə bilər. Bu zaman həmin satıcı ilə pul hesablaşması veksəl əsasında həyata keçirilir. Deməli, veksəl qarşılıqlı hesablaşma mğnasibətlərinə xidmət edə bilər.

Gžgncğsgğ, veksəl üdəniş vasitəsidir. Belə ki, importzu (alıcı) eksportzuya (satıcıya) malın pulunu (işin və ya xidmət pulunu) nağd pula yox, veksəl verməklə üdəyir. Veksəl pul üdənişini əvəz edir. Belə halda veksəl pul funksiyasını yerinə yetirir. Digər tərəfdən veksəl gündərilmiş malın pulunun üdənilməsinə təminat verir. Təsadğfi deyildir ki, beynəlxalq ticarət praktikasında veksəl ən geniş yayılmış təminat formalarından biridir.

İstənilən forma hesablaşma zamanı veksəldən kifayət qədər tez-tez istifadə edirlər. Belə halda ühdəliyi (üdəniş gžrə ühdəlik) şərtsiz xarakter alır və mal gündərilməsindən (xidmət güstərilməsindən, iş gürğlməsindən) asılı olmur.

Veksəl dedikdə, elə bir pul sənədi (qiymətli kağız) başa dğşğlğr ki, bu

sənəddə adına veksəl yazılan şəxsin vekseli verən şəxsdən pul almaq hüququnu təsdiq edən şərtsiz pul ühdəliyi ifadə olunur.

Vekselin beynəlxalq-hüquqi tənzimlənməsi

Hər bir dövlət üz veksəl qanunvericiliyinə malikdir. Əlbəttə, ayrı-ayrı dövlətlərin veksəl qanunvericiliyi bir-birindən fərqlənir. Veksəl əsasında həm də müxtəlif dövlətlərin subyektləri (banklar, firmalar, müəssisələr və s.) arasında qarşılıqlı münasibətlər yarandığına görə, veksəl qanunvericiliyinin maddi və kollizion hüquq normalarının beynəlxalq unifikasiyasına zərurət yarandı və unifikasiyası uğurla nəticələnmişdir. Nəticədə 7 iyun 1930-cu ildə Cenevrə veksəl konvensiyaları qəbul edildi.

1930-cu ildə Millətlər Liqası zərivəsində Cenevrədə keçirilən konfrasda iştirakçı dövlətlər veksəl hüququ ilə əlaqədar aşağıdakı üç konvensiyayı imzalayırlar: 1) küzğmə və adi veksəl haqqında vahid qanun barədə Konvensiya; 2) küzğmə və adi veksellərə münasibətdə gərb rğsumu haqqında Konvensiya; 3) küzğmə və adi veksəl barədə qanunların bir sıra kolliziya məsələlərinin həlli haqqında Konvensiya.

Küzğmə və adi veksəl haqqında vahid qanun barədə Konvensiyaya əlavə kimi küzğmə və adi veksəl haqqında nümunəvi qanunun mətni hazırlanmış və onun əsasında qanun qəbul etmək vəzifəsi iştirakçı dövlətlərin özərinə ühdəlik olaraq qoyulmuşdur. Respublikası 2 may 2000-ci il tarixdə həmin Konvensiyaya qoşulmuş və bundan irəli gələrək veksellə əlaqədar Azərbaycan Respublikasının Qanunvericiliyi Konvensiyada nəzərdə tutulan normalara uyğunlaşdırılmışdır.

Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyində veksəl haqqında normalar Məhkəmə Məcəllənin 1004-1048-ci maddələrində üz əksini tapmışdır.

Beynəlxalq hesablaşmalarda həm **adi**, həm də **küzğmə** veksellərdən istifadə olunur. Küzğmə veksəl bir şəxsin digər şəxsə onun gəzğncğ şəxsə müəyyən müddətdə müəyyən məbləğdə pul verilməsi haqqında yazılı əmrinə deyilir. Adi veksəl isə bir və ya bir neçə şəxsin müəyyən məbləğ pulu müəyyən edilmiş vaxtda üdəyəcəkləri barədə şərtsiz yazılı ühdəliyidir.

Veksəl haqqında nümunəvi qanuna müvafiq olaraq Azərbaycan Respublikasının Məhkəmə Məcəlləsində vekselin anlayışı, küzğmə vekselin tərtibi və forması, indossament, aval (veksəl zəminliyi), vekselin akseptə verilməsi, veksəl gəzrə üdəniş, xarici valyuta ilə verilən veksellər, vekselin üdənişindən və ya akseptindən imtina, imtinaya protest verilməsi, adi

vaksələ irəli sığrılən tələblər və s. məsələlər üz əksini tapmışdır.

Veksel hıquqi ilə baęlı kollizion məsələlər isə küzğrmə və adi veksel barədə qanunların bir sıra kolliziya məsələlərinin həlli haqqında Konvensiya ilə tənzimlənilir: küzğrmə və ya adi veksel ęzrə ühdəlik daşıyan şəxsin qabiliyyəti onun milli qanunu ilə męəyyən edilir. Milli qanun digər ölkənin qanununa istinad etdikdə, axırncı tətbiq edilir. Bu qayda ilə męəyyən edilən qanunla veksel ęzrə ühdəlik daşıma qabiliyyətinə şəxs malik olmasa da, o, əgər ərazisində vekseli imzaladıęı ölkənin qanuna əsasən belə qabiliyyətə malikdirsə, məsuliyyət daşıyır; adi və küzğrmə veksel ęzrə ühdəliyin forması ühdəliyin imzalandıęı ölkənin qanunu ilə męəyyən edilir; reqres qaydasında iddianın verilməsi męddəti sənədin tərtib olunduęu yerin qanununa əsasən męəyyən edilir və s.

Adi və küzğrmə veksel haqqında vahid qanun męəyyən edən Cenevrə konvensiyaları qitə hıquq sistemli ölkələrin qanunvericiliyinə əsasən hazırlandıęına güərə anqlo-sakson hıquq sistemli ölkələr, o cęmlədən ABŞ və Büyğk Britaniya həmin konvensiyalara qoşulmayıblar. Cenevrə konvensiyalarının universal xarakter daşımadıęını nəzərə alıb Beynəlxalq Ticarət Hıququ və BMT Komissiyası (YUNSiTRAL) tərəfindən beynəlxalq küzğrmə vekselləri və beynəlxalq sadə veksellər haqqında BMT Konvensiyasının layihəsi işlənilib hazırlanmışdır. 3 dekabr 1988-ci ildə Konvensiya BMT Baş Məclisi tərəfindən bəyənilmişdir. Konvensiyanın «Beynəlxalq küzğrmə vekseli (YUNSiTRAL Konvensiyası)» və «Beynəlxalq sadə veksel (YUNSiTRAL Konvensiyası)» sərlüvhəli veksellərə tətbiqi nəzərdə tutulur. Konvensiyada küzğrmə və sadə veksellərin hansı halda beynəlxalq olması meyarları güstərilmişdir. Küzğrmə veksel o vaxt beynəlxalq hesab edilir ki, aşağıda güstərilən beş yerdən ən azı ikisi ayrı-ayrı düvlətlərin ərazisinə aid olsun: 1) küzğrmə vekselin zıxarıldıęı yer; 2) vekseli verən şəxsin imzasının yanında güstərilən yer; 3) üdəyicinin adının yanında güstərilən yer; 4) üdənişi alanın adının yanında güstərilən yer; 5) üdəmə yeri. Ehtimal edilir ki, vekselin zıxarıldıęı və ya üdəmə yeri vekseldə güstərilir və belə yer Razılıęa Gələn Düvlətin ərazisidir.

Konvensiyaya güərə sadə veksel o vaxt beynəlxalq hesab edilir ki, aşağıda güstərilən dürd yerdən ən azı ikisi męxtəlif düvlətlərin ərazisinə aid olsun: 1) vekselin zıxarıldıęı yer; 2) vekseli verən şəxsin imzasının güstərilədiyi yer; 3) üdənişi alanın adının yanında güstərilən yer; 4) üdəmə yeri. Gęman edilir ki, üdəmə yeri vekseldə güstərilir və belə yer Razılıęa

Gələn Düvlətin ərazisindədir.

Konvensiya hazırlanarkən hər iki hüquq sisteminin ənənələri mümkün həddə nəzərə alınmışdır. Lakin Konvensiya anqlo-sakson hüquq sistemində formalaşan qaydadan fərqli olaraq zeki küzürmə vekselinin bir növü kimi inkar edir.

Zek orderli qiymətli kabız olub, ifadə etdiyi pul məbləğinin zek sahibinə üdənilməsi barədə zek verənin banka verdiyi və hez nə ilə şərtləndirilməyən yazılı sərəncamını ifadə edən sənəddir. Beynəlxalq hesablaşmalarda zeklərin istifadəsini tənzimləyən hüquq normaları 19 mart 1931-ci ildə Cenevrədə qəbul edilən aşağıdakı iki konvensiya ilə unifikasiya edilmişdir: 1) zeklər haqqında vahid qanun barədə Konvensiya; 2) zeklər haqqında qanunların kolliziyasının bəzi məsələləri haqqında Konvensiya.

Cenevrə Konvensiyasına güərə zekdə bir sıra zəruri rekvizitlər üz əksini tapmalıdır, əks təqdirdə belə rekvizitlərə cavab verməyən zek etibarsız hesab edilə bilər. Konvensiya məcburi rekvizitlər sırasına aşağıdakıları aid edir: sənədin mətninə daxil edilmiş «zek» adı (sənədin tərtib edildiyi dildə; müəyyən pul məbləğini üdəmək barədə sadə və hez nə ilə şərtləndirilməyən tapşırıq; üdənişi icra edənin adı; üdənişin yeri; zekin tərtib olunduğu tarix və yer; zek verənin imzası.

2 may 2000-ci ildən Azərbaycan Respublikası zeklər haqqında vahid qanun barədə Konvensiyanın iştirakçısıdır. Bununla əlaqədar olaraq Azərbaycan Respublikasının zek qanunvericiliyi müvafiq beynəlxalq normalara uyğunlaşdırılmışdır.

Cenevrə zek konvensiyalarının əsas müddəaları Azərbaycan Respublikasının Mülki Məcəlləsinin 1049-1069-cu maddələrində üz ifadəsini tapmışdır. Həmin normalarla zeklə hesablaşmanın ümumi müddəaları, zekin rekvizitləri, onun üdəmə qaydası, zekin başqasına verilməsi, aval (zek zəminliyi), hesablaşma zeki və s. məsələlər tənzimlənir.

1. Beynəlxalq daşımaların təşkili və hüquqi tənzimlənməsi.

Beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin, xüsusən də bu münasibətlərin əsas forması olan **beynəlxalq ticarətin həyata keçirilməsində nəqliyyat böyük rol oynayır**. Belə ki, beynəlxalq ticarət ölkələrə **mallar gətirilməsi (idxal əməliyyatı)** və ölkələrdən **malların çıxarılması (ixrac əməliyyatı)** üzrə ölkələrarası ticarət deməkdir; malların ölkələrə gətirilməsi və malların ölkədən aparılması isə yalnız nəqliyyatın vasitəsi ilə təmin oluna bilər; ölkələr üçün iqtisadi-təsərrüfat əhəmiyyətli mallar (istehsal vasitələri, avadanlıqlar, tikinti materialları və digər yüklər), habelə ərzaq məhsulları nəqliyyatın köməyi ilə bir ölkədən digərinə daşınır; nəqliyyat olmadan sərnişinlər mənzil başına çatdırıla bilməzlər. Nəqliyyat həm də ölkələr arasında elmi-texniki və mədəni əməkdaşlığın həyata keçirilməsində böyük rol oynayır; şübhəsiz nəqliyyat fəaliyyəti olmadan ölkələr arasında belə əməkdaşlıqdan söhbət gedə bilməz.

Beynəlxalq iqtisadi münasibətləri, elmi-texniki və mədəni əməkdaşlığı həyata keçirmək üçün, hər şeydən əvvəl, ölkələr arasında nəqliyyat əlaqələrinin yaranması tələb edilir.

Ümumdünya Ticarət Təşkilatı sistemində qüvvədə olan **xidmətlərin ticarəti üzrə Baş sazişdə** xidmətin çoxsaylı növləri göstərilir. Onlar içərisində **beşi** əsas xidmət növü sayılır:

- maliyyə xidməti;
- beynəlxalq rabitə xidməti;
- turizim;
- əmək xidməti;
- nəqliyyat xidməti.

Göstərilənlər arasında ən çox nəqliyyat xidməti gəlir gətirir; bütün xidmətlərdən əldə olunan gəlirin **25%-i** nəqliyyatın payına düşür.

Nəqliyyat xidməti **iki** cür olur:

- daxili nəqliyyat xidməti;
- beynəlxalq nəqliyyat xidməti.

Daxili nəqliyyat xidməti daxili nəqliyyat bazarında realizə olunaraq (satılaraq) daxili daşımaları həyata keçirmək məqsədi güdür. **Beynəlxalq nəqliyyat xidməti** isə beynəlxalq nəqliyyat bazarında realizə olunaraq beynəlxalq daşımaların həyata keçirilməsini təmin edir.

Həmçinin daşımaların da **iki** növü fərqləndirilir:

- daxili daşıma;
- beynəlxalq

Müəyyən bir ölkənin ərazisində həyata keçirilən daşımaya **daxili daşıma** deyilir; daşımanın bu növü yalnız bir ölkənin ərazisi ilə məhdudlaşır; daxili daşıma ölkə daxilində həyata keçirilən daşımadır; daxili daşıma həyata keçirilən zaman təyinat və göndərmə (yola salma) yerləri müxtəlif yox, eyni bir dövlətin ərazisində olur.

O ki qaldı beynəlxalq daşımaya, hüquq ədəbiyyatında onun **iki** xarakterik əlaməti göstərilir:

- **daşımanın iki və daha çox dövlət arasında həyata keçirilməsi;**
- **daşımanın beynəlxalq nəqliyyat sazişlərində müəyyən edilən şərtlər əsasında həyata keçirilməsi;**

Göstərilir iki əlamətə uyğun gələn daşıma beynəlxalq daşıma hesab edilir. Məhz həmin əlamətlər baxımından beynəlxalq daşımaya elmi (doktrinal) anlayış verilməlidir.

Beynəlxalq daşıma dedikdə, iki və daha çox dövlət arasında istənilən nəqliyyat növlərindən istifadə edilməklə yüklərin və sərnişinlərin elə daşınması başa düşülür ki, bu zaman göndərmə və təyinat məntəqələri müxtəlif dövlətlərin ərazisində yerləşməli və ya daşıma xarici dövlətin ərazisindən istifadə edilməklə, beynəlxalq nəqliyyat sazişləri ilə müəyyən edilən şərtlər əsasında həyata keçirilməlidir.

Bəzi hüquq ədəbiyyatlarında beynəlxalq daşımanın başqa əlamətləri də göstərilir. **Məsələn**, qeyd edilir ki, əgər nəqliyyat prosesinin iştirakçılarından biri (yük göndərən, yükalan, sərnişin və ya daşıyıcı) **xarici şəxs** olarsa, belə daşıma **beynəlxalq daşıma** hesab edilir. Bu mövqe ilə çətin razılaşmaq mübahisələr doğurur. Ona görə ki, **bir ölkə** daxilində həyata keçirilən daxili daşıma münasibətlərində də xarici şəxs iştirak edə bilər, lakin belə daşıma beynəlxalq daşıma hesab edilmir. Məsələn, Azərbaycan Respublikasında fəaliyyət göstərən

xarici müəssisə (yük göndərən) Bakıdan Gəncə şəhərinə yük göndərir. Əlbəttə, bu halda daxili daşıma münasibəti yaranır.

Bəzi müəlliflərin fikrincə, müvafiq sazişlərdə iştirak edən iki və daha çox ölkənin ərazisində həyata küçirilən və yaxud dövlət sərhədini keçməklə bağlı olan daşıma beynəlxalq daşımadır. Bunlar da mübahisəli fikirlərdir. Belə ki, daşımanın beynəlxalq daşıma hesab olunması üçün onun iki və daha çox dövlətin ərazisində faktiki olaraq həyata keçirilməsi və ya daşımanın dövlət sərhədini keçməklə bağlı olması tələb edilmir; bunlar vacib deyildir. Çünki yük (və ya sərnişin) xarici dövlətin ərazisinə daxil olmaya da və ya sərhədi keçməyə də bilər (məsələn, yükün itdiyi və ya sərnişinin öldüyü hallarda). Lakin daşıma xarici dövlətin ərazisində həyata keçirilməsə də və ya yük (və ya sərnişin) dövlət sərhədini keçməsə də, o beynəlxalq daşıma hesab edilir.

Beynəlxalq daşımaya xarici element xasdır. Məhz həmin element onu daxili daşımadan fərqləndirməyə imkan verir. Bəs bu element nədən ibarətdir?

Əvvəllər qeyd etdiyimiz kimi, Beynəlxalq xüsusi hüquq doktrinasında xarici element üç əsas qrupa bölünür; Birincisi, **subyektə aid olan** və onu xarakterizə edən xarici element; **obyektə aid olan** və onu xarakterizə edən xarici element; **hüquqi fakta aid olan** və onu xarakterizə edən xarici element. Bununla bərabər qeyd etmişdik ki, xarici elementin bu kimi **üçqruplu** təsnifatı heç də qəti xarakter daşımır; beynəlxalq xüsusi hüquqla tənzimlənən münasibətlərə başqa xarici element də xas ola bilər. Beynəlxalq daşımada məhz subyektə, obyektə və hüquqi fakta aid olmayan xarici element vardır. Belə ki, burada **xarici element nəqliyyat əməliyyatının predmeti olan yük və sərnişinlərin xaricə daşınmasına** aiddir. Əgər yükün və sərnişinlərin **xaricə çatdırılması** nəzərdə tutularsa, belə daşımada **xarici element** vardır və buna görə də o, **beynəlxalq daşıma hesab adılır.** Xarici element yükün və sərnişinin xaricə göndərilməsinə aiddir.

Beynəlxalq daşıma həyata keçirilərkən, adətən, yük (və ya sərnişin) göndərmə və təminat yerləri müxtəlif ölkələrin ərazisində olur. Bununla yanaşı, həmin yerlər eyni bir dövlətin ərazisinə də ola bilər; lakin başqa dövlətin ərazisində dayanmaq nəzərdə tutulmalıdır. Bu daşıma da beynəlxalq daşıma kimi tanınır. Məsələn, hava gəmisi Moskva şəhərindən (göndərmə yeri) Vladivostok şəhərinə (təyinat yeri) yük daşıyarkən Çin Xalq Respublikasının ətrafında dayanır. Beynəlxalq daşıma göz qabağındadır.

Beynəlxalq daşımanın hüquqi tənzimlənməsi.

Beynəlxalq daşımaların əsas hüquqi tənzimlənmə mənbəyi **beynəlxalq nəqliyyat sazişləri (müqavilələri)** hesab olunur ki, onlara hüquq ədəbiyyatında çox vaxt **nəqliyyat konvensiyaları** deyilir. Yalnız çay nəqliyyatı istisna təşkil edir; bu növ nəqliyyatın həyata keçirdiyi daşıma fəaliyyəti dünyanın əksəriyyət

ölkələrində daxili qanunvericiliklə tənzimlənilir.

Təbii ki, hər bir nəqliyyat növü **özünəməxsus** xüsusiyyətlərə malikdir. Bu xüsusiyyətlər, ilk növbədə, nəqliyyat növünün texniki və kommertiya istismarına aiddir. Bu səbəbdən bütün nəqliyyat növlərinin hamısının xüsusiyyətlərini nəzərə alan vahid universal konvensiya qəbul etmək mümkün olmamışdır. Buna görə də **nəqliyyat konvensiyaları hər bir nəqliyyat növü üçün ayrıca olaraq qəbul edilmişdir.**

Beynəlxalq daşımaları tənzim edən nəqliyyat konvensiyaları, birincisi, **unifikasiyalaşdırılmış maddi hüquq normaları** nəzərdə tutur. Bu normaların köməyi ilə beynəlxalq daşımaların əsas məsələləri həll edilir və **maddi-hüquqi tənzimləmə** həyata keçirilir. Onlar daşıma şərtlərinin eyni cür müəyyən olunmasına imkan verən normalardır. Belə normalarla, adətən, müəyyən edilir:

- daşıma (nəqliyyat) sənədi;
- yükün daşınmaya qəbul edilməsi;
- daşıyıcının məsuliyyəti;
- daşıyıcıya iddia və pretenziya vermək qaydası.

Əgər unifikasiyalaşdırılmış maddi hüquq normaları nəzərdə tutan nəqliyyat konvensiyası olmazsa (belə normalar müəyyənləşdirilməzsə), onda beynəlxalq daşımaları tənzimləmək üçün beynəlxalq müqavilələrdə (nəqliyyat konvensiyalarında) müəyyən edilən **unifikasiyalaşdırılmış kollizion normalara** müraciət edilir. Bunlara bünəlxalq xüsusi hüquqda əvvəllər göstərdiyimiz kimi, beynəlxalq müqavilə **kollizion normaları** deyilir. Bu normaların köməyi ilə tətbiq edilməli olan qanunvericilik seçilir və kollizion tənzimləmə həyata keçirilir.

Nəqliyyat konvensiyalarında və müxtəlif ölkələrin daxili qanunvericiliyində beynəlxalq daşımaların kollizion-hüquqi tənzimlənməsi üçün bir sıra xüsusi kollizion prinsiplər nəzərdə tutulmuşdur. Onlara aiddir:

- yükün (və ya sərnişinin) göndərildiyi ölkənin qanunu;
- daşımaların həyata keçirdiyi ölkənin qanunu;
- yükün saxlandığı ölkənin qanunu;
- təyinat ölkəsinin qanunu.
- pretenziya verildiyi ölkənin qanunu;
- məhkəmənin fəaliyyət göstərdiyi ölkənin qanunu.

Bir sıra qanunvericiliyi, praktikası və nəzəriyyəsində **“daşıyıcının qanunu”** beynəlxalq hava daşımaları sahəsində ümumi kollizion prinsip (bağlama) kimi nəzərdə tutulur. **“Bayraq qanunu”** (lex flagi) isə dövlətlərin əksəriyyətinin qanunvericiliyində beynəlxalq dəniz daşımaları tənzimləmək üçün ümumi kollizion prinsip kimi müəyyən edilir. İngilis-amerikan hüquq sisteminə daxil olan ölkənin praktikasında **“məhkəmənin qanunu”** ümumi kollizion prinsip kimi

geniş tətbiq edilir.

Unifikasiyalaşdırılmış maddi və kollizion hüquq normalarını tətbiq etmək üçün nəqliyyat konvensiyasını imzalayan dövlətin həmin normaları **daxili (milli) hüquqi qüvvə ilə təmin etməsi vacibdir**. Beynəlxalq hüquq (müqavilə) normalarının dövlətdaxili hüquq tərəfindən belə həyata keçirilməsinə hüquq doktrinasında **implementasiya** deyilir. **Implementasiya** isə müxtəlif formalarda həyata keçirilir: beynəlxalq müqavilənin ratifikasiya formasında; beynəlxalq müqaviləyə qoşulma formaları və s.

Nəqliyyat konvensiyaları, şübhəsiz, sayca nə qədər çox olmasına baxmayaraq, beynəlxalq daşımaya aid məsələlərin hamısını tənzimləmək üçün **dövlətdaxili qanunvericilikdən** istifadə olunur. Dövlətdaxili qanunvericilik beynəlxalq daşımanı hüquqi tənzimləmənin ikinci mənbəyidir. Söhbət ayrı-ayrı dövlətlərin daşıma münasibətlərini tənzimləyən daxili qanunvericiliyindən gedir. Daxili qanunvericilikdə kollizion normalar nəzərdə tutulmuşdur ki, onlara beynəlxalq xüsusi hüquq doktrinasında **daxili kollizion normalar** deyilir. Əgər beynəlxalq daşımanı tənzimləyən unifikasiyalaşdırılmış (beynəlxalq) maddi və kollizion hüquq normaları yoxdursa, onda daxili kollizion normalardan istifadə olunur. Bu normalar göstərir ki, hansı ölkənin qanunvericiliyi beynəlxalq daşımanı tənzim etməkdən ötrü tətbiq edilməlidir. Onların köməyi ilə **beynəlxalq daşımanın kollizion-hüquqi tənzimlənməsi həyata keçirilir**.

Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyində daxili kollizion normalar “Beynəlxalq xüsusi hüquq haqqında” qanunda nəzərdə tutulmuşdur (15-ci və 26-cı maddələr). Bu normalara görə, beynəlxalq daşıma “**tərəflərin iradə sərbəstliyi**” (**lex voluntatis**) kimi əsas kollizion prinsiplə (bağlama ilə) tənzimlənilir. Əgər tərəflər arasında Beynəlxalq daşımaya tətbiq edilməsi qanunvericilik barədə razılıq olmazsa, onda “**daşıyıcının qanunu**” kimi əlavə (**subsidiar**) kollizion prinsiplərdən istifadə olunur.

Daxili qanunvericilikdə kollizion normalardan başqa, xüsusi olaraq beynəlxalq daşımalar üçün nəzərdə tutulmuş **maddi hüquq normaları** da ifadə edilmişdir. Onlara beynəlxalq xüsusi hüquq doktrinasında **birbaşa (bilavasitə) qüvvəsi olan normalar** deyilir. Belə normalara Azərbaycan Respublikasının Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsində və “Aviasiya haqqında” qanununda rast gəlinir. Onlar **eksterritorial qüvvəsi olan normalardır**; bu normaların hüquqi qüvvəsi dövlətin ərazisindən kənarında həyata keçirilən beynəlxalq daşımalara şamil olunur.

Birbaşa qüvvəsi olan normalar əsasən dəniz və hava daşımaları haqqında qanunvericilikdə ifadə edilmişdir. Bu, onunla izah edilir ki, nəqliyyatın bu növlərinin fəaliyyəti beynəlxalq daşımaların həyata keçirilməsi ilə daha sıx bağlıdır. Xarici ölkələrin dəniz qanunvericiliyində də birbaşa qüvvəsi olan normalar nəzərdə tutulmuşdur.

Beynəlxalq daşımaların hüquqi tənzimlənməsi **beynəlxalq nəqliyyat təşkilatlarının fəaliyyəti** ilə sıx surətdə bağlıdır. Belə ki, nəqliyyat həm də beynəlxalq xarakterli fəaliyyətdir. Buna görə də beynəlxalq daşıma münasibətlərini beynəlxalq təşkilatların iştirakı ilə tənzimləmənin vacib effekti vardır.

Beynəlxalq nəqliyyat təşkilatları XIX əsrin sonunda yaranmağa başlamışlar və daşıma münasibətləri sferasında həyata keçirdikləri fəaliyyətin əhatə dairəsi kifayət qədər genişdir. Onlar:

- nəqliyyat konvensiyalarının layihəsini hazırlayırlar;
- nəqliyyat konvensiyalarının imzalanması üçün diplomatik konfrans çağırırlar;
- müxtəlif nəqliyyat və texniki qaydalar işləyib hazırlayırlar;
- yük və sərnişinlərin daşıma qaydalarını hazırlayırlar;
- nəqliyyat konvensiyalarının izahını (kommentariyasını) verirlər;
- vasitəçilik etməklə mübahisələri arbitrajda həll edirlər və s.

Beynəlxalq nəqliyyat təşkilatları iki qrupa bölünür:

- hökumətlərarası beynəlxalq nəqliyyat təşkilatları;
- qeyri-hökumət beynəlxalq nəqliyyat təşkilatları.

Hökumətlərarası beynəlxalq nəqliyyat təşkilatları odur ki, onların səlahiyyətinə nəqliyyatın bu və digər sahəsinə aid olan ümumi xarakterli nəqliyyat məsələləri daxildir. Bu təşkilatlar **məhdud (funksional) beynəlxalq hüquq subyekliyinə** malikdir; buna görə də onlar **funksional immunitətdən** istifadə edir. Bundan fərqli olaraq, qeyri-hökumət nəqliyyat təşkilatları nə beynəlxalq hüquq subyektinə malikdir, nə də immunitətdən istifadə edir. Onlar qeyri-kommersiya xarakterli beynəlxalq fəaliyyəti ilə məşğul olurlar. Beynəlxalq nəqliyyat təşkilatının bu növü hansı ölkədə olursa (yerləşirsə), həmin ölkənin də hüquqi şəxsi sayılır.

Qeyri-hökumət beynəlxalq nəqliyyat təşkilatları odur ki, onların səlahiyyətinə, adətən, xüsusi xarakterli nəqliyyat məsələlərinin həlli daxildir.

Beynəlxalq nəqliyyat təşkilatları (həm hökumətlərarası, həm də qeyri-hökumət nəqliyyat təşkilatları) nəqliyyatın növləri üzrə yaradılır.

Dəniz nəqliyyatı sahəsində fəaliyyət göstərən əsas qurum **Beynəlxalq Dəniz təşkilatı** (International Maritime organization- IMO) adlanır. O, qısaca abbreviatura ilə (sözlərin baş hərfləri ilə müxtəsər yazılışı) **“İMO”** adlanır. Bu təşkilat 1948-ci ildə yaranmışdır. 1982-ci ilə kimi o, **Hökumətlərarası Dəniz Məsləhət Təşkilatı** adlanmışdır. İMO-nun olduğu yer London şəhəridir. Onun **əsas məqsədi** dəniz gəmiçiliyi və bu sahədəki problemlərlə bağlı olan beynəlxalq münasibətləri tənzim etməkdən ibarətdir. İMO texniki məsələləri həll edir, gəmiçiliyin effektivini və dənizdə təhlükəsizliyi təmin edir, dənizin

çirklənməsinin qarşısını alır, beynəlxalq dəniz gəmiçiliyində diskriminasiyanı (hüququ tapdalanmanı, ayrı-seçkiliyi) aradan qaldırır, əsassız və ədalətsiz məhdudiyətlərlə mübarizə aparır və digər işlərlə məşğul olur.

Dünya dövlətlərinin böyük əksəriyyəti İMO-nun tərkibinə daxildir. Buna görə də o, **hökumətlərarası təşkilatdır**. İMO **BMT-nin ixtisaslaşdırılmış idarəsi** hesab olunur.

İMO-nun tərkibinə (üzvlüyünə) dünya dövlətlərinin böyük əksəriyyəti daxildir. **Məclis** onun ali orqanı hesab edilir ki, burada üzv dövlətlərin hamısının nümayəndələri iştirak edirlər. İMO –nun üç yardımçı orqanı vardır: dənizin təhlükəsizliyi üzrə komitə (İMO-nun başlıca funksiyası); hüquq komitəsi; müdafiə komitəsi.

İMO çərçivəsində yeni konvensiyaların layihəsi işlənir, mövcud konvensiyalar isə təkmilləşdirilir. İndiyə kimi o, müxtəlif sahələrə dənizdə təhlükəsizlik məsələlərinə, dənizin çirkləndirilməsinə və s.) aid olan 40-dan çox konvensiya qəbul edilmişdir. İMO həm də bu və ya digər məsələ (yükdaşıma, gəmiçilik vəs.) barəsində **tövsiyə xarakterli sənədlər** qəbul edir ki, onlar üzv dövlətlər üçün məcburi qüvvəyə malik deyildir.

Dəniz nəqliyyatı sahəsində həm də qeyri-hökumət təşkilatları fəaliyyət göstərir. **Baltika və Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı** onlardan biridir. O, 1905-ci ildə yaradılmışdır. **BİMKO** onun qısaldılmış adıdır. Bu təşkilatın da fəaliyyəti dəniz nəqliyyatının hüquqi tənzimlənməsinin inkişafına və təkmilləşdirilməsinə yönəlmişdir. Belə ki, BİMKO dəniz daşımalarını rəsmiləşdirən və müqavilə sənədi olan çarterin proformasını hazırlayır, ona yenidən baxır, gəmi sahiblərinin istifadə etmələri üçün bir tipli daşıma sənədi qəbul edir və s.

Beynəlxalq Dəniz Komitəsi də qeyri-hökumət təşkilatıdır. Bu təşkilatın da fəaliyyəti hüquqi tənzimlənmənin inkişafına və təkmilləşdirilməsinə təsir göstərir. O, xüsusi olaraq ticarət gəmiçiliyi ilə bağlı olan hüquqi məsələləri öyrənmək məqsədi ilə yaradılmışdır.

Hava nəqliyyatı sahəsində iki beynəlxalq təşkilatın fəaliyyəti xüsusilə əhəmiyyətlidir. Həmin təşkilatlara aiddir:

- Beynəlxalq Mülki Aviasiya təşkilatı (International Civil Aviation Orgaziation-IKAO);
- Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyası (International Air Transport Association-İATA).

Göstərdiyimiz hər iki təşkilatın çoxillik fəaliyyət təcrübəsi vardır. Onlar dünya mülki aviasiyasının inkişafında böyük rol oynayırlar.

Beynəlxalq Mülki Aviasiyasının Təşkilatı dünya hava nəqliyyatının coxtərəfli əsaslarla beynəlxalq səviyyədə tənzimlənməsinə həyata keçirən əsas

orqandır. O, hava nəqliyyatı sahəsində ən nüfuzlu və ən iri təşkilatdır. Həmin təşkilat qısaca olaraq abberaviatura ilə “**İKAO**” adlanır.

İKAO-nun təsis **edilməsi beynəlxalq mülki aviasiya haqqında Çikaqo konvensiyasında** (7 dekabr 1944-cü ildə qəbul olunmuşdur) nəzərdə tutulmuşdu. Həmin konvensiya ratifikasiya olunduqdan sonra 1947-ci ildə İKAO yaradıldı. Məhz bu ildən o, **BMT-nin ixtisaslaşdırılmış təşkilatı (agentliyi)** sayılır.

İKAO **beynəlxalq hökumətlərarası təşkilatdır**. dövlətlər yalnız BMT-nin razılığı ilə onun üzvü ola bilərlər. Dünya dövlətlərinin böyük əksəriyyəti onun üzvüdürlər.1999-cu ilə İKAO üzvü olan dövlətlərin sayı 192 olmuşdur.Onun iqamətgahı Monreal şəhərində (Kanada)yerləşir.

İKAO-nun ali orqan Məclis sayılır. Buraya bütün üzv dövlətlər daxildir.Məclis 3 ildə bir dəfədən gec olmayaraq yığılır.

İKAO-nun məqsədi bunlardan ibarətdir: beynəlxalq hava naviqasiyasının prinsiplərini hazırlamaq; beynəlxalq hava nəqliyyatının planlaşdırılmasına və inkişafına kömək etmək; hava yollarının və aeroportların inkişafını təmin etmək; dünya ölkələrinin təhlükəsiz, müntəzəm və qənaətcil hava nəqliyyatına olan tələbatını ödəmək.

İKAO beynəlxalq konvensiyaların və beynəlxalq hava nəqliyyatına aid digər sənədlərin layihəsini hazırlayır, hava nəqliyyatının problemlərini öyrənir və digər məsələlərə məşğul olur. Ümumiyyətlə, mülki aviasiyanın fəaliyyəti ilə bağlı olan məsələləri həll etmək **İKAO-nun əsas vəzifəsini** təşkil edir. İKAO çərçivəsində beynəlxalq hava daşımalarının hüquqi tənzimlənməsinə yönələn bir sıra konvensiyalar hazırlanmış və qəbul edilmişdir. Məsələn, beynəlxalq hava daşımalarının bəzi qaydalarının ünifikasiyası üçün monreal konvensiyası (1990-cu ilin may ayı).

Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyası beynəlxalq hava daşıma şərtlərinin müəyyən edilməsində vacib rol oynayır. Bu təşkilat çikaqo konvensiyası (1944) imzalandıqdan sonra 19 aprel 1945-ci ildə havana şəhərində (kuba) yaradılmışdır. O, abberaviatura ilə “**İATA**” adlanır.

İATA **beynəlxalq qeyri-hökumət təşkilatıdır**. O, aviaşirkətlərin elə bir assosiasiyasıdır ki, həmin şirkətlər müntəzəm kommersiya aviadaşımalarını yerinə yetirirlər. Belə ki, İATA-nın tərkibinə dünyanın 130 ölkəsindən 230 üzv aviaşirkət daxildir. Bunlardan yalnız 202-si həqiqi üzv sayılır. İKAO üzvü olan dövlətin bayrağı altında müntəzəm beynəlxalq hava daşımalarını yerinə yetirən istənilən aviaşirkət **İATA-nın həqiqi üzvü** ola bilər. Öz ölkəsində daxili müntəzəm hava xətlərində daşımalar həyata keçirən aviaşirkətlər həyata keçirən aviaşirkətlər isə İATA-nın həqiqi yox, **assosiasiya edilmiş üzvləri** sayılır; onlar məşvərətçi səs hüququna malikdirlər.

İATA-nın məqsədi: müntəzəm və qənaətcil hava nəqliyyatının inkişafına

təsir etmək; aviaşirkətlərin kommersiya fəaliyyətinin iqtisadi nəticələrinin yaxşılaşdırılmasına yönələn tədbirlər hazırlamaq; aviaşirkətlər arasında əməkdaşlığın inkişafına yönələn tədbirlər görmək.

İATA tariflər və onların tətbiqi qaydalarını hazırlayır, beynəlxalq hava nəqliyyatında kommersiya işinin prosedurasını unifikasiya edir və standartlaşdırır, aviadaşımaların vahid qaydalarını təsdiq edir, daşıma sənədlərini formalaşdırır və s.

Bunlardan əlavə, regional hökumətlərarası mülki aviasiya təşkilatları da fəaliyyət göstərir. Belə təşkilatlara aiddir: **Avropa Mülki Aviasiya Təşkilatı – EKAK** (Avropa şurasının təşəbbüsü və İKAO-nun dəstəyi ilə 1954-cü ildə Strasburq konfransında yaradılmışdır; o, Qərbi Avropa mülki aviasiyasının fəaliyyətini əlaqələndirmək üçün yaradılan ilk regional hökumətlərarası Təşkilatdır); **Aeranaaviqasiyanın təhlükəsizliyi üzrə Avropa təşkilatı** 1963-cü ildə yaradılmışdır); **Afrika Mülki Aviasiya Təşkilatı – AFKAK** (1969-cü ildə yaradılmışdır; 32 Afrika dövləti onun üzvüdür; BMT-nin Afrika üzrə İqtisadi Komissiyasının üzvü olan istənilən dövlət həmin təşkilata daxil ola bilər); **Ərəb Dövlətlərinin Mülki Aviasiya Şurası- KAKAS** (1967-ci ildə yaradılmışdır; 20 dövlət onun üzvüdür; İKAO-da iştirak edən ərəb dövlətlərinin hava nəqliyyatının iqtisadi problemlərini həll etmək üçün səylərini əlaqələndirmək onun əsas məqsədi sayılır); **Latın Amerikasının Mülki Aviasiya Komissiyası – LAKAK** (1973-cü ildə yaradılmışdır; bu təşkilatın 19 dövlət üzvüdür; onun üzvü qismində yalnız Cənubi və Mərkəzi Amerika dövlətləri, habelə Karib hövzəsi dövlətləri iştirak edə bilər).

Bu təşkilatlar müvafiq regionlarda hava nəqliyyatının problemlərinin həll edir, həmin regionlarda olan dövlətləri fəaliyyətini, habelə aviaşirkət və aeroportların işini əlaqələndirir.

Bəzi regional təşkilatların isə əsas məqsədi **daşıma sənədlərini unifikasiya etmələndən** ibarətdir: Afrika Aviaşirkətlər Assosiasiyası (1968); Avropa Birliyi Aviaşirkətlər Assosiasiyası(1980); Uzaq şərq Aviaşirkətlər Assosiasiyası (1966).

Avtomobil nəqliyyatı sahəsində də bir sıra beynəlxalq təşkilatlar fəaliyyət göstərir. Onların sayı çox da deyil. Özü də indiyə kimi həmin sahədə **İxtisaslaşdırılmış beynəlxalq hökumətlərarası təşkilat yaradılmamışdır.** Qeyri-hökumət təşkilatları arasında ən nüfuzlu təşkilat **Beynəlxalq Avtomobil Nəqliyyatı İttifaqı** hesab olunur. O, abbreviatura ilə “**İRU**” adlanır. avropanın və bir sıra ölkələrin milli avtonəqliyyat birlikləri İRU-nun üzvüdür. Daşımanı rəsmiləşdirmək üçün İRU nəqliyyat (daşıma) sənədinin (qaimənin) formasını hazırlamışdır ki, həmin sənəd daşıyıcılara, ekspeditorlara, operatorlara və agentlərə tövsiyyə olunur.

Bəzi avtonəqliyyat təşkilatları nəqliyyat (daşıma) sənədlərinin və yol hərəkəti qaydalarının unifikasiyası ilə məşğul olurlar. Belə təşkilatlara aiddir:

Beynəlxalq Avtomobil Federasiyası (1904); Beynəlxalq xalq avtoyol Federasiyası (1948).

Dəmiryolu sahəsində də indiyə kimi iri və nüfuzlu hökumətlərarası beynəlxalq təşkilat yaradılmamışdır. Bu sahədə fəaliyyət göstərən qurumlar qeyri-hökumət təşkilatlarıdır. Onların əsas işi beynəlxalq dəmir yolu daşımaları sahəsində hüquqi məsələləri həll etməkdən ibarətdir.

2. BEYƏLXALQ DAŞIMALARIN TƏSNİFATI.

Beynəlxalq daşıma praktikasına, beynəlxal xüsusi hüquq doktrinasına və beynəlxalq nəqliyyat sazişlərinə uyğun olaraq beynəlxalq daşımalar müxtəlif meyarlara əsasən təsnifatlaşdırılır və hər bir növünə özünəməxsus hüquqi xüsusiyyətlər xasdır.

Xarici nəqliyyat əməliyyatının predmetinə görə beynəlxalq daşınmasının üç növü fərqləndirilir:

- beynəlxalq yükdaşıma;
- beynəlxalq sərnişin daşıma;
- beynəlxalq baqaj daşıma.

Əgər xarici (beynəlxalq) nəqliyyat əməliyyatlarının predmetini yük təşkil edərsə, buna **beynəlxalq yükdaşıma** deyilir: xarici beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatının predmeti qismində sərnişin çıxış edərsə, belə daşıma **beynəlxalq sərnişin daşıma** adlanır. Xarici nəqliyyat əməliyyatının predmeti baqajdan ibarət olduğu halda, **beynəlxalq baqaj daşıma** adlanır.

Beynəlxalq daşımaların vaxtaşırı olmasından asılı olaraq onun **iki** növü fərqləndirilir:

- beynəlxalq müntəzəm daşıma;
- beynəlxalq qeyri-müntəzəm daşıma.

Beynəlxalq müntəzəm daşıma odur ki, belə daşıma hərəkət cədvəlinə

əsasən vaxtaşırı olaraq, müəyyən sənədlərdə (daşıma qaydalarında və digər sənədlərdə) əvvəlcədən nəzərdə tutulmuş şərtlərlə həyata keçirilir; müəyyən marşrut və hərəkət istiqaməti onun əsas əlamətlərindən biridir; daşımanın bu növündə **daşıma haqqı tərəflərin razılığı ilə yox, adətən, tariflərlə müəyyən edilir**. Məsələn, hava gəmilərinin hər gün Bakıdan Moskvaya sənişin daşılması beynəlxalq müntəzəm daşımaya misal ola bilər.

Beynəlxalq qeri-müntəzəm daşıma dedikdə, vaxtaşırı olaraq həyata keçirilməyən daşıma başa düşülür; bu növ daşıma qabaqcadan müəyyən edilmiş hərəkət cədvəlinə əsasən yerinə yetirilmir; belə daşıma o halda həyata keçirilir ki, ona ehtiyac olsun; daşımanın istiqaməti hər konkret hal üçün fərdi olaraq müəyyən olunur; **daşıma haqqı tərəflərin razılığına əsasən müəyyənləşdirilir**.

Daşıma (nəqliyyat) sənədinin formasından asılı olaraq beynəlxalq daşımanın üç növü fərqləndirilir:

- qaimə ilə rəsmiləşdirilən beynəlxalq daşıma;
- çarterlə rəsmiləşdirilən beynəlxalq daşıma;
- konosamentlə rəsmiləşdirilən beynəlxalq daşıma.

Qaimə, çarter və konosament beynəlxalq daşımalarda istifadə olunan **daşıma (nəqliyyat) sənədinin formalarıdır**. Daşıma nəqliyyat sənədinin forması nəqliyyatın növü ilə müəyyən edilir. Beynəlxalq dəmir yolu və avtomobil nəqliyyatında əsas daşıma sənədi **qaimə** hesab edilir. Beynəlxalq dəniz nəqliyyatında daşıma **konosament və çarterlə**, bəzi hallarda isə qaimə ilə rəsmiləşdirilə bilər. Beynəlxalq hava nəqliyyatında isə daşıma münasibətlərində **qaimə və çarter** kimi sənədlərdən istifadə olunur.

Beynəlxalq daşımanın həyata keçirilməsində iştirak edən nəqliyyat növünün sayından asılı olaraq onun iki növü fərqləndirilir:

- unimodal daşıma;
- intermodal daşıma.

Əgər beynəlxalq daşıma yalnız bir nəqliyyat növünün köməyi ilə həyata keçirilərsə, belə daşımaya **unimodal daşıma** deyilir. Bu daşımanın əsasında ənənəvi nəqliyyat sistemi (unimodal transport) durur.

Bəzən beynəlxalq daşımanı nəqliyyatın bir növü ilə həyata keçirmək mümkün olmur; belə halda beynəlxalq daşımanı yerinə yetirmək üçün birdən çox nəqliyyat növündən istifadə olunur. Belə daşıma intermodal daşıma və ya beynəlxalq qarışıq daşıma adlanır.

İntermodal daşıma dedikdə, elə beynəlxalq daşıma başa düşülür ki, bu daşımanın həyata keçirilməsində ən azı iki nəqliyyat növü iştirak edir. Başqa sözlə desək, əgər beynəlxalq daşımanın həyata keçirilməsində bir neçə nəqliyyat növünün daşıyıcısı iştirak edərsə, buna intermodal daşıma deyilir. İntermodal

daşıma “combined transport” və ya “multimodal transport” da adlanır.

Beynəlxalq daşımanın neçə nəqliyyat(daşıma) sənədi ilə rəsmiləşdirilməsindən asılı olaraq onun iki nəsas növü fərqləndirilir:

- birbaşa beynəlxalq daşıma;
- birbaşa olmayan beynəlxalq daşıma.

Birbaşa beynəlxalq daşıma odur ki, belə daşıma bir neçə daşıyıcı tərəfindən həyata keçirilərsə də yalnız bir daşıma sənədi ilə rəsmiləşdirilir. Bu, o deməkdir ki, birbaşa beynəlxalq daşıma yerinə yetirilərkən yalnız bir daşıma müqaviləsi bağlanır;

Birbaşa olmayan beynəlxalq daşıma isə, iki ardıcıl daşıma sənədi ilə rəsmiləşdirilir; bu zaman təbii ki, iki daşıma müqaviləsi bağlanılır.

Beynəlxalq nəqliyyatın növündən asılı olaraq beynəlxalq daşıma 5 əsas növə bölünür:

- beynəlxalq dəmir yolu daşması;
- beynəlxalq hava daşması;
- beynəlxalq avtomobil daşması;
- beynəlxalq dəniz daşması;
- beynəlxalq qarışıq daşıma.

Beynəlxalq dəmir yolu daşması.

Beynəlxalq dəmir yolu nəqliyyatı beynəlxalq nəqliyyatın əsas növlərindən biridir. Dəmir yolu nəqliyyatı hər bir ölkənin nəqliyyat sisteminin başlıca elementi olub, həmin sistemdə aparıcı yer tutur. Onun rolu malik olduğu **texniki-iqtisadi üstünlüklərlə** müəyyən edilir:

- dəmir yolu nəqliyyatı universal xarakterə malik olan nəqliyyat növüdür (bu nəqliyyatın vasitəsilə ən müxtəlif yükləri daşımaq mümkündür; o, yük və sərnişinlərin kütləvi sürətdə daşınmasına imkan verən nəqliyyat növüdür);
- dəmir yolu nəqliyyatı yüksək daşıma qabiliyyətinə malik olan nəqliyyat növüdür;
- dəmir yolu **hava şəraitindən asılı olmayaraq müntəzəm sürətdə fəaliyyətdə** nəqliyyat növüdür; müntəzəmlik onun əsas xüsusiyyətlərindən biridir;
- dəmir yolu nəqliyyatı **böyük daşıma sürətinə malik olan təhlükəsiz** nəqliyyat növüdür; o, yük və sərnişinləri təyinat yerinə müəyyən edilmiş müddətdə və təhlükəsiz çatdırmağa imkan verir;
- dəmir yolu nəqliyyatı **coğrafi və iqlim şəraitindən nisbətən az asılı olan** nəqliyyat növüdür;

- dəmir yolu nəqliyyatı **manevr etmə qabiliyyətinə** malikdir;
- dəmir yolu nəqliyyatında **daşıma haqqı nisbətən ucuzdur.**

Beynəlxalq dəmir yolu nəqliyyatının işi, bir qayda olaraq, beynəlxalq sazişlərə uyğun olaraq həyata keçirilir. Belə ki, beynəlxalq iqtisadi və mədəni münasibətlərin inkişafı yük və sərnişinlərin dəmir yolu nəqliyyatının vasitəsilə xarici ölkələrə daşınmasına gətirib çıxarır; bu zaman **yük və sərnişinlərin dəmir yolu daşınması beynəlxalq sazişlərin predmeti olur.** Yük və sərnişinlər hansı ölkələrin ərazisi ilə daşınarsa, həmin ölkələr də öz aralarında belə sazişlər bağlayırlar. Məhz həmin sazişlər əsasında beynəlxalq dəmir yol daşımaları həyata keçirilir. Belə sazişlər bağlandıqda dövlətlər arasında həyata küçirilən dəmir yola yük və sərnişin daşımaları **beynəlxalq xarakter alır.** Belə halda daşıma prosesi iki ayrıca mərhələyə bölünür və iki daşıma müaviləsi bağlanılır. Bu müqavilələrdən biri yük və sərnişinlərin göndərdiyi ölkənin, digəri isə təyinat ölkəsinin daxili qanunvericiliyi ilə tənzimlənir.

Beynəlxalq dəmir yol daşımalarının həyata keçirilməsini təmin edən beynəlxalq sazişlər iki yerə bölünür:

- ikitərəfli sazişlər;
- çöxtərəfli sazişlər.

Beynəlxalq dəmir yol daşımaları barədə ikitərəfli sazişlər iki dövlət arasında bağlanır: burada daşıma şərtləri müəyyən edilir ki, iki dövlət arasında daşımalar bu şərtlər əsasında həyata keçirilir. Azərbaycan Respublikası Ukrayna, Gürcüstan, RF və digər ölkələrlə belə sazişlər bağlanmışdır.

Beynəlxalq dəmir yol daşımaları barədə çöxtərəfli sazişlərdə isə iştirak edən dövlətlərin sayı çoxdur. Dünyada iki əsas belə saziş qəbul olunmuşdur:

- beynəlxalq dəmir yol yük daşımaları barədə saziş;
- beynəlxalq dəmir yol yük daşımaları barədə saziş (KOTİF).

Beynəlxalq dəmir yol daşımaları barədə saziş MDB ölkələri və bir sıra digər dövlətlər üçün qüvvədədir. Bu saziş MDB ölkələri arasında həyata keçirilən beynəlxalq dəmir yol yük daşımalarını tənzimləyən əsas normativ aktdır.

Beynəlxalq dəmir yol yük daşımaları barədə saziş (KOTİF) isə Qərbi və Mərkəzi Avropa ölkələri və digər ölkələr (Asiya və Şimali Afrika ölkələri) üçün qüvvədədir.

Beynəlxalq dəmir yol **yük daşımaları barədə saziş.**

Saziş **Qarşılıqlı İqtisadi Yarşım Şurası (QİYŞ) çərçivəsində** hazırlanaraq 1 yanvar 1951-ci ildən qüvvəyə minmişdir. Saziş preambuladan, 8 bölmədən, 41 maddə və 20 əlavədən ibarətdir. Burada sazişin tətbiq sferası, daşıma sənədi,

yükün təyinat yerinə çatdırma müddəti, yükün daşımaya qəbul edilməsi, daşıma haqqı, təyinat yerində yükə yetirməsi, daşıyıcının məsuliyyəti, iddia və pretenziyalar verməsi ilə bağlı münasibətləri tənzimləyən formala müəyyən edilir. Saziş iştirakçı dövlətlərin stansiyaları arasında həyata keçirilən birbaşa beynəlxalq dəmir yol yük daşımalarına tətbiq edilir; beynəlxalq daşımalar iştirakçı dövlətlərin dəmir yol şəbəkəsi üzrə yerinə yetirilir.

Saziş daxili daşımalara tətbiq edilmir. Başqa dövlətin ərazisində yalnız tranzitlə yerinə yetirilən daşımalara da saziş şamil edilmir.

1 oktyabr 1997-ci ildə Bakı şəhərində **MDB və Pribaltika ölkələri** arasında həmin sazişin ayrı-ayrı normalarının tətbiqinin xüsusiyyətləri barədə saziş imzalandı. 1998-ci ilin sentyabr ayında sazişin yeni mətni dərc olundu. sazişdə 11 MDB ölkəsi (Ermənistan Respublikasından başqa), 3 Pribaltika dövləti (Estoniya, Litva və Latviya), habelə Albaniya, Bolqarıstan, Vyetnam, İran, Çin, Koreya Xalq demokratik Respublikası, Monqolustan və polşa (cəmi 22 dövlət) iştirak edir. **Azərbaycan Respublikası sazişi imzalayan ölkələr sırasındadır.**

Beynəlxalq dəmir yol daşımalarının rəsmiləşdirilməsi. Sazişdə beynəlxalq dəmir yol yük daşımalarının rəsmiləşdirilməsinə toxunan müvafiq normalar nəzərdə tutulur. Bu normalara görə, **beynəlxalq qaimə** beynəlxalq dəmir yol yük daşımalarını rəsmiləşdirən əsas nəqliyyat (daşıma) sənədi hesab olunur. Bu sənəd tərəflər (yük göndərən və daşıyıcı) arasında sadə yazılı formada **beynəlxalq dəmir yol yük daşıma müqaviləsi** bağlanmasını ifadə edir, müqavilənin bağlanma faktını, eləcə də müqavilə şərtlərini təsdiqləyir. Yük və qaimə daşıyıcı (yük göndərmə stansiyası) tərəfindən qəbul olunduğu anda **müqavilə bağlanmış** sayılır.

Sazişdə **daşıma haqqını** tənzimləyən müvafiq normalar nəzərdə tutulmuşdur. Sazişin 13 – 15 – ci maddələri məhz həmin məsələyə həsr edilmişdir. Əgər daşımanı yükün göndərdiyi ölkənin dəmir yolu həyata keçirərsə, daşıma haqqı göndərmə stansiyasında yük göndərən ödəyir; yox əgər yükü təyinat ölkəsinin dəmir yolu daşıyarsa, daşıma haqqını təyinat stansiyasında yükə alan verir.

Daşıma haqqından başqa, yükün daşınması ilə bağlı olaraq digər xərclər də çəkilə bilər. Daşıma haqqına və həmin xərclərə birlikdə **daşıma ödənişi** deyilir.

Daşıma ödənişi daşıma müqaviləsi bağlanan gün qüvvədə olan **tariflər** əsasında verilir: ödəniş yek göndərmə və təyinat ölkələrinin **milli (daxili) valyutaları** ilə həyata keçirilir.

Saziş **pretenziya və iddialarla** bağlı olaraq yaranan münasibətləri də tənzimləyir. Sazişin 29-31-ci maddələri məhz həmin münasibətlərin tənzimlənməsinə həsr edilmişdir. Məhkəmədə daşıyıcıya iddia verməkdən qabaq əvvəlcə ona **pretenziya** göndərməlidir ki, yaranmış mübahisə **məhkəmədənə qarşı yolla** həll edilsin. Belə ki, saziş **məcburi pretenziya**

prosedurası müəyyən edir.

Pretenziya təmin olunmadıqda isə pretenziya göndərən (verən) şəxs məhkəmə qaydasında pretenziya göndərilən daşıyıcıya iddia verir.

Pretenziya və iddia verilməsi üçün 9 aylıq müddət müəyyənləşdirilir. Daşıyıcıya yazılı formada pretenziya verilməsi 9 aylıq müddətin axımını dayandırır.

Kollizion- hüquqi tənzimləmə. Saziş maddi hüquq normalarından əlavə həm də kollizion normalar nəzərdə tutur. Bu normaların vasitəsilə beynəlxalq dəmir yol daşımalarının bu və ya digər məsələlərin **kollizion- hüquqi tənzimlənməsi** həyata keçirilir. Həmin normaları iki növə bölmək olar: **ümumi kollizion norma; xüsusi kollizion norma.** Ümumi kollizion norma yükün daşındığı ölkənin qanununun tətbiq edilməsini göstərir (tənzimlənməyi tələb edən məsələ hansı ölkədə müəyyənləşdirilibsə, o ölkənin də qanunu tətbiq edilməlidir).

Xüsusi kollizion normalar isə yükü göndərən qanununun (yükün daşıma qəbul edilməsinə münasibətdə) və təyinat ölkəsinin (yükün verilməsinə münasibətdə) tətbiq olunmasını göstərir. Başqa sözlə desək, yükün daşınma qəbul olunması ilə bağlı münasibətdə yük göndərən ölkənin, yükün yükalana verilməsi ilə bağlı olan münasibətdə isə təyinat ölkəsinin qanunu tətbiq edilir.

Digər sazişlər. Əvvəllər SSRİ dövlətinə daxil olan dövlətlər, yəni MDB və Pribaltika ölkələri arasında bir neçə çoxtərəfli regional saziş bağlanmışdır ki, onlar postsovet məkanında beynəlxalq dəmiryol nəqliyyatının tənzimlənməsində vacib rol oynayır. Həmin sazişlərə aiddir: **yük vaqonların və konteynerlərin inventar parklarının bölünməsi haqqında saziş (1993); yük vaqonlarından və konteynerlərdən birgə istifadə edilməsi barədə saziş (1993); dəmir yol daşıma vasitələrinin yenidən təchix olunması və təzələnməsi sahəsində əməkdaşlıq haqqında saziş (1994).**

Birinci və ikinci sazişlər MDB və Pribaltika ölkələri üçün, üçüncü saziş isə 12 MDB ölkəsi üçün qüvvədədir. **Azərbaycan Respublikası hər üç sazişin iştirakçısıdır.**

Beynəlxalq sərnişin daşımaları haqqında saziş.

Beynəlxalq sərnişin daşımaları haqqında saziş MDB və Pribaltika ölkələrində həyata keçirilən beynəlxalq sərnişin daşımalarını tənzimləyən **çoxtərəfli nəqliyyat konvensiyasıdır.** Bu saziş 1950-ci ildə SSRİ və sosialist ölkələri arasında bağlanmışdır. 28 may 1997-ci ildə Tallin şəhərində MDB və Pribaltika ölkələrinin **dəmir yol idarələri həmin sazişin tətbiq edilməsinin xüsusiyyətləri barədə saziş imzaladılar.** Bunun əsasında beynəlxalq sərnişin daşımaları haqqında sazişin yeni mətni hazırlandı. Sazişdə MDB ölkələri, Pribaltika dövlətləri və digərləri iştirak edir. Azərbaycan Respublikası da sazişin iştirakçısıdır.

Sazişə görə beynəlxalq sərnişin daşması **biletlə** rəsmiləşdirilir. Hər bir sərnişinə özü ilə pulsuz 35 kq-a kimi **əl yükü** aparmağa icazə verilir. Əgər sərnişin həmin şəkildən artıq əmlk aparasa, o, **baqaj** hesab edilir. Buna görə də sərnişinə **baqaj qəbzi** verilir. Baqaj qəbzi baqaj daşımamı rəsmiləşdirən sənəddir.

Daşıyıcı **sərnişinin sağlamlığına (səhhətinə) vurulan zərərə görə məsuliyyət daşıyır**. Bu məsuliyyət hadisənin baş verdiyi ölkənin qanunvericiliyi ilə tənzimlənir (kollizion hüquqi tənzimləmə).

Daşıyıcı həm də **baqajın salamat qalmamasına** (itməsinə, korlanmasına, əskik çıxmasına və digər hallara) görə, habelə baqajın təyinat yerinə çatdırılma müddətinin ötürülməsinə görə **zərərin əvəzini ödəmə və dəbbə pulu (cərimə) formasında** məsuliyyət daşıyır. Əl yükünün salamat qalmamasına görə məsuliyyət daşıyıcının yox, sərnişinin üzərinə düşür.

Daşıyıcıya tələb irəli sürmək üçün **məcburi pretenziya prosedurası (icraatı)** nəzərdə tutulmuşdur. Pretenziya və iddia vermək üçün 6 aylıq müddət müəyyən edilir.

Beynəlxalq dəmir yol daşımaları barədə saziş. (KOTİF).

Uzun müddət beynəlxalq dövriyyədə dəmir yol nəqliyyatını tənzimləyən əsas akt **Bern konvensiyası** olmuşdur. Bu konvensiya beynəlxalq dəmir yol daşımaları haqqında qəbul edilmişdir. Bu konvensiya beynəlxalq dəmir yol daşımaları barədə konvensiya başa düşülür. O, özündə iki konvensiyayı birləşdirir:

- beynəlxalq dəmir yol yük daşımaları barədə Bern konvensiyası;
- beynəlxalq dəmir yol sərnişin daşımaları haqqında Bern konvensiyasını.

Beynəlxalq dəmir yol yük daşımaları barədə Bern konvensiyası (Bern yük konvensiyası) 1890-cı ildə 9 Avropa ölkəsi (o cümlədən Rusiya) tərəfində qəbul edilmişdir. 1923-cü ildə isə **beynəlxalq dəmir yol sərnişin və baqaj daşımaları barədə Bern konvensiyası** (Bern sərnişin konvensiyası) imzalandı.

Həm Bern yük konvensiyası, həm də Bern sərnişin konvensiyası dəfələrlə dəyişikliyə məruz qalmışdır, yəni təkmilləşdirmək məqsədilə ayrı-ayrı vaxtlarda hər iki konvensiyaya dəyişikliklər (əlavələr) edilmiş, onlara yenidən baxılmışdır. Məsələn, 1966-cı ildə 1923-cü il tarixli Bern sərnişin konvensiyasına əlavə olaraq saziş imzalanmışdır. Bu saziş sərnişin daşımaları zamanı dəmir yolunun (daşıyıcının) məsuliyyətini tənzimləyir. 1980-cı ilin may ayının 9-da Bern şəhərində Bern konvensiyalarına yenidən baxmaq üzrə növbəti konfransda həmin konvensiyalara köklü dəyişiklik edilərək sözün əsl mənasında islahat həyata keçirildi. Belə ki, bu konfransda Beynəlxalq Dəmir Yol Nəqliyyatının Mərkəzi Bürosunun hazırladığı beynəlxalq daşımalar haqqında vahid sazişin mətni qəbul edildi. Söhbət beynəlxalq dəmir yol daşımaları barədə yeni sazişin

imzalanmasından gedir: yeni saziş özündə Bern yük və sərnişinkonvensiyalarını birləşdirir. Yeni saziş **KOTİF** adlanır. KOTİF 9 may 1985-ci ildən qüvvəyə minmişdir.

Bütün Avropa ölkələrinin hamısı (keçmiş SSRİ respublikalarından və Albaniyadan başqa) Yaxın və Orta Şərq ölkələri, bəzi şimali Afrika ölkələri (Əlcəzair, Mərakeş və s.), Hindistan, İran və Pakistan KOTİF-in üzvüdürlər. Onun icrası **Beynəlxalq Dəmir Yol Təşkilatına OTİF-ə**) həvalə olunmuşdur. Bu təşkilat məhz KOTİF əsasında təsis olunmuşdur.

. Ukraynadan başqa, MDB ölkələrində heç biri, o cümlədən Azərbaycan Respublikası KOTİF-in iştirakçısı deyildir. Amma buna baxmayaraq, KOTİF bəzi MDB ölkələrinə məxsus olan xarici ticarət yüklərinin Avropa ölkələrinə və Avropa ölkələrindən MDB ölkələrinə daşınması zamanı tətbiq edilir.

KOTİF Bern konvensiyasının mətnini birləşdirən və 1980-cı il yeni redaksiyada qəbul olunan elə beynəlxalq normativ aktdır ki, bu aktın vasitəsilə beynəlxalq dəmir yol daşımaları tənzimlənir.

KOTİF-görə, beynəlxalq dəmir yol yük daşımaları **qaimə** ilə rəsmiləşdirilir. Burada onun forması müəyyənləşdirilir ki, o, Beynəlxalq Dəmir Yol Komitəsi çərçivəsindən hazırlanmışdır. Qaimə mala (yükə) sərəncamverici sənəd hesab edilmir.

Pretenziya və iddialar. KOTİF-in bir neçə maddəsi beynəlxalq dəmir yol yük daşımından yaranan mübahisələrin həlli qaydasına həsr olunmuşdur. Burada **məcburi pretenziya prosedurası (icraatı) nəzərdə tutulmur**; məhkəmə qaydasında iddia verilənə kimi əvvəlcə daşıyıcıya yük sahibinin pretenziya göndərməsi tələb edilmir və bu, məcburi deyil. Ona görə ki, yük sahibi və dəmir yol arasında mübahisənin pretenziya icraatı (prosedurası) – **məhkəmədənkənar qaydada həlli fakultatif məsələdir. İddia müddəti** 1 il müəyyən edilir. Əgər daşıyıcının hərəkətləri qəsdlə edilərsə, onda iddia müddəti 2 ilə kimi artırılır. Mübahisə **arbitraj prosedurası** ilə də həll oluna bilər.

Kollizion-hüquqi tənzimləmə. KOTİF-də bir sıra **kollizion normalar** nəzərdə tutulmuşdur ki, həmin normaların vasitəsilə kollizion-hüquqi tənzimləmə həyata keçirilir. Ümumi kollizion norma məhkəmənin fəaliyyət göstərdiyi ölkənin qanununun (lex fori) tətbiqini müəyyən edir. Özü də geriye dönməyə və üçüncü ölkənin qanunvericiliyinə göndərməyə yol verir.

KOTİF-də həm də xüsusi kollizion normalar nəzərdə tutulmuşdur ki, həmin normalar aşağıdakı kollizion prinsiplərin tətbiqini göstərir: yük göndərmə yerinin qanunu; yükün daşdığı ölkənin qanunu; təyinat yerinin qanunu.

Beynəlxalq avtomobil daşımaları.

Avtomobil nəqliyyatı yüksək tempə inkişaf edən nəqliyyat növüdür. Nəqliyyatın bu növü bir neçə cəhətlərlə xarakterizə olunur ki, həmin cəhətlər onun xüsusiyyətləri hesab olunur. Onlara aiddir:

- birincisi, avtomobil nəqliyyatı **yüksək manevr etmə qabiliyyətinə** malikdir;
- ikincisi, avtomobil nəqliyyatı yükün **“qapıdan qapıya” çatdırılmasını** təmin edən nəqliyyat növüdür; buna görə də o, nəqliyyatın digər növləri ilə müayisədə daha çox istismar ehtikliyinə malikdir.
- üçüncü, avtomobil nəqliyyatı yükün təyinat yerinə **nisbətən yüksək sürətlə çatdırıla bilən** nəqliyyat növüdür; yükü çatdırma sürəti gündə 500-800 kilometrə bərabərdir.
- dördüncüsü, avtomobil nəqliyyatı **yüksək sürətlə və operativ (cəld) hərəkət etmə qabiliyyətinə** malikdir.
- beşinci, avtomobil nəqliyyatı **hava-iqlim şəraitindən az asılı olan** nəqliyyat növüdür.

Bu kimi **texniki-iqtisadi üstünlüklər** əsas verir ki, avtomobil nəqliyyatı yerli və şəhərdaxili daşımalar sahəsində inhisarçı mövqə tutsun, ölkələrin nəqliyyat sistemində vacib rol oynasın. Bəzi ölkələrdə (məsələn, RF-də və s.) o, daşımaların həcminə görə birinci yer tutur.

Beynəlxalq avtomobil daşımaları **beynəlxalq sazişlərlə** tənzimlənilir.

Bu sazişlər iki cür olur:

- **çoxtərəfli sazişlər;**
- **ikitərəfli sazişlər.**

Avtomobil daşımaları barədə beynəlxalq çoxtərəfli sazişləri Beynəlxalq Avtomobil Nəqliyyatı İttifaqı 6 qrupa bölür. Sazişlərin bir qrupu beynəlxalq yükdaşıma müqaviləsini, ikinci qrupu gömrük prosedurasını, üçüncü qrupu bəzi spesifik yüklərin daşınmasını, dördüncü qrupu vergi məsələlərini, bəşinci qrupu yol hərəkətlərinin təşkilini, altıncı qrup isə beynəlxalq sürücülərin iş və istirahət rejimlərini tənzimləyir.

Beynəlxalq avtomobil nəqliyyatı sahəsində aşağıdakı nəqliyyat konvensiyaları əsas sayılır:

- beynəlxalq avtomobil **yükdaşıma müqaviləsi barədə Cenevrə konvensiyası;**
- beynəlxalq avtomobil yükdaşımaları haqqında **gömrük konvensiyası.**

Beynəlxalq avtomobil yükdaşıma müqaviləsi barədə Cenevrə konvensiyası 19 may 1956-cı il Cenevrə şəhərində qəbul olunmuş (imzalanmış), 2 iyun 1961-ci il tarixində isə qüvvəyə minmişdir. O, BMT Avropa İqtisadi Komissiyasının Daxili Nəqliyyat Komitəsinin rəhbərliyi altında və həmin komitə çərçivəsində hazırlanmışdır.

CMP konvensiyasına, ilk növbədə, Qərbi və Mərkəzi Avropa ölkələri qoşulmuşlar.; Avropa dövlətlərinin əksəriyyəti onun iştirakçısıdır. Konvensiyasında bir sıra MDB ölkələri (Rusiya, Qazaxıstan, Tükmənistan və s.), habelə bəzi Afrika ölkələri (Mərakeş, Tunis) də iştirak edir. Azərbaycan Respublikası Konvensiyasının üzvüdür.

Bu müqavilə beynəlxalq döriyyədə avtomobil nəqliyyatını tənzimləyən əsas konvensiyalardan biridir. O, beynəlxalq avtomobil nəqliyyatı sahəsində vacib beynəlxalq normativ akt sayılır. Onu haqlı olaraq beynəlxalq xüsusi avtomobil nəqliyyatı hüququnun baza sənədi hesab etmək olar.

Konvensiya **beynəlxalq avtomobil yükdaşıma şərtlərini unifikasiya etmək** məqsədi güdür: burada daşıma şərtlərini müəyyən edən vahid maddi hüquq normaları nəzərdə tutulmuşdur. Konvensiya kollizion norma da müəyyən edir ki, bu norma **məhkəmənin qanunu (lex fori)** kimi kollizion prinsipdən çıxış edir.

Konvensiya 8 fəsil və 51 maddədən ibarətdir. Bu maddələrə zidd olan hər hansı müqavilə şərti hesab edilir. Buna görə də konvensiya **imperativ xarakterli** aktdır.

Konvensiya ilə müəyyən edilməyən müqavilə şərti müqavilə bağlayan tərəflərin seçdiyi ölkənin qanunu ilə tənzimlənir ("**tərəflərin iradə sərbəstliyi**" – "**lex voluntatis**" kollizion prinsipi). Əgər tərəflər tətbiq edilməli olan ölkənin qanunu seçməzlərsə, onda **məhkəmənin qanunu (lex fori)** kollizion prinsipi tətbiq edilir.

Konvensiyaya görə, beynəlxalq avtomobil yükdaşması **qaimə** ilə rəsmiləşdirilir. Qaimə onu ifadə edir ki, avtomobil nəqliyyatı daşıyıcısı və yükəgöndərən arasında **sadə yazılı formada beynəlxalq yükdaşıma müqaviləsi** bağlanmışdır; qaimə sadə yazılı formada bağlanmış yükdaşıma müqaviləsinin özü deməkdir. Qaimə **üç nüsxədə** tərtib edilir. Nüsxələrdən birincisi yükəgöndərənə verilir, ikincisi yükü müşayət edir (bu nüsxə yükəkalana verilə bilər), üçüncüsü isə daşıyıcıda qalır. Qaimənin yalnız üç nüsxəsi eyni hüquqi qüvvəyə malikdir. Qalanları isə qaimənin surətləri hesab edilir.

Konvensiya yükün salamat qalmamasına görə **daşıyıcının məsuliyyət həddini** müəyyən edir. Belə ki, əgər yük tam və ya qismən itərsə (yəni əskik gələrsə), onda daşıyıcı zərərin əvəzini çatışmayan hər bir kiloqram brutto çəkiyə görə, 8,33 SDR və ya 25 qızıl İsveçrə frankı (10,64 ABŞ dolları) həcmində ödəyir.

Deməli, konvensiya **məhdud məsuliyyət (daşıyıcının məsuliyyətinin məhdudlaşdırılması) prinsipindən** çıxış edir.

Daşıyıcı yükün müəyyən edilmiş müddətdə təyinat yerinə çatdırmadıqda da, yəni **yükün çatdırılma müddətini pozduqda da məsuliyyət daşıyır**. Əgər yükü təyinat yerinə çatdırılma müddəti pozularsa və bunun nəticəsində yükəkalana zərər vurularsa, daşıyıcı həmin zərərin əvəzini ödəməlidir. Lakin zərərin əvəzini

ödəmə daşıma ödənişindən çox ola bilməz, yəni daşıyıcının məsuliyyəti daşıma ödənişinin məbləği ilə məhdudlaşdırılır. Əgər yükün təyinat yerinə çatdırılma müddətini pozmasına görə daşıyıcı cərimə ödəmişsə, onda yükalan zərərin əvəzinin ödənilməsini tələb edə bilməz. Belə cəriməyə **müstəsna dəbbə pulu** deyilir.

Konvensiya ilə həm də **pretenziya və iddia verilməsi ilə bağlı olan münasibətlər** tənzimlənir. Əgər daşıyıcıya pretenziya göndərilməzsə, bu, zərərçəkən şəxsi (yük göndərəni və ya yükalanı) məhkəmə qarşısında iddia vermək hüququndan məhrum etmir. Bununla yanaşı, qeyd etmək lazımdır ki, zərərçəkən tərəf pretenziya (məhkəmədənənar) prosedurası əsasında mübahisənin həll olunmasına təşəbbüs göstərə bilər. Bundan ötrü onun məhkəməyə müraciət etmə kimi daşıyıcıya pretenziya göndərməsi lazımdır. Lakin daşıyıcıya hansı müddətdə pretenziya verilməsi konvensiyada göstərilir.

Yükdaşıma müqaviləsindən irəli gələn tələblər üçün 1 illik iddia müddəti müəyyən edilir. Qəstən hüquqazidd hərəkətlər törədilsə və ya qəsdən öhdəlik lazımınca icra edilməzsə, iddia müddəti 3 müəyyən olunur.

Mübahisə məhkəmədə baxılaraq həll edilməlidir; tərəflərin razılığı ilə **mübahisə arbitraja verilə bilər.**

Beynəlxalq avtomobil daşımaları haqqında Gömrük Konvensiyası.

Beynəlxalq yük daşımalarını həyata keçirmək üçün avtonəqliyyat vasitəsinin dövlət sərhəddini keçərək xarici dövlətin ərazisinə daxil olması bir sıra məsələlərin həll olunmasını və tənzimlənməsini tələb edir. **Gömrük prosedurası** həmin məsələlərdən biridir. Gömrük prosedurası beynəlxalq avtomobil yük daşımalarının **gömrük rəsmiləşdirilməsi** məsələsi ilə bağlıdır

Beynəlxalq avtomobil yükdaşımaları həyata keçirilən zaman yük bu və ya digər dövlətin sərhədini keçərkən gömrük orqanları **öz milli nəzarət qaydalarını (proseduralarını) tətbiq edirlər** ki, bu qaydalar ayrı-ayrı ölkələrdə müxtəlif olub, bir-birindən fərqlənir. Həmin orqanlar hər milli dövlət sərhədində yükü yoxlayır və mütəlif hərəkətlər edirlər. Məqsəd **rüsum yığımlarının ödənilməsini** təmin etməkdən ibarətdir. Hər bir ölkədə edilən belə hərəkətlər beynəlxalq avtomobil daşımalarının həyata keçirilməsi prosesində xeyli xərclərin çəkilməsinə, avtomobil nəqliyyatı vasitəsinin müəyyən edilmiş müddətdən artıq boş dayanmasına, yükün çatdırılmasının ləngidilməsinə və digər mənfi halların yaranmasına səbəb olur. Əlbəttə, bu kimi hallar həm gömrük orqanları, həm də daşıyıcılar üçün xeyli çətinlik yaradır.

Beynəlxalq avtomobil daşımalarında gömrük prosedurasını asanlaşdırmaq və sadələşdirmək, bir sıra dövlətlərin ərazisində qüvvədə olan vahid gömrük

qaydaları yaratmaq üçün Avropa ökləri 15 yanvar 1959-cu ildə **BYD kitabçası (carnet TIR) tətbiq olunmaqla Beynəlxalq yükdaşıma haqqına Gömrük Konvensiyası** qəbul etdilər. Konvensiya 1960-cı ildə isə qüvvəyə minmişdir.

1975-ci ildə Konvensiyaya yenidən baxıldı. Bunun nəticəsində **Konvensiya yeni redaksiyada** qəbul olundu. Əslində yeni Gömrük Konvensiyası qəbul olundu ki, o, 1959-cu il konvensiyasını əvəz etdi. 1978-ci ildə Konvensiya yeni redaksiyada qüvvəyə mindi.

Konvensiyada 60-dan çox dövlət iştirak edir. Praktiki olaraq bütün Avropa dövlərinin hamısı, o cümlədən Avropa İttifaqı ökləri konvensiyanın üzvüdürlər. Avropa regionunu əhatə edən Konvensiya həm də Şimali Afrikada, Yaxın və Orta Şərqdə tətbiq olunur. ABŞ, Kanada, Çili və Uruqvay kimi Amerika dövlətləri konvensiyanın iştirakçısıdırlar. **Azərbaycan Respublikası konvensiyada iştirak edir.**

Konvensiya **TİR (BYD) gömrük tranzit sistemi** yaradır. Bu sistem daşıyıcıların üzləşdiyi çətinliyi azaltmaq və gömrük prosedurasını sadələşdirmək (asanlaşdırmaq) məqsədinə xidmət edir. TİR (BYD) gömrük tranzit sisteminin mahiyyəti ondan ibarətdir ki, yük göndərilən ölkədə **TİR (BYD) kitabçası** tərtib edilir. TİR (BYD) kitabçası **xüsusi gömrük sənədi** – birdəfəlik vahid beynəlxalq təminat sənədidir. Beynəlxalq avtomobil yük daşımaları məhz bu sənəd əsasında həyata keçirilir.

Daşıyıcıda TİR (BYD) kitabçası olduqda :

- yükdaşıma zamanı avtonəqliyyat tranzit sərhədini **gömrük nəzarəti və yoxlaması** olmadan keçir, yəni yük gömrük orqanları tərəfindən yoxlanılmır, yük daşındığı ölkədə (onların sayı 4 çox olmalıdır) gömrük nəzarətindən və yoxlanmasından azad edilir;
- avtonəqliyyatla daşınan yük **idxal və ixrac gömrük rüsumlarından azad edilir**; rüsumların (yığım və cərimənin) ödənilməsi hər bir ölkə ərazisində milli assosasiya (birlik) tərəfindən təmin edilir.

TİR sistemi əsasında beynəlxalq yükdaşımalarını həyata keçirən avtonəqliyyat vasitəsinə “TİR” qeydi yazılmış lövhəcik bərkidilir. Belə lövhəcik gömrük rəsmiləşdirilməsində avtonəqliyyat vasitəsinə üstünlük verilir: bu nəqliyyat vasitəsi gömrük prosedurasından birinci növbə keçir.

TİR sisteminin tətbiqi geniş xarakter almaqdadır. Əgər keçən yüzilliyin 70-80-cı illərində hər il 700 min TİR verirdilərsə, 1994-cü ildən başlayaraq hər il təxminən 2 milyondan çox kitabçadan istifadə olunur.

Beynəlxalq avtomobil sərnişin daşımaları.

İndiyə kimi avtomobil daşımalarını çoxtərəfli əsaslarla tənzimləyən beynəlxalq

konvensiya demək olar ki, yox dərəcəsidir. Belə ki, Avropa İqtisadi Birliyinin Daxili Nəqliyyat Komitəsi çərçivəsində hazırlanan **Beynəlxalq avtomobil sərnişin və baqaj daşıma müqavilədi haqqında Konvensiya** 1 mart 1973-cü ildən imzalanmaq üçün açıqdır. Lakin konvensiya yalnız bir neçə dövlət imzalanmış və buna görə görə qüvvəyə minməmişdir. Bu səbəbdən beynəlxalq sərnişin avtomobil sərnişin daşımaları hələlik **ikitarəfli dövlətlərarası sazişlərlə tənzimlənir**.

MDB üzvü olan ölkələr arasında 1997-ci ilin oktyabr ayında Bişkek şəhərində **beynəlxalq avtomobil sərnişin və baqaj daşımaları haqqında konvensiya** (Bişkek konvensiyası) qəbul olunmuşdur. **Azərbaycan Respublikası bu konvensiyaya 1998-ci ildə qoşulmuşdur**. Bişkek konvensiyası daşıma şərt və qaydaları, nəqliyyat (daşıma) sənədi, daşıyıcının məsuliyyəti, daşımanın təşkili və daşımanı həyata keçirmək hüququnun əldə edilməsi, sığorta, gömrük nəzarəti və digər məsələləri tənzimləyir.

Konvensiyada **kollizion-hüquqi tənzimləmə** də nəzərdə tutulmuşdur. Belə ki, burada bir neçə kollizion prinsip (bağlama) müəyyən edilmişdir: **məhkəmənin qanunu; zərərin vurulduğu yerin qanunu; daşınmanın həyata keçirildiyi ölkənin qanunu**.

Beynəlxalq avtomobil daşımalarının həyata keçirilməsi üçün **yol hərəkəti qaydaları** vacib rol oynayır. Belə ki, beynəlxalq avtomobil nəqliyyatının vacib xüsusiyyəti avtomobil nəqliyyatı vasitələrinin bir dövlətin sərhədini keçərək başqa dövlətin yolları ilə getməsindən ibarətdir. Buna görə də beynəlxalq avtonəqliyyatı inkişaf etdirmək və onun təhlükəsizliyini təmin etmək üçün eyni (vahid) yol hərəkəti qaydalarının, yol işarə və siqnallarının müəyyənəşdirilməsi lazımdır. Beynəlxalq sazişlərin bir qrupu (yuxarıda göstərdiyimiz kimi, beşinci qrupu) məhz həmin məsələlərin tənzimlənməsinə həsr edilmişdir. Bu qrupa **yol hərəkəti, yollara nişan qoymaq, yol işarə və siqnalları haqqında konvensiya, saziş və protokollar daxildir**. Onların içərisində beynəlxalq avtomobil daşımaları üçün iki nəqliyyat konvensiyası daha əhəmiyyətlidir. Çünki həmin konvensiyalar yol hərəkəti qaydalarını müəyyən edir. həmin konvensiyalara aiddir:

- **Yol hərəkəti haqqında Konvensiya;**
- **Yol işarə və siqnalları haqqında Protokol.**

Hər iki nəqliyyat konvensiyası 19 sentyabr 1949-cu ildə qəbul edilmişdir. 1968-ci ildə onlara yenidən baxılmışdır. Həmin konvensiyalar yeni redaksiyada (1977-ci ildə qüvvəyə minmişdir).

Yol hərəkəti haqqında konvensiya yol hərəkəti və onun təhlükəsizliyi haqqında vahid qaydalar müəyyən edir. burada sürücülər, yolla hərəkət etmək qaydaları, avtomobilin texniki vəziyyəti, onların nömrə və işarələri, beynəlxalq sürücülər və onlara avtomobili idarə edən etmək hüququ verilməsi şərtləri

haqqında müvafiq normalar nəzərdə tutur. Avtomobil sürücüsünün minimal yaş həddi 18 müəyyən edilir.

Azərbaycan Respublikası hər iki nəqliyyat konvensiyasının iştirakçısıdır. Bundan əlavə, onların nəzərdə tutduğu normalar Azərbaycan Respublikasının yol hərəkəti haqqında qanunvericiliyində öz əksini tapmışdır.

Dövlətlərarası avtomobil daşımaları həm də ikitərəfli hökumətlərarası sazişlər əsasında həyata keçirilir. Belə sazişlər beynəlxalq avtomobil daşımalarının əsas hüquqi tənzimləmə mənbəyidir. Azərbaycan Respublikası beynəlxalq avtomobil daşımaları haqqında bir sıra ölkələrlə (RF, Gürcüstan, Moldova, Latviya, İran, Türkiyə, Rumıniya və digər ölkələrlə) ikitərəfli sazişlər bağlanmışdır. Həmin sazişlər beynəlxalq avtomobil daşımaları haqqında bir sıra ümumi tələblər müəyyən edir. Bu tələblərdən xüsusilə ikisi qeyd edilməlidir: icazə sisteminə aid tələb; sığortaya aid tələb.

Beynəlxalq hava daşımaları.

Hava nəqliyyatı, hər şeydən əvvəl, beynəlxalq hava nəqliyyatı digər nəqliyyat növlərindən özünün spesifik cəhətləri ilə fərqlənir. Belə cəhətlərə aiddir:

- beynəlxalq hava nəqliyyatı yük və sərnişinlərin **təyinat yerinə yüksək sürətlə çatdırılmasını təmin edir**; o, yük və sərnişinləri tex bir zamanda

dünyanın, o, cümlədən dünya okeanının istənilən, ən uzaq yerinə çatdırmaq qabiliyyətinə malikdir.;

- beynəlxalq hava daşımalarında istifadə olunan aeraportlar arasında **kommunikasiya şəbəkələrinin tikilməsi** tələb edilmir; bu isə isə hava daşımalarının təşkilinə xərc çəkilməsinin kəskin surətdə azalmasına səbəb olur;
- quru və dəniz daşımalarına nisbətən hava nəqliyyatı yük və sərnişinləri təyinat yerinə **xeyli qısaldılmış marşrutla** çatdırır; hava daşımalarının məsafəsi quru və su kommunikasiyalarına nisbətən daha qısa; bunun nəticəsində vaxta qənaət olunur.⁴
- hava nəqliyyatında uçuşlar alternativ marşrutlar, müştərilərin rahatlığı üçün müxtəlif reyslər əsasında **müntəzəm surətdə** həyata keçirilir; hava uçuşlarının həyata keçirilməsi fiziki-coğrafi yer şəraitindən az asılıdır.
- hava daşımaları “nəqliyyat dəhlizi” rolunu oynayan **təbii yolların vasitəsilə** həyata keçirilir.

Bunlar hava nəqliyyatının, eyni zamanda **beynəlxalq hava nəqliyyatının texniki-iqtisadi üstünlükləridir**. Hava nəqliyyatının ölkənin nəqliyyat sistemində rolu və əhəmiyyəti məhz bu üstünlüklərlə müəyyən edilir. Beynəlxalq hava nəqliyyatı hər il 5 milyondan aviareys edir və milyardlarla ölçülən gəlir gətirir.

Beynəlxalq hava nəqliyyatı dövlətlərarası iqtisadi əlaqələrin, xarici ticarət münasibətlərinin inkişaf prosesinə mühüm təsir göstərir. Dünyada ixrac olunan malların 25%-i məhz bu nəqliyyat növünün vasitəsilə daşınır. İKAO-nun hesablamalarına görə, dünyada həyata keçirilən müntəzəm hava daşımalarının 54%-dən çoxu beynəlxalq hava nəqliyyatının payına düşür. Bundan əlavə, daşımaları bazarında, ələlxüsusda uzaq məsafələrə (min kilometrdən çox olan məsafələrə) sərnişin daşımaları bazarında hava nəqliyyatı aparıcı yer tutur. Təsadüfi deyildir ki, beynəlxalq hava nəqliyyatının xidmətindən hər il 760 milyon sərnişin istifadə edir.

Hava nəqliyyatı ilə, adətən, bahalı (qiymətli) yüklər (belə yükün bir kiloqramının çəkisi 25 ABŞ dollarından çoxdur) daşınır. Bundan əlavə, müddətli, tez xarab olan və təhlükəli yükləri, nadir malları, nağd pulları və s. uzaq məsafələrə daşımaqdan ötrü hava nəqliyyatından istifadə olunur. Nəqliyyatın bu növü xarici iqtisadi əlaqələrin təmin edilməsində və nəqliyyat xidmətlərinin ixrac edilməsində xüsusi yer tutur.

Çikaqo konvensiyası. Beynəlxalq hava daşımalarının təşkili üçün maraqlı dövlətlərin öz aralarında müvafiq beynəlxalq sazişlər bağlamalı və bu sazişlərin vasitəsilə **hava məkanından istifadənin hüquqi rejimini müəyyən etmələri** lazımdır. 7 dekabr 1944-cü il tarixində 52 dövlət tərəfindən Çikaqo şəhərində

(ABŞ) imzalanan **beynəlxalq mülki aviasiya haqqında konvensiya (Çikaqo konvensiyası)** məhz bundan ötrü qəbul olunmuşdur. 26 dövlət tərəfindən ratifikasiya olunduqdan sonra konvensiya 4 aprel 1947-ci il tarixində qüvvəyə minmişdir.

Bu konvensiya ölkələr arasında hava daşımalarının təşkilini əsaslarını və hava naviqasiyasının ümumi qaydalarını müəyyən edir. Burada beynəlxalq daşımaların həyata keçirilməsi zamanı mülki aviasiyanın fəaliyyətinə aid ümumi tələblər nəzərdə tutulur. Çikaqo konvensiyası xarici dövlətin avia-şirkəti tərəfindən başqa dövlətin ərazisində həyata keçirilən **hava daşımaları (uçuşları) zamanı dövlətin hüquq və vəzifələrini** müəyyən edir; o, yalnız mülki hava gəmilərinin uçuş şərtlərini tənzim edir. Çikaqo konvensiyası əsasında **Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı (İKAO)** yaradılmışdır. İKAO Çikaqo konvensiyasının həyata keçirilməsini təmin edir. Buna görə də həmin təşkilatın nizamnaməsi Çikaqo konvensiyasının bir hissəsi hesab edilir. Çikaqo konvensiyasının BMT üzvü olan dövlətlərin əksəriyyəti ratifikasiya etmiş və ya ona qoşulmuşdur. Çikaqo konvensiyası beynəlxalq hava daşımalarının təşkilinin və hava naviqasiyasının üç əsas prinsipini müəyyən edir. bu prinsiplərə aiddir:

Çikaqo konvensiyasına görə hava daşımaları üç növə bölünür:

- müntəzəm aviadaşıma;
- qeyri-müntəzəm aviadaşıma;
- kabotaj aviadaşıma.

Müntəzəm aviadaşıma qabaqcadan elan edilmiş cədvəl əsasında müntəzəm hava xətlərində həyata keçirilir. Cədvəldə uçuşun marşrutu, uçuş vaxtı, təyinat yerinə çatma vaxtı, aralıq yerə enmə məntəqəsi və digər məlumatlar göstərilir.

Qeyri-müntəzəm aviadaşıma birdəfəlik uçuş əsasında həyata keçirilir; bu zaman birdəfəlik icazə alınır. bu növ aviadaşıma iki yerə bölünür: kommərsiya daşımaları; qeyri-kommərsiya daşımaları.

Kabotaj aviadaşımaları isə dövlətin ərazisi daxilində həyata keçirilir.

Varşava sistemi. Qeyd etmək lazımdır ki, dövlətin öz ərazisi üzərində uçuşlar (**daxili uçuşlar**) daxili (milli) qanunvericiliyə uyğun olaraq həyata keçirilir. başqa dövlətin ərazisi üzərində isə uçuşlar, yəni beynəlxalq uçuşlar isə maraqlı dövlətlər arasında bağlanmış ikitərəfli və çoxtərəfli sazişlərə uyğun olaraq yerinə yetirilir.

Beynəlxalq hava daşımaları əsasən və başlıca olaraq Varşava sistemi adlı normativ aktla tənzimlənir.

- beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün konvensiya (**Varşava konvensiyası**);

- beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün konvensiyaya dezəlişlər edilməsi barədə protokol (**Haaqa protokolu**);
- müqavilə üzrə daşıyıcı olmayan şəxslər təfindən həyata keçirilən beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün konvensiya (**Qvadalaxara konvensiyası**);
- Qvatemala protokolu;
- Monreal protokolları.

Göstərilən beynəlxalq sənədlərdən yalnız Haaqa protokolu və Qvadalaxara konvensiyası qüvvədədir. İndiyə kimi nə Qvatemala protokolu, nə də Monreal protokolları qüvvəyə minmişdir.

Varşava konvensiyası 12 oktyabr 1929-cu il tarixində Varşava şəhərində imzalanmışdır. Dünya dövlətlərinin əksəriyyəti onun üzvüdürlər. Belə ki, 120-dən çox dövlət Varşava konvensiyasının iştirakçısıdır. **Azərbaycan Respublikası da konvensiya üzvüdür.** Varşava konvensiyası yalnız beynəlxalq hava daşımalarına tətbiq edilir: daşıyıcının milli (dövlət) məsuliyyəti nəzərə alınmır. Burada beynəlxalq hava daşımalarının anlayışı verilir(1-ci maddə). Əgər yenidən yükləmə və ya daşımada fasilənin olub-olmamasından asılı olmayaraq, yoladüşmə yeri və təyinat yeri aşağıda göstərilən ərazidə olduqda hava gəmiləri ilə hər cür daşıma beynəlxalq hava daşması sayılır:

- konvensiyada iştirak edən iki dövlətin ərazisində;
- konvensiya iştirakçısı olan eyni dövlətin ərazisində, lakin başqa dövlətin (o, konvensiya iştirakçısı olmaya da bilər) ərazisində dayanmaq nəzərdə tutulduqda.

Varşava konvensiyası ilə tənzimlənir: daşıma müqaviləsi(daşıma sənədləri); daşıma prosesində iştirak edən tərəflərin hüquq və vəzifələri (sərnişin, baqaj və yük daşıma şərtləri); yükün təyinat yerinə verilmə qaydası; daşıyıcının sərnişinlər və yük sahibi qarşısında məsuliyyəti; pretenziya və iddialar.

Daşıyıcının məsuliyyətinin yaranması üçün əsas şərt təqsirdir. Varşava konvensiyasına görə, daşıyıcının məsuliyyəti **təqsirə** əsaslanır. Daşıyıcı aşağıdakı hallara görə məsuliyyət daşıyır:

- sərnişinin ölməsi, yaralanması və ya ona digər bədən xəsarəti vurulmasına görə;
- qeydə alınmış baqajın və yükün itməsinə, məhv olmasına və ya zədələnməsinə görə (baqaj və yükün salamat qalmamasına görə);
- sərnişin, baqajın və yükün təyinat yerinə çatdırılmasının gecikdirilməsinə görə.

Əgər daşıyıcının hərəkət və hərəkətsizliyi **qəsdlə bağlı olarsa, onda daşıyıcının məsuliyyəti məhdudlaşdırılmır.** Bu zaman daşıyıcı vurduğu zərərin

əvəzini tam həcimdə ödəməlidir. lakin zərərin daşıyıcının qəsdli nəticəsində vurulması sübut edilməlidir.

Bəzən daşıyıcı məsuliyyətdən azad edilir. Belə ki, əgər daşıyıcı zərərin qarşısını almaq üçün lazım olan bütün tədbirləri gördüyünü və ya belə tədbirlər görməyin mümkün olmadığını sübut edərsə, hava daşımaları zamanı sərnişinin ölməsi və sağlamlığının pozulması nəticəsində, habelə baqajın və yükün itməsi, çatışmaması və zədələnməsi, eləcə də çatdırılma müddətinin pozulması nəticəsində dəyən zərəre görə məsuliyyət daşımır.

Varşava konvensiyasında həm də **daşıyıcıya pretenziya və iddia verilməsi** ilə bağlı münasibətlər tənzimlənir. konvensiya baqaj və yük daşımaları üçün **məcburi pretenziya prosedurası (icraatı)** nəzərdə tutur. Belə ki, ilk növbədə, **yanarmış mübahisə məhkəmədənkənar – pretenziya qaydasında həll edilməlidir** və bu, məcburi xarakter daşıyır. Əgər yük sahibi müəyyənləşdirilmiş müddətdə daşıyıcıya pretenziya verməzsə, məhkəmə qaydasında daşıyıcıya iddia vermək hüququnu itirir.

Pretenziya konvensiya ilə nəzərdə tutulan müddətlər ərzində verilməlidir. Konvensiya 3 günlük (baqaj üçün), 7 günlük (yük üçün) və 14 günlük (çatdırılma müddətinin ötürüləsi üçün) **pretenziya müddətləri** müəyyənləşdirilir. Haaqa protokolu ilə bu müddətlər müvafiq olaraq 7,14 və 21 günə kimi uzadılmışdır.

Beynəlxalq hava daşımalarından yaranan mübahisələr üzrə Varşava konvensiyası **iki illik iddia müddəti** müəyyənləşdirir.

Haaqa protokolu.Haaqa protokolu Varşava sisteminə daxil olan sənədlərdən biridir. Bu sənəd 28 sentyabr 1955-ci il tarixində Haaqa şəhərində imzalanmışdır. Protokolda 100-dən çox dövlət iştirak edir. Varşava konvensiyasının iştirakçısı olan dövlətlərin əksəriyyəti Haaqa protokolunun da üzvüdür. Belə ki, Varşava konvensiyasında iştirak edən dövlətlərin əksəriyyəti həm də Haaqa protokolunu ratifikasiya etmişdir. Deməli, Varşava konvensiyasının üzvü olan bəzi dövlətlər Haaqa protokolunda iştirak etmirlər. İri hava nəqliyyatı ölkələrindən yalnız ABŞ Haaqa protokolunu imzalamamışdır. **Azərbaycan Respublikası Haaqa protokolunun üzvüdür.**

Haaqa protokolu Varşava konvensiyasının bir hissəsi hesab edilir. Ona görə ki, **Haaqa protokolu Varşava konvensiyasında yalnız dəyişiklik edir, yeni norma yaratmır.** Məsələn, Haaqa protokolu Varşava konvensiyasında nəzərdə tutulan pretenziya müddətlərini uzadır, daşıyıcının hər bir sərnişinin qarşısında məsuliyyət həddini (limitini) artırır və s.

Qvadalaxara konvensiyası. Qvadalaxara konvensiyası Varşava sisteminə daxil olan üçüncü sənəddir. Bu sənəd 18 sentyabr 1961- ci ildə Qvadalaxara şəhərində (Meksika) qəbul olunmuşdur, yəni imzalamışdır. **Azərbaycan Respublikası konvensiyanın üzvüdür.**

Qeyd etmək lazımdır ki, **Varşava konvensiyası yalnız müntəzəm hava daşımalarını** tənzimləyir. Başqa sözlə desək, o, yalnız müntəzəm hava daşımalarına tətbiq edilir. Beynəlxalq hava çarter (qeyri-müntəzəm) daşımaları və hava gəmilərinin icarəyə götürülməsi isə Varşava konvensiyası ilə tənzimlənilir. İKAO çərçivəsində hazırlanan Qvadalaxara konvensiyası da məhz bu kimi boşluğu aradan qaldırmaq məqsədilə qəbul olunmuşdur. Bu konvensiya Varşava konvensiyasının tənzimləmə predmetinə həm də beynəlxalq hava çarter (qeyri-müntəzəm) daşımalarını, yəni icarəyə götürülmüş hava gəmilənin vasitəsilə həyata keçirilən daşımaları daxil edir.

Qvadalaxara konvensiyasında “faktiki daşıyıcı” anlayışı işlədilir. **Faktiki daşıyıcı** dedikdə, daşıma müqaviləsi üzrə daşıyıcı olmayan, lakin daşımanı həyata keçirmək üçün onun tərəfindən vəkil edilmiş şəxs başa düşülür. Qvadalaxara konvensiyası da Varşava konvensiyasını məhz faktiki daşıyıcı tərəfindən həyata keçirilən beynəlxalq daşımalara şamil edir.

Son zamanlar başqa aviaşirkətlərin verdiyi hava gəmisinin vasitəsilə həyata keçirilən beynəlxalq hava daşımaları geniş yayılmışdır. Bu zaman tərəflər arasında münasibətlər **hava çarter müqaviləsi** ilə rəsmiləşdirilir. Ona **hava gəmisini fraxt etmə müqaviləsi** də deyilir. hava çarter müqaviləsi (fraxt etmə müqaviləsi) hava gəmilərinin kirələnməsini təmin edir. Bu müqaviləyə görə, aviaşirkət (kirayəyə verən) sərnişin və yük daşımaq üçün, yaxud başqa məqsədlər üçün hava gəmisini digər tərəfə (kirayəçiyə) verməyi öhdəsinə götürür. Hava çarter müqaviləsi hava daşıma müqaviləsindən fərqlənir. beynəlxalq hava daşıma müqaviləsi hava çarter müqaviləsi bağlandıqdan sonra icra edilir və Varşava konvensiyası ilə tənzimlənilir. Hava çarter müqaviləsi isə kirayə müqaviləsidir. **Varşava konvensiyasını Hava çarter müqaviləsinə şamil etmək üçün Qvadalaxara konvensiyası qəbul edilmişdir.**

Beynəlxalq hava daşımaları həm də ikitərəfli hökumətlərarası sazişlər. Beynəlxalq hava daşımaları həm də **ikitərəfli hökumətlərarası sazişlər** əsasında həyata keçirilir. Onların beynəlxalq uçuşlarının realizə olunmasına vacib əhəmiyyəti vardır. İki dövlət arasında həyata keçirilən yük və sərnişin daşımalarının əsas şərtləri məhz ikitərəfli sazişlərdə öz əksini tapır. Azərbaycan Respublikası bir sıra öklərlə (misir, Ərəb Respublikası, Birləşmiş Ərəb Əmirlikləri, Səudiyyə Ərəbistanı, Türkiyə, RF, Fransa və digər dövlətlərlə) belə sazişlər bağlamışdır.

İkitərəfli sazişlər, **birincisi**, iştirakçıları **hava uçuşlarını həyata keçirmək hüquq** ilə təmin edir. Bu sazişlər tərəflərə hüquq verir ki, onlar arasına həm yük daşımaları, həm də sərnişin və baqaj daşımaları həyata keçirilsin.

İkincisi, ikitərəfli sazişlər **müqavilə xətləri** müəyyənləşdirir. Saziş iştirakçısı olan dövlətlərin daşıyıcıları məhz bu xətlərdə beynəlxalq hava uçuşlarını

yerinə yetirirlər. Müqavilə xətləri dedikdə, **hava daşımalarının marşrutları** başa düşülür. Bu səbədən onlar konkret daşıma marşrutları şəklində müəyyən edilir. Məsələn, Tokio – Seul – Moskva – Berni – Paris və s.

Üçüncüsü, sazişlər, iştirakçı dövlətlərin **aviaşirkətlərini kommersiya hüquqlarını** müəyyən edir. bu hüquqların həcmi barədə şərt beynəlxalq daşımalar barədə istənilən sazişin atributiv elementidir. Kommersiya hüquqları dedikdə, aviaşirkətlərin yük və sərnişinlərin daşımalarını həyata keçirmək hüququnun həcmi başa düşülür. Hava xətlərinin və nəqliyyat dəhlizinin iqtisadi nəticəsi (gəlir, yüklənmə) məhz bu hüquqlarından asılıdır.

Bunlardan əlavə, ikitərəfli sazişlər texniki kömək göstərilməsi, məliyyə hesablaşmaları aparılması və vegi rejimi kimi məsələləri də müəyyən edir.

Beynəlxalq dəniz daşımaları.

Beynəlxalq dəniz nəqliyyatı xüsusən iqtisadi münasibətlərin təmin edilməsində böyük rol oynayır. Belə ki, dəniz nəqliyyatı beynəlxalq ticarətə xidmət etməkdə ixtisaslaşan ən universal nəqliyyat növü sayılır. Şübhə yoxdur, o biri nəqliyyat növlərinə nisbətən dəniz nəqliyyatından beynəlxalq ticarəti həyata keçirmək üçün daha çox istifadə olunur. Buna görə də onu **xarici ticarət nəqliyyatı** adlanırırlar. Dəniz nəqliyyatı digər nəqliyyat növlərinə nisbətən bir sıra **texniki iqtisadi üstünlüklərə** malikdir. Belə üstünlüklərə aiddir:

- təbii su yollarına malik olmaq;
- az enerji işlətmək;
- yük götürməkdə məhdudiyətin olmaması;
- dəniz nəqliyyatı ilə daşınan yüklərin nomenklaturası (ümumi siyahısı) çox geniş olması.

XIX əsrdən başlayaraq dəniz nəqliyyatı (beynəlxalq dəniz gəmiçiliyi), başqa sözlə desək, dəniz donanması iki formada istismar olunur. Həmin formalar bunlardır:

- tramp gəmiçiliyi-qeyri-müntəzəm;
- xətt gəmiçiliyi-müntəzəm.

Beynəlxalq dəniz daşımalarının növləri. Dəniz nəqliyyatının (dəniz gəmiçiliyinin) iki təşkilati formasına uyğun olaraq beynəlxalq dəniz daşımalarının (ümumiyyətlə, dəniz daşımalarının) iki növü fərqləndirilir:

- tramp daşımaları;
- xətt daşımaları.

Tramp daşımaları qeyri-müntəzəm xarakterdə olub, yalnız belə daşımaya tələbat yarandıqda həyata keçirilən daşımadır; bu növ daşımanın istiqaməti, yükləmə və

yükboşaltma limanları hər bir konkret halda ayrıca və fərdi olaraq müəyyən edilir. Hər bir konkret daşımanın qiynəti (daşıma haqqı) gəmi sahibi və yük sahibi arasında aparılan danışıqlar gedişində müəyyən edilir. Buna görə də hər bir daşımanın qiyməti fərddir. Tramp daşması **qeyr-müntəzəm daşıma** da adlanır. Bu daşıma **çarter** adlı sənədlə rəsmiləşdirildiyinə görə ona **dəniz çarter daşması** da deyilir. Tramp daşması tramp gəmiçiliyi tərəfindən həyata keçirilir.

Xətt daşması isə odur ki, o, əvvəlcədən elan edilmiş hərəkət cədvəli əsasında həyata keçirilir; hərəkət cədvəlində daşımanın istiqaməti, yola düşmə və təyinat limanları göstərilir; daşıma haqqı ealın olumuş tariflər əsasında ödənilir. Bu növ daşıma xətt gəmiçiliyi tərəfindən həyata keçirilir.

Müntəzəm xarakterdə olduğuna görə xətt daşmasına **müntəzəm daşıma** da deyilir. Daşımanın bu növü **konosament** kimi sənədlə rəsmiləşdirilir. Buna görə də xətt daşmasına **konosament daşması** da deyilir.

Beləliklə, hansı sənədlə rəsmiləşdirilməsindən asılı olaraq dəniz daşmasının, o cümlədən beynəlxalq dəniz daşmasının iki növü fərqləndirilir:

- beynəlxalq **çarter** dəniz daşması;
- beynəlxalq **konosament** dəniz daşması.

Azərbaycan Respublikasının Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi həm çarter dəniz daşmasını, həm də konosament dəniz daşmasını tənzimləyir.

Beynəlxalq çarter dəniz daşması. Tramp (qeyri-müntəzəm) gəmiçiliyi tərəfindən həyata keçirilən dəniz daşması çarter (charter party) kimi nəqliyyat (daşıma) sənədi ilə rəsmiləşdirilir. Çarter belə növ daşımanın **müqavilə sənədi (forması)** hesab edilir. Belə ki, tramp (qeyri-müntəzəm) daşıma həyata keçirilən zaman çarter kimi nəqliyyat (daşıma) sənədi tərtib edilir. Bu sənəd onu ifadə edir ki, yük sahibi (fraxtedən) və daşıyıcı arasında **sadə yazılı formada daşıma müqaviləsi** bağlanmışdır. Ona görə ki, çarter daşıyıcı və fraxtedən tərəfindən imzalanır. Bundan əlavə, çarterdə daşıma müqaviləsinin şərtləri (tərəflər, yükün növü, daşıma haqqının məbləği və digər məsələlər barədə şərtlər) göstərilir. Odur ki, tramp dəniz daşıma müqaviləsinin özünü çarter adlandırırlar.

Çarter müqaviləsi qanunvericilikdə və ədəbiyyatda həm də **fraxtetmə müqaviləsi** və ya **sertepartiya müqaviləsi** adlanır.

Əgər dənizlə yükdaşıma müqaviləsi yük daşınması üçün bütün gəminin, onun bir hissəsinin və ya müəyyən gəmi yerlərinin verilməsi şərti ilə bağlansa, belə müqaviləyə dəniz çarter müqaviləsi və ya tramp dəniz daşıma müqaviləsi deyilir.

Dəniz çarter müqaviləsinin hüquqi təbiəti ayrı-ayrı ölkələrin qanunvericiliyində müxtəlif cür müəyyən edilir. Bir sıra ölkələrin dəniz qanunvericiliyində və praktikasında çarter müqaviləsi yükdaşıma müqaviləsinin bir

növü hesab edilir. Sovet dəniz qanunvericiliyində də dəniz çarter müqaviləsinin hüquqi təbiəti bu cür müəyyənləşdirilirdi. Azərbaycan Respublikasının dəniz hüququ da dəniz çarter müqaviləsinə dənizlə yükdaşıma müqaviləsinin bir növü kimi nəzərdə tutur. Belə ki, Azərbaycan Respublikası TGM-ə görə, əgər dənizlə yükdaşınması üçün bütün gəminin, onun bir hissəsinin və ya müəyyən gəmi yerlərinin verilməsi şərti ilə bağlanarsa, çarter müqaviləsi adlanır (87-ci maddənin 3-cü bəndi).

Dəniz çarter müqaviləsi məzmunca mürəkkəb xarakterə malikdir. Həcim baxımından böyük sənəd sayılan bu müqavilə onlarca bəndlərdən ibarətdir ki, bu bəndlərdə 60-a yaxın müqavilə şərti nəzərdə tutulur. Dəniz çarter müqaviləsinin əsas bəndləri bunlardan ibarətdir: müqavilənin bağlanma yeri və vaxtı; tərəflərin – fraxt edən və fraxçının (üzmə qabiliyyəti); yükü adı və sayı; yükvurma və yükboşaltma yeri; gəminin mövqeyi, yəni başlanğıc tarixi (laydays) və son tarix (concelling days). Başlanğıc tarixindən əvvəl fraxt edən gəmini yükləmək üçün qəbul etməyə borclu deyildir; əgər gəmi təyinat yerinə son tarixdən sonra çatarsa, fraxt edən çarteri poza bilər; gəminin təyinat yerinə çatma vaxtı; yükvurma və boşaltma xərclərinin bölüşdürülməsi; staliya vaxtı (gəmini yükləmək və onu boşaltmaq üçün müəyyən edilən müddət); demere (yüklənmə və boşaltma zamanı gəminin müəyyən edilən müddətdən, yəni staliya vaxtından artıq boş dayanmasına görə fraxt edən verdiyi cərimə); dispaç (staliya vaxtını qısaltmağa görə, yəni gəmini vaxtından əvvəl yükləməyə və boşaltmağa görə fraxt edənə verilən mükafat); fraxt (daşıma haqqı) və onun ödənilməsi; buz qeydi (bu qeyd gəmini müqavilənin icrasında azad edir); tətillər qeydi (bu qeydə görə tərəflər bir-birinə zərərin əvəzinin ödənilməsi barədə tələb irəli sürə bilməz); arbitraj qeydi (adətən, mübahisənin cavabdehin olduğu yerdə və Londonda arbitrajda baxılması nəzərdə tutulur); tətbiq edilən qanunvericilik; yurisdiksiya haqqında şərt⁴ daşıyıcının fraxtçının məsuliyyəti (adətən 1924-cü il Brüssel konvensiyasının tətbiqi göstərilir) və s.

Sözsüz, hər dəfə dəniz çarter müqaviləsi bağlananda onun bəndləri barədə razılığa gəlmək, həmin fənləri formulə etmək çətin olar və problem yaradardı. Bu həm də çoxlu vaxt itkisinə, habelə yersiz ixtilaf və mübahisələrin ortaya çıxmasına səbəb olardı. Buna görə də dəniz daşımalarında standart formalı çarterlərdən (standart çarterlərdən) istifadə edilir ki, onlar gəmi və yük sahiblərinin maraqlarını tarazlaşdırmağa imkan verir. Standart formalı çarter (standart çarter) dedikdə, birtipli çarter forması başa düşülür. Standart (birtipli) formalı çarterə (standart çarterə) həm də çarter proformasası deyilir. Ədəbiyyatda “çarter proformasası” anlayışından istifadə olunur. Onların üçü də eynimənalı anlayışlardır.

Standart çarterlər beynəlxalq dəniz təşkilatları, gəmi sahibinin milli birlikləri, Böyük Britaniyanın, Yaponiyanın, RF-in və digər ölkələrin milli

gəmiçilik palataları tərəfindən hazırlanır. Beynəlxalq ticarət gəmiçiliyində Baltika və Beynəlxalq Dəniz Təşkilatının (BİMKO-nun) hazırladığı standart çarterlərdən daha çox istifadə olunur.

Standart çarterlər **yükün növlərinə** görə hazırlanır. Buna görə də ayrı-ayrı yüklərin (taxılın, qəndin, filizin, kömürün, neftin, meşə materiallarının və gübrənin) daşınmasına aid standart çarterlər mövcuddur.

Standart çarterlər öz hüquqi qüvvəsinə görə **tövsiyə xarakterli sənədlərdir**; buna görə də **onların məcburi qüvvəsi yoxdur**. Bu səbəbdən standart çarterlərlərin müəyyən etdiyi qaydalar (şərtlər) dispoitiv xarakterdədir. Odur ki, tərəflər standart çarterin şərtlərini dəyişə və ona əlavələr edə bilirlər. Belə ki, bəzi formulları dəqiqləşdirməklə, ayrı-ayrı bəndlərin üstündən xətt çəkmək və ya yeni bəndlər əlavə etməklə onlar standart çarterə dəyişiklik edə bilirlər.

Bəzən standart çarterlərdə onlara tətbiq ediləcək daxili qanunvericiliyin imperativ normaları öz əksini tapır. Belə normalar tərəflər üçün məcburidir və onları dəyişdirmək olmaz.

Standart çarterlərin böyük əhəmiyyəti vardır. Beynəlxalq-hüquqi tənzimləmənin olmadığı bir şəraitdə onlar dəniz çarter daşımalarının tənzimlənməsində vacib rol oynayır. Burada tərəflərin hüquq və vəzifələri, bütün müqavilə şərtləri göstərilir.

Dəniz çarterinin (çarter müqaviləsinin) növləri. Ayrı-ayrı ölkələrin dəniz qanunvericiliyinə və ticarət gəmiçiliyi praktikasına çarterin (çarter müqaviləsinin) müxtəlif növləri məlumdur. Onların əsas növləri ilə tanış olaq.

Taym-çarter (time charter) müqaviləsinə görə, gəmi sahibi gəmini yük daşınması üçün müəyyən müddətə fraxtedənə kirayəyə verir, yəni gəmi müəyyən müddətə (bir neçə aya, bir neçə ilə və s.) fraxt edilir. Buna görə taym çarter müqaviləsinə **gəmini müəyyən müddətə fraxt etmə** müqaviləsi də deyilir. Fraxtedən gəmidən başqa, həm də gəmi heyəti üzvlərinin xidmətlərindən müəyyən müddətə istifadə edilir. Azərbaycan Respublikasının dəniz hüququ da çarterin bu növünü tanıyır. Belə ki, TGM-in X fəslə (152-162-ci maddələr) bu müqavilənin tənzimlənməsinə həsr olunmuşdur.

Berbout çarter (bareboat charter) müqaviləsinə görə, gəmi sahibi şərtləşdirilmiş haqq (fraxt) müqabilində gəmini heyətsiz yük daşınması üçün müəyyən müddətə fraxtedənin istifadəsinə verməyi öhdəsinə götürür; bu müqaviləyə görə gəmi heyətsiz (gəmi heyəti üzvləri olmadan) fraxt edilir, yəni kirayəyə verilir. Buna görə də “berbout” çarter müqaviləsi həm də **heyətsiz gəmini fraxt etmə müqaviləsi** adlanır. Çarterin bu növü Azərbaycan Respublikasının dəniz hüququna da məlumdur; TGM-in XI fəslə (165-174-cü maddələri) həmin müqaviləni tənzimləyir. Ona beynəlxalq dəniz hüququnda **dimayz -çarter** (demise –charter)də deyilir.

Taym çarterdən berbout çarter onunla fərqlənir ki, fraxtedən gəminin həm kommersiya, həm də texniki istismarını həyata keçirir. Fraxtedən gəmiyə texniki xidmət göstərir, gəmini təmir etdirir və və onun sığorta xərcini çəkir.

Reys çarteri daha geniş yayılmış çarter növüdür. **Reys çarterinə (voyage charter) görə**, gəmi sahibi bir reys və ardıcıl olaraq bir neçə reys daşımını həyata keçirmək üçün gəmini (və ya onun bir hissəsini) fraxtedənə verir. Onun iki əsas yarım növü fərqləndirilir: bir reysli çarter; ardıcıl bir neçə reysli çarter.

Bir reysli çarter müqaviləsinə görə (single voyage) gəmi sahibi müəyyən haqq (fraxt) müqabilində yükü bir reys etməklə yola salma limanından təyinat limanına daşımağı öhdəsinə götürür; təyinat limanında yük boşaldıqdan sonra fraxtedən daşıma haqqını (fraxtı) ödəyir.

Əgər daşınmaq üçün təqdim olunan yük çox olarsa və gəmi onu bir neçə reys etməklə daşıya bilərsə, onda ardıcıl bir neçə reysli çarter müqaviləsi (consecutive voyages) bağlanılır.

Bəzən fraxtedən gəmi sahibindən gəmini bir neçə reys yerinə yetirmək müddətinə kirayəyə (fraxta) götürür. Buna trip-çarter (trip-charter) deyilir. Yükü daşımaq üçün gəmi bir neçə reys yerinə yetirdiyinə görə trip-çarter reys çarterinin, gəminin bir reysi yerinə yetirmək müddətinə kirayəyə götürülməsinə görə isə taym-çarterin yarım növü hesab edilir. Buna görə də trip-çarter özündə taym-çarterin və reys çarterinin elementlərini birləşdirir.

Konosament daşınması. Konosament daşınması dəniz daşımının ikici növü sayılır. Əgər dənizlə yükdaşıma müqaviləsi daşıyıcıya bütün gəminin, onun bir hissəsinin və ya müəyyən gəmi yerlərinin verilməsi şərti ilə bağlanmırsa, onda daşıma münasibətləri çarterlə yox konosamentlə rəsmiləşdirilir. Buna görə də belə daşıma konosament daşınması adlanır.

Konosament daşınması xarici ölkənin dəniz qanunvericiliyi tərəfindən geniş səviyyədə tənzimlənir. Daşımının bu növünün nizamlanmasına bizim ölkənin dəniz hüququnda da xeyli sayda kifayət qədər normalr həsr olunmuşdur (TGM-in 8-ci fəslə).

Konosament xətt (müntəzəm) gəmiçiliyi tərəfindən həyata keçirilən yük daşımalarını rəsmiləşdirmək üçün istifadə olunan əsas nəqliyyat (daşıma) sənədidir. Bu nəqliyyat sənədi həm də çarter daşımaları həyata keçirilən zaman tətbiq edilir. Belə ki, çarter fraxtçı (daşıyıcı) və yük göndərən (fraxtedən) arasındakı qarşılıqlı münasibətləri müəyyənləşdirilir, daşıyıcı və yükalan (yükalan yükdaşıma müqaviləsinin bağlanmasında iştirak etmir və buna görə də o, müqavilənin tərəfi sayılmır; yükalan yük daşıma münasibətinin tərəfi yox, yalnız iştirakçısıdır) arasında əlaqələri isə tənzimləmir. Çarter daşımaları həyata keçirilərkən daşıyıcı ilə yükalan arasında münasibətləri nizamlamaq üçün konosamentdən istifadə olunur. Ona görə ki, daşıyıcı və yükalan arasında

münasibətlər konosament ilə müəyyənləşdirilir (TGM-in 91-ci maddəsi).

Bundan əlavə, konosamentdən qarşılıqlı daşımalarda istifadə edilir. Bu isə onu göstərir ki, konosament **universal xarakterli nəqliyyat (daşıma) sənədidir.**

Konosament eyni vaxtda **bir neçə funksiya** yerinə yetirir. **Birincisi**, o, **müqavilə sənədi funksiyasını** yerinə yetirir. Belə ki, konosament dənizlə yükdaşıma müqaviləsinin özü deməkdir; o, yükdaşıma müqaviləsi kimi tanınır. Konosamentin olması o deməkdir ki, daşıyıcı ilə yük göndərən arasında **sadə yazılı formada yük daşıma müqaviləsi bağlanmışdır.** Düzdür, bir çox ölkələrin dəniz qanunvericiliyi konosamentin yük göndərən tərəfindən imzalanmasını nəzərdə tutmur. Sovet dəniz hüququna görə konosament yalnız daşıyıcı tərəfindən imzalana bilər (SSRİ TGM-in 124-cü maddəsinin 2-ci bəndi). Bunu əldə əsas tutan bəzi sovet müəllifləri göstərirdilər ki, konosament daşıma müqaviləsi deyildir.

Fransa qanunvericiliyinə görə, konosament həm daşıyıcı, həm də yük göndərən tərəfindən imzalanmalıdır. Azərbaycan Respublikasının dəniz qanunvericiliyində isə göstərilir ki, konosament daşıyıcı adından gəmi kapitanı tərəfindən imzalanır (TGM –in 111-ci maddəsinin 3-cü bəndi).

Qeyd etmək lazımdır ki, konosamentdə dənizlə yükdaşıma müqaviləsinin əsas şərtləri (tərəflər, yük, təyinat limanı, yükvurma limanı, daşıma haqqı və digər məsələlər barədə şərtlər) öz əksini tapır. Buna görə də **konosament dənizlə yük daşıma müqaviləsinin özü deməkdir** və konosament daşıma müqaviləsi funksiyasını yerinə yetirir. O ki qaldı qanunun “müqavilədə onu bağlayan tərəflərin imzaları olmalıdır” kimi göstərişinə, qeyd etməliyik ki, bu göstərişi heç də hərfi mənada təfsir etmək olmaz.

İkincisi, konosament **sübut etmə funksiyasını** yerinə yetirir. Belə ki, konosament dənizlə yük daşıma müqaviləsinin mövcud olmasına (bağlanma faktını) və onun məzmununu (müqavilə şərtlərini) təsdiq edir.

Üçüncüsü, konosament **qəbz funksiyasını** yerinə yetirir. **Bu funksiyanın mahiyəti** konosamentin yükün daşıyıcı tərəfindən qəbul edilməsini və gəmiyə vurulmasını təsdiqləməsindən ibarətdir. Belə ki, gəmi kapitanı tərəfindən yük göndərənə konosament yük daşımına üçün qəbul edildikdən sonra verilir.

Nəhayət, **dördüncüsü**, **konosament yükə (mala) sərəncam vermək funksiyasını** yerinə yetirir. Mala (yükə) sərəncam vermək funksiyası onda ifadə olunur ki, konosamentin sahibi konosamentin özünə sərəncam (satmaqla , bağışlamaqla və s.) faktiki olaraq orada göstərilən yükün (malın) özünə sərəncam vermiş olur. Bu funksiyası ilə konosament çarterdən fərqlənir. Belə ki, çarter yükə (mala) sərəncam vermək funksiyasını yerinə yetirmir; bu, onunla izah edilir ki, çarterdən fərqli olaraq **konosament qiymətli kağızdır.**

Konosamentin növləri. Beynəlxalq dəniz daşımaları zamanı konosamentin müxtəlif növlərindən istifadə olunur. Yük sahibinin müəyyən

edilməsi kimi əlamətə görə o, üç növə bölünür:

- adlı konosament;
- adsız konosament;
- orderli konosament.

Adlı konosament (straight) odur ki, o, konkret yükalanın adına yazılır; konosamentin bu növündə konkret olaraq yükalanın adı göstərilir.

Adsız konosament (bearer) konkret olaraq hər hansı şəxsin adına yazılmaz; bu növ konosamentdə yük sahibinin adı göstərilir. Kim konosamentin sahibdirsə, o da yükün sahibidir; kim təyinat limanında onu daşıyıcıya təqdim edərsə, o da yükü alacaqdır.

Ordenli konosament (to order) odur ki, bu konosamentə görə, daşıyıcı yükü sahibinin (yük göndərəninin və ya yükalanın) göstərdiyi şəxsə verilir.

Dənixlə daşımanın çarter əsasında həyata keçirilməsindən asılı olaraq konosamentin iki növü fərqləndirilir:

- çarter konosamenti;
- xətt konosamenti.

Çarter konosamenti dedikdə, çarter daşımaları zamanı daşıyıcı ilə yükalan arasında münasibətləri müəyyənləşdirən konosament başa düşülür; daşıyıcı və yük göndərən arasında münasibətlər isə çarterin özü ilə tənzimlənir.

Xətt konosamenti dedikdə, daşıma münasibətlərində iştirak edən şəxslərin (daşıyıcının, yük göndərəninin və yükalanın) arasında qarşılıqlı münasibətləri müəyyənləşdirən konosament başa düşülür.

Daşıyıcının **konosamenti iradəsiz (qeydsiz) imzalamasından** asılı olaraq onun iki növü fərqləndirilir:

- təmiz konosament;
- qeydli konosament.

Əgər yük göndərən yükü qəbul etdiyi anda daşıyıcı say və keyfiyyət baxımından yükə hər hansı çatışmazlıq müəyyən etməzsə, o, konosamenti iradəsiz, qeyd olmadan imzalayır. Belə konosamentə **təmiz konosament** (clean) deyilir. Məhz təmiz konosament almaq onun da öz müqavilə öhdəliyini lazımınca yerinə yetirməsini təsdiqləyir.

Əgər konosamentdə yük barədə daşıyıcının iradəni ifadə edən hər hansı qeyd olarsa, belə konosament qeydli konosament (föne) adlanır.

Yükün gəmiyə yüklənməsindən asılı olaraq konosamentin iki növü vardır:

- bort konosamenti;
- yola salma konosamenti.

Bort konosamenti dedikdə, yükün gəmiyə vurulmasını rəsmiləşdirən konosament başa düşülür. Bu növü konosament artıq yükləmə işi yerinə

yetirildikdən sonra verilir.

Yola salma konosamenti isə yük daşıyıcı tərəfindən daşınma (göndərilmək) üçün qəbul edildikdə verilən konosamentə deyilir. Əgər yük soradan daşınmaq üçün anbara təhvil verilərsə, yük göndərənə bu növ konosament verilir. Bəzən yük gəmiyə vurulduqdan sonra o, bort konosamenti ilə əvəz oluna bilər.

Əgər dəniz daşınması bir neçə daşıyıcı tərəfindən həyata keçirilərsə, belə halda **birbaşa konosamentdən** istifadə olunur. Birbaşa konosament xüsusi xarakterli konosament növüdür.

Beynəlxalq dəniz daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi.

Beynəlxalq dəniz daşımalarının tənzimlənməsində **beynəlxalq sazişlər** vacib rol oynayır. Daşımaların digər növlərində olduğu kimi beynəlxalq sazişlər beynəlxalq dəniz daşımalarının əsas hüquqi tənzimləmə mənbələrindən biri sayılır. Onların nizamlama predmetini **konosament** daşınması təşkil edir.

Ticarət gəmiçiliyi haqqında ikitərəfli sazişlər bağlamaq praktikasını daha geniş yayılmışdır. Bu sazişlərdə beynəlxalq dəniz daşımalarının hüquqi rejiminin əsasları nəzərdə tutulur. Onlarda ümumi xarakterli məsələlər müəyyən edilir (gəmilərin milli rejimlə təmin olunması; azad dəniz ticarəti prinsipinin tanınması; gəmilərin dövlət mənsəbiyyətinin tanınması; qəza zamanı gəmilərə kömək edilməsi; beynəlxalq daşımalara görə vergi alınmaması və s.). Bizim ölkə Türkmənistan, Gürcüstan və digər ölkələrlə iki tərəfli saziş bağlamışdır.

Beynəlxalq dəniz daşımalarının tənzimlənməsində həm də **daxili qanunvericilik** iştirak edir. Daxili qanunvericilik beynəlxalq dəniz daşımalarının digər **əsas hüquqi tənzimləmə mənbəyidir**. Özü də daşıma daşıma şərtlərini müəyyən etməklə (nizamasalmaqda) **daxili qanunvericilik** üstün rola malikdir. Belə ki, ticarət gəmiçiliyi münasibətləri çox vaxt, əksəriyyət hallarda daxili dəniz qanunvericiliyi ilə tənzimlənir; burada nəzərdə tutulmuş kollizion normaların köməyindən istifadə olunmaqla ticarət gəmiçiliyi münasibətlərinin **kolliziuon-hüquqi tənzimlənməsi** həyata keçirilir. Bu normalar göstərir ki, ticarət gəmiçiliyi münasibətlərinə, yəni dəniz daşımalarına hansı ölkənin qanunvericiliyi tətbiq edilməlidir.

Amma xarici öklələrin çoxunun qanunvericiliyi, bir qayda olaraq, ticarət gəmiçiliyi münasibətlərini (dəniz daşımalarını) tənzimləmək üçün kollizion normalar nəzərdə tutulmur. Bəzi öklələrin isə qanunvericiliyində dəniz daşımalarının kollizion-hüquqi tənzimlənməsi üçün müvafiq kollizion normalar müəyyən edilmişdir. Məsələn, Fransa qanunvericiliyi **bayraq qanunu (lex flaqi) kimi kollizion prinsipdən** (bağlama formulundan) çıxış edir. Polşa qanunvericiliyi dəniz daşımalarını tənzimləmək üçün **tərəflərin idarə sərbəstliyi (lex voluntatis) kollizion prinsipi** müəyyənləşdirir; əgər tərəflər arasında dəniz daşımalarına tətbiq ediləməli olan qanunvericilik barədə razılıq olmazsa, onda **daşıyıcının olduğu yerin qanunu** kimi kollizion prinsipdən istifadə edilir.

Bir sıra ölkələrdə isə dəniz daşımalarının kollizion hüquqi tənzimlənməsi **məhkəmə praktikası əsasında** həyata keçirilir. Almaniyada məhkəmələr **yükün təyinat yerinin qanunu** kimi kollizion prinsipdən istifadə edirlər. İngiltərə məhkəməsi **bayraq qanunu və ya müqavilənin daha sıx surətdə bağlı olduğu yerin qanunu** kimi kollizion prinsiplərin tətbiqinə üstünlük verirlər. ABŞ məhkəmələrində çox vaxt **məhkəmənin qanunu (lex fori) kollizion prinsip** tətbiq olunur.

Daxili qanunvericilikdə dəniz daşımalarını tənzimləməkdən ötrü kollizion normalardan başqa, **birbaşa (bilavasitə) qüvvəsi olan normalar** da nəzərdə tutulmuşdur. Azərbaycan Respublikasının Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi ticarət gəmiçiliyi münasibətlərini tənzimləmək üçün həm kollizion normalar, həm də birbaşa (bilavasitə) qüvvəsi olan normalar müəyyənləşdirilir. Məcəlləyə görə, hər şeydən əvvəl, dəniz daşımaları sahəsində bağlanan müqavilələrin kollizion-hüquqi tənzimlənməsi “tərəflərin iradə sərbəstliyi” (lex voluntatis) kimi prinsip əsasında həyata keçirilir (Məcəllənin 324-cü maddəsinin 2-ci bəndi). Bundan başqa, TGM-də digər kollizion prinsiplər nəzərdə tutulmuşdur (26-cı fəsil); bayraq qanunu; sərnişin biletində göstərilən dövlətin qanunu və s.

Azərbaycan Respublikasının TGM-də göstərilir ki, xarici elementli ticarət gəmiçiliyi münasibətlərinə **Azərbaycan Respublikasının tanıdığı ticarət gəmiçiliyi adətləri** tətbiq edilə bilər (324-cü maddəsinin 1-ci bəndi). Bundan başqa, ümumi qəza ilə bağlı münasibətlərə ümumi qəzaya dair beynəlxalq qaydalar və ticarət gəmiçiliyinin digər beynəlxalq adətləri tətbiq edilir (TGM-in 224-cü maddəsinin 2-ci bəndi). Söhbət York-Antverpen qaydalarından və beynəlxalq dəniz adətlərindən gedir.

1924-cü il Brüssel konvensiyası (Haaqa qaydaları). Dəniz çarter daşımalarından fərqli olaraq konosament daşımaları beynəlxalq sazişlərin hüquqi tənzimlənmə predmetini təşkil edir. Dəniz daşımalarının bu növünü imzalanmasına bir neçə beynəlxalq saziş həsr edilmişdir. Konosament haqqında bəzi qaydaların unifikasiyası barədə Brüssel konvensiyası beynəlxalq konosament dəniz daşımalarını tənzimləyən əsas beynəlxalq sazişdir. Ona qısaltılmış şəkildə **Haaqa qaydaları** da deyilir. Konvensiya 25 avqust 1924-cü il tarixində Brüssel şəhərində qəbul olunmuşdur. Xeyli müddət bu konvensiya konosament əsasında həyata keçirilən beynəlxalq dəniz daşımalarının hüquqi tənzimlənməsinə böyük təsir göstərmişdir. XX əsrin 80-ci illərində Brüssel konvensiyasında 70-dən çox dövlət iştirak edirdi. Brüssel konvensiyası ilə konosament daşımalarında iştirak edən şəxslər arasında qarşılıqlı münasibətlər müəyyənləşdirilir. burada üç əsas məsələ öz beynəlxalq normativ-hüquqi həllini tapmışdır. **Birinci məsələ konosamentə aiddir.** Brüssel konvensiyası dəniz nəqliyyatı ilə konosament əsasında həyata keçirilən istənilən yükdaşımaları tənzimləyir, o, çarter daşımalarına aid deyil.

Konosament öz hüquqi statusuna görə **yükün daşıyıcı tərəfindən qəbul edilməsini subut edən sənəddir**. Ona görə ki, daşınma üçün qəbul edilən yük konosamentdə təsvir edilir. Brüssel konvensiyası ilə tənzimlənən **ikinci məsələ daşıyıcının məsuliyyətidir**. Bu məsələnin tənzimlənməsinə həsr olunana normalar Brüssel konvensiyasının əsas məzmununu təşkil edir. Ona görə ki, yükü salamat və vaxtında təyinat limanına çatdırmaq daşıma prosesinin başlıca məqsədi hesab edilir. yükü təyinat limanına çatdırmaq isə daşıyıcının əsas vəzifəsidir. Bu vəzifəni lazımcına icra etməməyə və ya icra etməməyə görə o, məsuliyyət daşıyır.

Konvensiyada **daşıyıcının məsuliyyətdən azad edilməsinə səbəb olan hallar** sadalanır. Burada 17 hal (yanğın, dəniz riski, qarşısızalmaz qüvvə, tətillik, yükün düzgün qablaşdırılmaması, görünməyən qüsurlar, yük sahibinin hərəkəti və ya səhlənkarlığı, daşıyıcının , onun agent və işçilərinin təqsiri üzündən edilməyən digər hərəkətlər) göstərilir. Buradan belə nəticəyə gəlmək olar ki, **daşıyıcı təqsirli hərəkətlərə yol verdikdə** məsuliyyət daşıyır. Deməli, Brüssel konvensiyası daşıyıcının təqsirə görə məsuliyyət daşması (**daşıyıcının təqsirli məsuliyyət**) **prinsipindən** çıxış edir. Brüssel konvensiyası həm də **təqsir prezumpsiyası** müəyyənləşdirilir; əksi sübut edənə kimi, daşıyıcı daşıma öhdəliyini pozmaqda təqsirli bilinir və buna görə də məsuliyyət daşıyır.

Brüssel konvensiyasında **daşıyıcının zərər vurmağa görə məsuliyyəti daşması** göstərilir. Bu, o deməkdir ki, daşıyıcı yükü salamat qalması, yükü təyinat yerinə çatdırılma müddətinin ötürülməsi və daşıma öhdəliyinin hər hansı halına görə məsuliyyət daşıyır.

Amma daşıyıcı naviqasiya səhvinə görə məsuliyyət daşımır. **Naviqasiya səhvi** dedikdə, kapitanın, matrosun, bələdçinin və ya daşıyıcının qulluqçularının gəmiçilik elmində və ya dəminin idarə edilməsində yol yol verdiyi səhv hərəkətlər başa düşülür. əgər naviqasiya səhvi yükü itməsinə, əskik çıxmasına, zədələnməsi, habelə təyinat yerinə çatdırılma müddətinin ötürülməsinə səbəb olarsa, **daşıyıcı yük sahibinə vurulmuş zərərin əvəzini ödəmir**. Naviqasiya səhvi nəticəsində yük sahibinə vurulmuş zərəre görə məsuliyyətdən daşıyıcının azad edilməsi prinsipini dünya ölkələrinin çoxunun dəniz hüququ da müəyyənləşdirir.

Brüssel konvensiyası həm daşıyıcının məsuliyyətinin məhdudlaşdırılması prinsipindən (məhdud məsuliyyət prinsipindən) çıxış edir. Bu prinsipə görə, daşıyıcının məsuliyyət həddi (limiti), əgər konosamentdə yükü qiyməti gözlənilməzsə, hər yük yürinə və ya vahidinə görə 100 funt sterlinqdən ibarətdir.

Həm naviqasiya səhvi, həm də daşıyıcının məsuliyyət həddinin məhdudlaşdırılması haqqında konvensiya normaları Azərbaycan Respublikasının Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsində öz əksini tapmışdır.

Brüssel konvensiyası ilə tənzimlənən **üçüncü məsələ daşıyıcıya tələb irəli sürülməsi qaydasından** ibarətdir. Əgər zərər vurularsa, yük verildiyi andan 3 gün

müddətində daşıyıcıya tələb irəli sürülə bilər. İddia müddəti 1 ildir. 1 illik müddət yük çatdırıldıqdan sonra və ya çatdırılmalı olduğu tarixdən başlayır.

Dənizlə yük daşınması haqqında BMT Konvensiyası. Brüssel konvensiyasının bir çox normaları XX əsrin 60-70-ci illərində ticarət gəmiçiliyinin (dəniz ticarətinin) inkişaf səviyyəsinə uyğun gəlmirdi. Bu konvensiyanın nəzərdə tutduğu **naviqasiya səhvi** haqqında qayda xüsusən də yük sahibləri və yükü sığorta edən şirkətlər tərəfindən həmişə kəskin tənqiddə məruz qalırdı: təklif olundu ki, ümumi nəqliyyat hüququ naviqasiya səhvi kimim anlayışı tanımadığına görə onlardan imtina edilsin. Brüssel konvensiyası gəmi sahibləri və daşıyıcılar üçün çox sərfəli olan vəziyyət yaradırdı. Bu kimi səbələrə görə 1924-cü il Brüssel konvensiyasının yeni konvensiya ilə əvəz olunması zərurətə çevrildi. **Dənizlə yük daşınması barədə BMT konvensiyası** da məhz bu məqsədlə qəbul olunmuşdur. Bu konvensiya inkişaf etməkdə olan çoxsaylı dövlətlərin təşəbbüsü ilə YUNKTAD tərəfində YUNSİTRAL çərçivəsində hazırlanmış, 1978-ci il mart ayında Hamburq şəhərində (Almaniya) keçirilən diplomatik konfransda imzalanmışdır. Ona **Hamburq qaydaları** da deyilir. **Hamburq qaydaları** onu 20-dən çox dövlət ratifikasiya etdikdən sonra 11 noyabr 1992-ci il tarixindən həmin dövlətlər üçün qüvvəyə minmişdir. İnkişaf etmiş dövlətlərin böyük əksəriyyəti ona qoşulmamışdır. Hamburq qaydalarında əsasən Afrika və Asiya ölkələri iştirak edir. Hamburq qaydalarına qoşulan dövlətlərə münasibətdə Brüssel konvensiyası (1924) və 1968-ci il Brüssel protokolu (Visbi qaydaları) öz qüvvəsini itirir.

Hamburq qaydaları Brüssel konvensiyasında münasibətdə daha geniş münasibətləri tənzimləyir. Belə ki, **Hamburq qaydaları təkcə konosament daşımalarına yox, istənilən yük daşımaya daşımaya müqaviləsinə tətbiq edilir.** Digər tərəfdən o, praktiki olaraq istənilən yükün, o cümlədən canlı heyvanların və göyörtə yüklərinin daşınmasını da tənzimləyir.

Hamburq qaydaları **daşıyıcının məsuliyyəti məsələlərində** bir çox yeniliklər edir. Hər şeydən əvvəl, burada daşıyıcının məsuliyyəti genişləndirilmişdir. Belə ki, daşıyıcı həm də naviqasiya səhvinə görə məsuliyyət daşıyır; Hamburq qaydaları **naviqasiya səhvindən tamamilə imtina etmişdir.** Artıq daşıyıcı naviqasiya səhvi nəticəsində yük sahibinə vurulmuş zərərin əvəzini ödəyəcəkdir.

QARIŞIQ DAŞIMALAR

Beynəlxalq təcrübədə bir neçə növ nəqliyyat vasitələrindən istifadə etməklə qarışıq daşımalarından geniş istifadə olunur. 1980-ci il beynəlxalq qarışıq daşımalar haqqında BMT Konvensiyasında qarışıq daşımaların anlayışı nəzərdə tutulmuşdur. **Beynəlxalq qarışıq daşımalar dedikdə, qarışıq daşımalar haqqında müqaviləyə əsasən iki və daha çox**

nəqliyyat vasitəsi nüvəndən istifadə etməklə yğklərin daşınması başa dğşğlğr. Qarışıq daşımalar həm milli qanunvericiliklə, həm də ikitərəfli və zoxtərəfli beynəlxalq mğqavilələr vasitəsilə tənzimlənilir. **1959-cu ildən yğklərmn dəmiruol-su vasitəsilə beynəlxalq birbaşa qarışıq daşınması haqqında Saziş qəbul edilmişdir.** Sazişə uyğun olaraq beynəlxalq qarışıq daşımaların şərtləri mğvafiq nəqliyyat təşkilatları arasında qəbul edilmiş qaydalarla mğəyyən olunur. Sazişlə həm də beynəlxalq qarışıq daşımalarının həyata keçirilməsi sahəsində düvlətlərin əməkdaşlığının ğmumi prinsipləri

NƏTİCƏ

Daşımalarda unifikasiyalaşdırılmış kollizion hüquq normaları aşağıdakılardır: 1. Tərəflərin iradə sərbəstliyi; 2. Yükün göndərildiyi ölkənin qanunu; 3. daşımanın həyata keçirdiyi ölkənin qanunu; 4. yükün saxlandığı ölkənin qanunu; 5. Təyinat ölkəsinin qanunu; 6. Pretenziya verildiyi ölkənin qanunu; 7. Məhkəmənin fəaliyyət göstərdiyi ölkənin qanunu

Valyuta əməliyyatlarının formaları aşağıdakılardır:

1. Xarici valyutadan istifadə edilməsi
2. Valyuta sərvətlərinin gətirilməsi və göndərilməsi
3. Valyuta sərvətlərinin çıxarılması və göndərilməsi
4. Beynəlxalq pul köçürmələrinin həyata keçirilməsi