

DOI: <https://doi.org/10.36719/2789-6919/20/64-68>**Mehin Əlihüseynli**

Azərbaycan Respublikası Prezidenti yanında

Dövlət İdarəçilik Akademiyası

magistrant

alihuseynli.mehin14@gmail.com

**BEYNƏLXALQ HAVA DAŞIMALARININ HÜQUQİ TƏNZİMLƏNMƏSİNİN  
VƏZİYYƏTİ VƏ XÜSUSİYYƏTLƏRİ****Xülasə**

XX əsrin sonlarında beynəlxalq hava daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi qlobal xarakter alan və müasir dünya iqtisadiyyatının aparıcı sahələrindən birinə çevrilən hava nəqliyyatı sənayesinin inkişafı ilə ziddiyyət təşkil etmişdir. Hazırda mülki aviasiya digər nəqliyyat növləri arasında analoqu olmayan, fəaliyyəti rabitə vasitələrinin xüsusiyyətlərinə görə ərazi baxımından məhdud olan qlobal beynəlxalq nəqliyyat sistemə çevrilmişdir. Bu da öz növbəsində dövlətlər arasında geniş beynəlxalq əməkdaşlığın qurulmasını tələb etmişdir. Beynəlxalq hava hüququ beynəlxalq hüquq sisteminin vacib bir hissəsini təşkil edir. Dövlət ərazisi üzərində və ondan kənarında hava məkanından istifadə zamanı beynəlxalq hüququn və qaydanın təmin edilməsi funksiyalarını yerinə yetirən beynəlxalq hüququn bir sahəsidir. Eyni zamanda qeyd etmək lazımdır ki, beynəlxalq hava hüququ əsasən beynəlxalq uçuşları və beynəlxalq daşımaları özündə birləşdirən milli mülki aviasiyanın fəaliyyətini tənzimləyir. Bu səbəbdən də beynəlxalq hava daşımaları hazırkı dövrdə araşdırılmaların aparıldığı və yeni hüquq normalarının yaradıldığı bir sahəyə çevrilmişdir. Yeni obyektiv reallığa uyğunlaşdırmaq üçün hüquq normalarının təkmilləşdirilməsi zərurəti yaranmışdır.

**Açar sözlər:** *hava daşımaları, hüquqi tənzimləmə, qanun, akt, beynəlxalq nəqliyyat hüququ, beynəlxalq müqavilələr*

**Mehin Alihüseynli**

The Academy of Public Administration under the

President of the Republic of Azerbaijan

master student

alihuseynli.mehin14@gmail.com

**Status and characteristics of the legal regulation of international air carriage****Abstract**

At the end of the 20th century, the legal regulation of international air transport conflicted with the development of the air transport industry, which became global and became one of the leading sectors of the modern world economy. Currently, civil aviation has become a global international transport system, which has no analogues among other types of transport, whose activity is limited in terms of territory due to the characteristics of communication means. This, in turn, required the establishment of extensive international cooperation between states. International air law is an important part of the international legal system. It is an area of international law that performs the functions of ensuring international law and order in the use of airspace over and beyond state territory. At the same time, it should be noted that international air law mainly regulates the activities of national civil aviation, which includes international flights and international transportation. For this reason, international air transportation has become an area where investigations are conducted and new legal norms are created. It is necessary to improve the legal norms in order to adapt them to the new objective reality.

**Keywords:** *air transportation, legal regulation, law, act, international transport law, international agreements*

## Giriş

Bildiyimiz kimi, indiki dövr qloballaşma dövrü hesab edilir ki, bu da digər məqamlarla yanaşı, ilk növbədə beynəlxalq ticarətin inkişafında və global iqtisadi sistemin stabil şəkildə fəaliyyət göstərməsinə yönəlmiş dövlətlərsə sıx əməkdaşlıq tədbirlərinin tətbiqində ifadə olunur. Eyni zamanda ayrı-ayrı regionların və qitələrin beynəlxalq ticarət dövrüyyəsi fərqli üsullarla: quru, hava və dəniz nəqliyyatı marşrutları ilə həyata keçirilə bilən malların transsərhəd daşınması yolu ilə təmin edilir. Məhz buna görə də iqtisadi sahədə xarici iqtisadi əlaqələrin və beynəlxalq inteqrasiya proseslərinin intensiv inkişafının müasir şəraitində nəqliyyatın mühüm rol oynadığı nəzərə çarpır.

Ötən əsrin 20-30-cu illərində beynəlxalq aləmdə mülki aviasiyanın inkişafı hava məkanından qanuni istifadə, hava gəmilərinin səmərəli fəaliyyəti, o cümlədən təhlükəsiz uçuşların və aviasiya təhlükəsizliyinin təmin edilməsi, eləcə də mülki aviasiyanın fəaliyyətinə qanunsuz müdaxilə aktlarının qarşısının alınması məqsədi ilə hava məkanından qanuni istifadə məsələlərini həll etməyə qadir olan sabit və maksimum tənzimlənən hava hüququ sisteminin yaradılmasını zəruri etmişdir. Beynəlxalq uçuşların, beynəlxalq hava daşımalarının və beynəlxalq hava əlaqəsinin müxtəlif məsələləri üzrə dövlətlər arasında əməkdaşlıq, bir qayda olaraq, beynəlxalq çəxtərəfli müqavilə formasında həyata keçirilir.

Müasir beynəlxalq hava hüququ geniş tənzimləyici çərçivəyə əsaslanır, onun çərçivəsində fundamental və universal xarakterli aşağıdakı ən mühüm beynəlxalq müqavilələr fərqlənir: 1929-cu il Konvensiyası"), Beynəlxalq Mülki Aviasiya haqqında 1944-cü il Konvensiyası (Çikaqo şəhəri, 07.12.1944), bundan sonra - "1944-cü il Çikaqo Konvensiyası", 1944-cü il Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı haqqında Saziş (Çikaqo şəhəri, 07.12.1944), 1944-cü il Beynəlxalq Hava Xidmətləri Tranziti Müqaviləsi (Çikaqo şəhəri, 07.12.1944), Mühəribə Konvensiyasına Əlavə Razılığa gələn daşıyıcıdan başqa şəxs tərəfindən həyata keçirilən beynəlxalq hava daşımaları ilə bağlı bəzi qaydaların unifikasiyasına dair, 1961 (Qvadalaxara şəhəri, 09/18/1961), Beynəlxalq hava daşımaları üçün bəzi qaydaların unifikasiyası haqqında Konvensiya 1999 (şəhər) Monreal, 05/28/1999, bundan sonra "1999-cu il Monreal Konvensiyası" adlandırılacaq.), 1952-ci il hava gəmisinin üçüncü şəxslərə vurduğu zərərə görə məsuliyyət haqqında Konvensiya (Roma şəhəri, 07.10.1992, bundan sonra) "1952-ci il Roma Konvensiyası" kimi istinad edilir (Eliseev, Svirkin, 2012: 23).

"Varşava hüquq sistemi". Beynəlxalq hava hüququnun hüquqi tənzimlənməsinin bəzi mənbələri sənədlərin kompleks sistemləşdirilməsi olan "Varşava hüquq sistemi" ümumi termini ilə birləşir, o cümlədən:

### 1. 1929-cu il Varşava Konvensiyası

Baxmayaraq ki, beynəlxalq hava hüququnun əsaslarını qoyan ilk çəxtərəfli müqavilə bir dövlətin öz hava məkanı üzərində tam müstəsna suverenliyini, habelə xarici hava gəmilərinin "sülh yolu ilə uçuş" hüququnu tanıyan 1919-cu il Paris Konvensiyasıdır, 1929-cu il Varşava Konvensiyası baxılan beynəlxalq nəqliyyat hüququ sahəsində əsas akt hesab olunur. (Allahverdiyev, 2005: 336). Konvensiya ilk dəfə olaraq müəyyən etmişdir ki, sənişinlərin və yüklərin beynəlxalq daşınması müəyyən dövlətlər arasında bağlanmış və milli qanunvericilikdən üstün olan nəqliyyat konvensiyaları əsasında həyata keçirilir. Bundan əlavə, Konvensiya beynəlxalq hava nəqliyyatının normativ tərifini müəyyən etmişdir ki, bu da "daşımada və ya yüklənmədə fasilə olub-olmamasından asılı olmayaraq, gediş yerinin və təyinat yerinin yerləşdiyi istənilən nəqliyyat kimi başa düşülür. Ya Razılığa gələn iki Yüksək Tərəfin (müxtəlif dövlətlərin əraziləri) ərazisində, ya da eyni Razılığa Gələn Yüksək Tərəfin ərazisində (bir dövlətin ərazisi), əgər dayandırma suverenlik, mandat altında olan dövlət tərəfindən nəzərdə tutulursa və ya Razılığa gələn olmayan digər Dövlətin səlahiyyəti, Razılığa gələn Yüksək Tərəfin suverenliyi altında olan ərazilər arasında belə dayanacaq olmadan daşıma beynəlxalq daşıma sayılmayacaq". Konvensiya yükəndərən, daşıyıcının və yükəlinin hüquq və vəzifələri, daşıma sənədlərinə, kombinə edilmiş daşımalara, habelə daşıyıcının məsuliyyətinə dair müddəaları nəzərdə tutur.

Konvensiyada daşıma sənədlərinin növlərinə xüsusi diqqət yetirilir, bunlara daxildir: səyahət bileti - sənişinlərin daşınması üçün; baqaj qəbz - baqajın daşınması üçün; hava nəqliyyatı sənədi - yüklərin daşınması üçün. Sənişinlərin və baqajın daşınma sənədlərində göstərməli olan zəruri

məlumatlar, sənədin konkret növündən asılı olaraq onların verilməsi qaydası 1929-cu il Varşava Konvensiyasının 3-5-ci maddələrində öz əksini tapmışdır. Avtomobil və dəmir yolu daşımalarına aid beynəlxalq müqavilələrdə olduğu kimi, Konvensiyada göstərilir ki, səyahət biletinin/baqaj çəkinin olmaması, düzgün tərtib edilməməsi, itirilməsi sərnişinin/baqajın daşınması müqaviləsinin mövcudluğuna və etibarlılığına təsir etmir (3).

Eyni zamanda, 1929-cu il Varşava Konvensiyası hava nəqliyyatı sənədinin adı, zəruri detalları və strukturu, habelə onun icrası üçün məsuliyyətlə bağlı məsələləri tənzimləmir. Bu boşluq IATA tərəfindən doldurulmuşdur və bu sənədə hava daşıma sənədi statusu verilmişdir: malların göndəricisi yük qaiməsinə daxil edilmiş məlumatların düzgünlüyünə və tamlığına, habelə daşıyıcıya və ya hər hansı bir zərərə görə, daşıyıcının cavabdeh olduğu digər şəxslər aviaqaimədə göstərilən yanlış, qeyri-dəqiq və ya natamam məlumatlara görə məsuliyyət daşınması qeyd edilmişdir. Daşıyıcının məsuliyyəti sərnişinin ölümü, yaralanması və ya hər hansı digər bədən xəsarəti nəticəsində dəymiş ziyana görə, əgər belə bir hadisə hava gəmisinin göyertəsində və ya minmə və enmə zamanı baş veribsə, yoxlanılan gəminin məhv olması, hava daşımaları zamanı, habelə sərnişinin, baqajın və ya yükün daşınmasında gecikmə nəticəsində baş vermiş baqaj və ya yükün itməsi və ya zədələnməsi nəticəsində dəymiş ziyana görə məsuliyyət daşıyır. Daşıyıcının məsuliyyəti məhduddur və yalnız təqsir zamanı yaranır. Konvensiyada hava daşımaları müqaviləsi tərəflərinin daşıyıcının məsuliyyətdən azad edilməsi və ya onun məsuliyyət həddinin azaldılması ilə bağlı hər hansı razılaşmalarının etibarsız olması və hər hansı hüquqi nəticələrə səbəb olmaması şərtinin müəyyən edilməsi son dərəcə vacibdir.

Eyni zamanda, Konvensiya malların təyinat yerinə çatdırılma müddəti ilə bağlı əsas məsələni tənzimləmir, bununla əlaqədar olaraq, malın göndəricisi faktiki olaraq daşıyıcının malların çatdırılmasının gecikməsinə görə məsuliyyət daşımaq imkanından məhrumdur (Allahverdiv, Savichev, 2017: 13).

Mübahisələrin həlli üçün məcburi iddia proseduru müəyyən edilir və iddia müddəti gəminin təyinat yerinə çatdığı andan, gəminin təyinat yerinə çatmalı olduğu gündən və ya daşıma dayandırıldığı andan iki ilə bərabərdir (Schwartz, 1966: 30-31).

Müəlliflər qeyd edirlər ki, hazırda 1929-cu il Varşava Konvensiyası həqiqətən universal xarakter alıb və onun iştirakçılarının sayı 130-a yaxın dövlətdir.

## 2. Haaqa Protokolu 1955

1929-cu il Varşava Konvensiyası 28 sentyabr 1955-ci ildə Haaqa Protokolu ilə əhəmiyyətli dərəcədə dəyişdirilmişdir. Protokolda "beynəlxalq daşımaların" hüquqi tərifinə dəyişiklik edilmiş, 1929-cu il Varşava Konvensiyasının əhatə dairəsindən istisnalar müəyyən edilmişdir (poçt yazışmalarının və poçt bağlamalarının daşınması məsələləri). Sərnişinlərin, yükün və baqajın daşınması ilə bağlı müddəaları, gediş biletinin, baqaj qəbzinin, hava daşımaları sənədinin blanklarını və zəruri rekvizitlərini dəqiqləşdirib, sərnişinin həyatı və sağlamlığına görə daşıyıcının məsuliyyət limitini 2 dəfə (əvvəllər limit) artırıb, məsuliyyət 125 min frank ilə məhdudlaşdırıldı (6).

Qeyd etmək lazımdır ki, kompensasiya məbləğinin artırılması konvertasiya edilə bilən məbləğlərin qeyri-müəyyənliyi və qeyri-bərabərliyi baxımından bir sıra problemlərə səbəb olmuşdur. Belə ki, məsələn, belə münaqişələrin təzahürlərindən biri ABŞ Apellyasiya Məhkəməsinin Franklin Mint Corp.v.TWA (1982) işi üzrə qəbul edilmiş qərar məhkəmənin hər hansı başqa üsullardan istifadənin mümkünsüzlüyünü qeyd etmişdir. Qızılın sərbəst qiyməti istisna olmaqla, ABŞ konvertasiya haqqında qanunlarının normalarına istinad edərək, "Puankare frankı artıq valyutaların konvertasiyası üçün beynəlxalq standart kimi xidmət etməməsi" nəzərə alınmışdır. Beləliklə, daşıyıcının məsuliyyət həddinin müəyyən edilməsi baxımından Varşava Konvensiyasının sonrakı tətbiqi üçün real təhlükə yaranmışdı. Bununla belə, sözügedən işdən ABŞ Ali Məhkəməsinə şikayət verilmiş və məhkəmə 1983-cü ildə həmin qərar ləğv edilmişdir (Sukhanov, 2017: 31).

3. Sərnişinlərin həyatına və sağlamlığına zərərin vurulmasına və baqajın sıradan çıxmasına görə daşıyıcının obyektiv məsuliyyətini müəyyən edən 1971-ci il Qvatemala Protokolu daşıyıcının məsuliyyət limitini Azərbaycan Respublikasının Haaqa Protokolunda müəyyən edilmiş həddi 6 dəfə

artırdı. 1955-ci il, habelə sərnəşin hava gəmiləri üçün yurisdiksiya qaydaları əlavə edilmişdir (daşıyıcının göstərilən yerdə ayrıca bölmələri olduqda iddia sərnəşinin yaşayış yeri üzrə verilə bilər).

4. Razılığa gələn daşıyıcı olmayan şəxs tərəfindən həyata keçirilən beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası haqqında Varşava Konvensiyasına Əlavə Konvensiya (bundan sonra “1961-ci il Qvadalaxara Konvensiyası” adlandırılacaq) qəbul edilmişdir (8).

Konvensiya “faktiki daşıyıcı” anlayışını təsbit etmişdir, bununla da daşıma müqaviləsi bağlamamış, lakin onu faktiki icra edən daşıyıcını 1929-cu il Varşava Konvensiyasında nəzərdə tutulmuş məsuliyyət şərtləri və məhdudyyətlərinə istinad etmək hüququna malik olması qeyd olunmuşdur.

Konvensiya göstərir ki, əgər faktiki daşıyıcı 1929-cu il Varşava Konvensiyasının şərtlərinə uyğun olaraq daşıma həyata keçirirsə, daşıyıcı özü də onun normalarına əməl etməyə borcudur. Beləliklə, faktiki daşıyıcının hərəkətləri daşıyıcının hərəkətləri kimi tanınır və əksinəsi də doğrudur. Eyni zamanda, yük sahibinin bütün sifarişləri və iddiaları həm müqavilə üzrə daşıyıcıya, həm də faktiki daşıyıcıya ünvanlana bilər. 1961-ci il Qvadalaxara Konvensiyası faktiki daşıyıcının və daşıyıcının müqavilə üzrə hüquq və öhdəliklərinə təsir göstərmir. Beləliklə, onlar arasındakı münasibətlərin şərtləri aviaçarter müqaviləsi və qüvvədə olan milli qanunvericilik əsasında müəyyən edilməli olduğu nəzərə alınmalıdır.

5. 1966-cı il Monreal müqaviləsinə əsasən, sərnəşinin ölümü və ya bədən xəsarəti alması halında daşıyıcının məsuliyyət limiti 75.000 ABŞ dollarına qədər artırılmışdır (9).

6. Daşıyıcının məsuliyyətinin hədlərini müəyyən etmək üçün hesab vahidlərini “xüsusi borc almaq hüququ” ilə əvəz edən 1975-ci il Monreal Protokollarında əks etdirilmişdir (N 1-4). (Qafarov, Ataxan, 2007: 224).

Bundan əlavə, 1975-ci il 4 sayılı Monreal Protokolu ilə hava yüklərinin daşınmasında elektron hesablama cihazlarından istifadə qaydaları tətbiq olunmuşdur ki, bu da bu sahədə sənəd dövriyyəsinə xeyli sadələşdirmişdir; təqsirindən asılı olmayaraq, daşıyıcının yükün təhlükəsizliyinə görə məsuliyyət daşdığı qayda müəyyən edilmişdir; daşıyıcının xüsusi borc hüququ ilə müəyyən edilmiş məsuliyyətinin hədləri bütün hallarda maksimum olması qeyd edilmişdir (11).

### Nəticə

Qeyd edək ki, dövlətin yuxarıda qeyd olunan sənədlərdən birində iştirakı heç də heç də həmişə onun digərlərində iştirakı demək deyil. Nəticədə, müxtəlif beynəlxalq müqavilələrdə iştirak edən ölkələr arasında daşımaların hər iki belə müqavilənin əhatə dairəsindən çıxarıldığı bir vəziyyət yaranır. Şübhəsiz ki, bu cür daşıma beynəlxalq hesab olunacaq, lakin hüquqi rejimlərin çoxluğuna görə belə daşımaların hüquqi tənzimlənməsi məsələsi mübahisəli olaraq qalır. Bu problem sonradan 1999-cu ildə Monreal Konvensiyasının qəbul edilməsində öz əksini tapacaqdır.

Ayrı-ayrılıqda qeyd etmək lazımdır ki, yuxarıda göstərilən bütün sənədlər müxtəlif xarici dillərdə tərtib edilmişdir ki, bu da həmin beynəlxalq müqavilələrin təfsirində və təfsiri çərçivəsində hüquqi ziddiyyətlərə səbəb olur. Beləliklə, Varşava hüquq sistemi son dərəcə çətin və səmərəsiz görünür ki, bu da obyektiv olaraq dəyişən reallığın yeni qanunlarını nəzərə alaraq daha fərqli, effektiv və mükəmməl beynəlxalq müqavilənin yaradılmasını tələb edir.

### Ədəbiyyat

1. Eliseev, B., Svirkin, V. (2012). Air law: Textbook, Moscow: “ConsultantPlus” publishing, p. 23.
2. Allahverdiyev, S. (2005) Azərbaycan Respublikası Konstitusiyasının və hüququnun əsasları, II nəşr. Bakı: Digesta, 336 s.
3. <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/warsaw1929.pdf>
4. Allahverdov, M., Savichev, G. (2017). Contracts for the carriage of goods. Moscow, 13 p.
5. Schwartz, H. (1966). Legal regulation of road transport. Moscow, p.30-31.
6. [https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/AP2\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/AP2_EN.pdf)

7. Civil law. (2017). Textbook. Volume 2. Semi-half/ resp. ed. Sukhanov E.A., M., 31 p.
8. [https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/AP2\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/AP2_EN.pdf)
9. <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/montrealconvention-on-air-carrier-liability.html>
10. Qafarov, Z., Ataxan, Ə. (2007). Beynəlxalq xüsusi hüquq: ümumi məsələlər. Qərb Universiteti. Bakı: Qanun, 224 s.
11. <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/montreal1975d.pdf>

Göndərildi: 28.02.2023

Qəbul edildi: 08.04.2023