

DOI: <https://doi.org/10.36719/2706-6185/35/191-196>

Zümrüd Hətəmovə
Azərbaycan Respublikasının
Dövlət Gömrük Komitəsi Akademiyası
magistrant
zumrudhtmova@gmail.com

BEYNƏLXALQ HAVA HÜQUQUNUN KODİFİKASIYA EDİLMİŞ MƏNBƏSİ “ÇİKAQO KONVENSIYASI”NIN BEYNƏLXALQ HAVA DAŞIMALARINDA ƏHƏMİYYƏTİ

Xülasə

Tədqiqatın məqsədi – beynəlxalq hava hüququ sahəsində ən əhəmiyyətli kodifikasiya edilmiş mənbə hesab edilən “Beynəlxalq mülki aviasiya haqqında Konvensiyanın” tədqiq edilməsi, beynəlxalq hava nəqliyyatları ilə bağlı son illərdə aktual olan məsələlərin; pilotsuz təyyarələrin hüquqi rejiminin tətbiqini Konvensiya çərçivəsində müəyyənləşdirməkdir.

Tədqiqatın metodologiyası – müqayisəli təhlil, sintez.

Tədqiqatın tətbiqi əhəmiyyəti – beynəlxalq hava hüququna dair münasibətləri tənzimləyən beynəlxalq mülki aviasiya haqqında konvensiyanın milli qanunvericiliyə implementasiya məsələsi və beynəlxalq mülki aviasiya təşkilatının fəaliyyətinin gətirdiyi yeniliklərin öyrənilməsi təşkil edir.

Tədqiqatın nəticəsi – dünya ölkələri arasında 1944-cü il konvensiyasına qoşulmuş ölkələrin mülki aviasiya fəaliyyətinin aparılmasının tənzimlənməsinin “Çikaqo Konvensiyası” çərçivəsində araşdırılması.

Açar sözlər: hava hüququ, daşıma, beynəlxalq təcrübə, pilotsuz təyyarələr, aviasiya təşkilatı

Zumrud Hatamova
Academy of the State Customs Committee
of the Republic of Azerbaijan
master student
zumrudhtmova@gmail.com

Codified Source of International Air Law The Importance of the "Chicago Convention" In International Air Transportation

Abstract

The aim of the study – is to examine the "International Civil Aviation Convention", which is considered the most important codified source in the field of international aviation law, and related issues regarding international air transportation in recent years; It is to determine the implementation of the legal regime of unmanned aerial vehicles within the framework of the Convention.

Research methodology – comparative analysis, synthesis.

The practical significance of the study – the implementation in national legislation of the Convention on International Civil Aviation, which regulates relations under international aviation law, and the study of innovations caused by the activities of the International Civil Aviation Organization.

The result of the research – is to examine the regulation of civil aviation activities of the countries participating in the 1944 Convention among the countries of the world within the framework of the "Chicago Convention".

Keywords: air law, transportation, international experience, unmanned aerial vehicles, aviation organization

Giriş

Beynəlxalq nəqliyyat hüququ malların və sərnişinlərin beynəlxalq sərhədlərdən keçməsinə tənzimləyən xüsusi hüquq sahəsidir. O, beynəlxalq nəqliyyatın müxtəlif aspektlərini, o cümlədən dəniz, hava, avtomobil və dəmir yolu nəqliyyatını tənzimləyən hüquqi prinsiplərin, qaydaların və konvensiyaların geniş aspektlərini əhatə edir.

Beynəlxalq nəqliyyat hüququ bir neçə xüsusiyyətinə görə növlərə bölünür və hər birinin fərqli tənzimlənmə qaydaları mövcuddur. Nəqliyyat növündən asılı olaraq beynəlxalq nəqliyyat hüququnun bir növüdə beynəlxalq hava hüququdur.

Beynəlxalq hava hüququnun tətbiq sahəsindən danışarkən nəzərə almaq lazımdır ki, hava məkanı (dünya okeanının səviyyəsindən kosmik fəzanın sərhədinə qədər olan sahə) iki növə – dövlətlərin quru və su ərazisi üzərində yerləşən *hava məkanına* və *açıq hava məkanına* ayrılır. Dövlətlər BMT-nin və digər beynəlxalq təşkilatların bərabər hüquqlu üzvü olduğu səbəbdən mülki aviasiya sahəsində öz fəaliyyətini və hava məkanından istifadə qaydalarını beynəlxalq hüquq normaları və milli hüquq normaları əsasında həyata keçirir. Dövlətin hava məkanının hüquqi rejimi milli qanunvericiliklə nizamalayarkən, beynəlxalq hava əlaqələrinə aid olan öz beynəlxalq öhdəliklərini mütləq nəzərə almalıdır.

Beynəlxalq hava məkanından istifadə ilə əlaqədar tərəflər arasında yaranmış münasibətlərin həm beynəlxalq hüquqi aktlarla, həm də regional səviyyədə tənzimlənməsi həyata keçirilir. Beynəlxalq hava hüququnu beynəlxalq hüquqi səviyyədə tənzim edən əsas mənbələrdən biri “Beynəlxalq Mülki Aviasiya haqqında” Çikaqo Konvensiyasıdır.

Çikaqo Konvensiyasını BMT-nin üzvü olan bir çox dövlət qəbul etmiş və hava daşımalarının təşkili zamanı onun müddəalarından istifadə etməkdədir.

Çikaqo Konvensiyasına görə daşımaların növləri

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: kommersiya daşması; qeyri-kommersiya daşması. Kabotaj daşıma isə dövlətin öz ərazisi daxilində həyata keçirilir (Çikaqo Konvensiyası, 1944, maddə 7).

Çikaqo Konvensiyasında təsbit edilmiş beynəlxalq hava hüququnun təhlükəsizliyinin təmin edilməsi prinsipi

Beynəlxalq hava hüququ sahəsində ən mühüm akt 1944-cü ildə imzalanmış Beynəlxalq mülki aviasiya haqqında Çikaqo Konvensiyasıdır. Bu Konvensiyada dövlətin öz hava məkanı üzərində tam və müstəqil suverenliyi prinsipi birmənalı şəkildə təsbit olunmuşdur. Konvensiyada iştirakçı dövlətlərin ərazisinin mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinin təmini ilə bağlı məsələlər öz əksini tapmışdır. Çikaqo Konvensiyasının ikinci hissəsində Beynəlxalq mülki aviasiya təşkilatının (İKAO) təşkili və fəaliyyətinin hüquqi əsasları müəyyən edilmişdir. Azərbaycan Respublikası bu Konvensiyanın iştirakçısıdır.

Beynəlxalq hava hüququnun əsas prinsiplərindən biri də beynəlxalq mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinin təmin edilməsi prinsipidir. Beynəlxalq mülki aviasiya haqqında 1944-cü ildə qəbul olmuş Çikaqo Konvensiyası “*təhlükəsizlik*” termini haqqında geniş formada açıqlama vermişdir. Həmin termin anlayışı üç qrup normalara bölünür (Əliyev, 2011: 158 – 160).

Birinci qrupda “təhlükəsizlik” termini bir qədər dar mənada işlənir. Bu qrupa aşağıdakı müddəalar daxildir:

1. Dövlət öz hava gəmiləri üçün qaydaları müəyyən edərkən mülki hava gəmilərinin uçuşlarının təhlükəsizliyi nəzərə alınmalıdır (Çikaqo Konvensiyası, 46-cı maddə);

2. Qeyri-müntəzəm uçuşlarda uçuşun təhlükəsizliyi məqsədi ilə lazımi aeronaviqasiya vasitələri olmayan rayonlarda hərəkət etmək niyyətində olan hava gəmilərindən uçuşa xüsusi icazənin alınmasını tələb etmək (Çıkaqo Konvensiyası, 5-ci maddə);

3. Aeronaviqasiya təminatının vasitələri hava hərəkətinin təhlükəsizliyi və operativliyi məqsədilə verilir (Çıkaqo Konvensiyası, 15-ci maddə);

4. Pilotsuz hava gəmisinin uçuşuna elə nəzarət edilməlidir ki, mülki hava gəmilərinin uçuşlarında təhlükənin yaranması halı istisna olunsun (Çıkaqo Konvensiyasının 8-ci maddəsi).

İkinci qrupa o müddəalar daxil edilir ki, onlarda mülki aviasiyadan istifadə edilməsinin təsiri ictimai fəaliyyətin digər sahələrinin təhlükəsizliyinə zəmanət versin.

Üçüncü qrupda "təhlükəsizlik" termini bir qədər geniş mənada işlənir və bu qrupu mülki aviasiyanın təhlükəsizliyinə aid olan bütün müddəalar təşkil edir.

Birinci qrupa daxil vəzifənin reallaşdırılmasında Beynəlxalq mülki aviasiya təşkilatının rolu əhəmiyyətlidir. Bu təşkilat çərçivəsində dövlətlər mütəmadi olaraq hava gəmilərinin uçuşa yararlılığı, uçuş və texniki heyətin lazımi peşə hazırlığı, rabitə sistemləri və aeronaviqasiya xəritələri, hava limanlarının və enmə meydançalarının xarakteristikası və aviasiyanın təhlükəsizliyi ilə bağlı bütün digər məsələlərə aid beynəlxalq rəqlamentlər işləyib hazırlayırlar (Food Supply Chain, 2020: 6).

İkinci vəzifənin həyata keçirilməsi ilə əlaqədar dövlətlər beynəlxalq müqavilələr bağlayır və beynəlxalq mülki aviasiya üçün təhlükə törədən cinayət əməlləri ilə mübarizənin beynəlxalq-hüquqi və dövlətdaxili vasitələrini müəyyən edirlər.

Beynəlxalq hava hüququnun təhlükəsizliyinin təmin edilməsi prinsipi çərçivəsində pilotsuz hava gəmilərinin hüquqi statusu

Konvensiyaya əsasən, pilotsuz uça bilən heç bir hava gəmisini konvensiyaya razılığa gələn dövlətin ərazisi üzərində həmin dövlətin xüsusi icazəsi olmadan və bu icazənin şərtlərinə uyğun olaraq pilotsuz uça bilməz. Hər bir razılığa gələn dövlət mülki hava gəmiləri üçün açıq olan ərazilərdə belə hava gəmilərinin pilotsuz uçuşunun mülki hava gəmiləri üçün təhlükənin qarşısını alacaq şəkildə idarə olunmasını təmin etməyi öhdəsinə götürür (Çıkaqo Konvensiyası, 8-ci maddə).

Çox vaxt pilotsuz uçuş aparatları (PUA) və ya dron adlandırılan pilotsuz hava vasitələri son illərdə artan maraq və inkişaf mövzudur. Bu təyyarələr yerdəki operatorlar tərəfindən uzaqdan və ya bəzi hallarda əvvəlcədən proqramlaşdırılmış təlimatlar və ya süni intellekt alqoritmləri əsasında avtonom şəkildə idarə oluna bilər. Bu təyyarələr əsasən hərbi sektorda istifadə üçün nəzərdə tutulmuşdur. Hazırda bir çox dövlətlərin istifadə etdiyi xeyli sayda növdə və tərtibatda pilotsuz təyyarələr mövcuddur. Bu səbəbdən həmin təyyarələrdən istifadənin tənzimlənməsi də mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Çıkaqo Konvensiyasında isə təyyarələrdən istifadənin rejiminin, onların mənsubiyyətinin hüquqi cəhətləri müəyyən edilmişdir.

Həmin təyyarələrin qeydiyyatı və hansı dövlətə mənsubiyyəti məsələləri də məhz Çıkaqo Konvensiyası tərəfindən müəyyən edilir. Təyyarələr qeydiyyatda olduqları dövlətin vətəndaşlığına malikdirlər. Hava gəmisini birdən çox dövlətdə etibarlı qeydiyyata alma bilməz, lakin onun qeydiyyatı bir dövlətdən digərinə dəyişdirilə bilər. Hər hansı razılığa gələn dövlətdə hava gəmisinin qeydiyyatı və ya qeydiyyatının köçürülməsi həmin dövlətin qanun-qaydalarına uyğun olaraq həyata keçirilir. Beynəlxalq aeronaviqasiya ilə məşğul olan hər bir hava gəmisini müvafiq milliyyət və qeydiyyat-nişanlarına malik olmalıdır (Allahverdiyev, 2007: 64).

Hava gəmisinin qeydiyyatı hava gəmisinin mülkiyyət hüququnu və hüquqi məsuliyyətini müəyyən edir. O, fərdlər, şirkətlər, hökumətlər və ya digər təşkilatlar ola bilər və ya sahibləri haqqında məlumatları ehtiva edir. Təyyarələrin qeydiyyatı beynəlxalq əməliyyatlar üçün çox vacibdir. Hər bir ölkə qeydiyyatdan keçmiş hava gəmilərinin reyestrini aparır və bu qeydiyyatlar müqavilələr və konvensiyalar vasitəsilə beynəlxalq səviyyədə tanınır.

Təyyarə satıldıqda və ya yeni sahibinə verildikdə mülkiyyət dəyişikliyini əks etdirmək üçün qeydiyyat yenilənməlidir. Bu proses lazımi sənədlərin aviasiya orqanına təqdim edilməsini və qeydiyyat məlumat bazasının yenilənməsini nəzərdə tutur. Təyyarənin qeydiyyatı üçün xüsusi

prosedurlar və tələblər ölkədən ölkəyə fərqli olsa da, bunlara ümumiyyətlə, ərizənin təqdim edilməsi, mülkiyyət və uçuşa yararlılıq sübutu kimi sənədlərin təqdim edilməsi və müvafiq rüsumların ödənilməsi daxildir. Bundan əlavə, aviasiya orqanları qeydiyyat prosesi zamanı təqdim olunan məlumatları yoxlamaq üçün yoxlamalar və ya auditlər apara bilərlər.

Göndərilən mallara dair məhdudiyyətlər

Çikaqo Konvensiyasında təsbit edilən beynəlxalq hava hüququnun təhlükəsizliyi prinsipindən irəli gələn məsələlərdən biri də daşıma münasibətlərində göndərilən mallara tətbiq olunan məhdudiyyətlərdir. Konvensiyada göndərilən mallara məhdudiyyət qoyulmaqla, həmçinin onlara müəyyən tələblərdə müəyyən olunmuşdur.

Beynəlxalq naviqasiya ilə məşğul olan hava gəmisində həmin dövlətin razılığı olmadan onun ərazisində və ya onun üzərindən heç bir döyüş sursatı və ya döyüş aləti daşıma bilməz. Hər bir dövlət Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatının vaxtaşırı verə biləcəyi tövsiyələrin vahidliyi nəzərə alınmaqla, bu maddənin məqsədləri üçün sursat və ya döyüş alətlərinin nədən ibarət olduğunu qaydalarla müəyyən etməlidir.

Bununla yanaşı, təhlükəli malların daşınmasına dair Konvensiyada məhdudiyyətlər müəyyən olunmuş və üzv dövlətlər həmin məhdudiyyətləri nəzərə almaqla təhlükəli malların uçuşunun tənzimlənməsi barədə daxili qanunvericilik aktları qəbul etmişlər.

Beynəlxalq Aviasiya Təşkilatı

Hava nəqliyyatı ilə daşımaların həyata keçirilməsi sahəsində fəaliyyət göstərən iki mühüm beynəlxalq təşkilat mövcuddur:

- Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyası (International Air Transport Organization – IATA)
- Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı (International Civil Aviation Organization – ICAO)

“Beynəlxalq Mülki Aviasiya haqqında” Çikaqo Konvensiyasının ikinci hissəsində Beynəlxalq ICAO-nun təşkili və fəaliyyət dairəsi müəyyən edilmişdir. ICAO davamlı olaraq beynəlxalq mülki aviasiyanın təşkili və inkişafı ilə bağlı tədbirlər həyata keçirir, beynəlxalq əlaqələri gücləndirir.

Təşkilatın fəaliyyəti ilə əlaqədar həyata keçirdiyi tədbirlərdən biri də 27 sentyabr – 7 oktyabr 2022-ci il tarixlərində keçirilən ICAO Assambleyasının 41-ci Sessiyası olmuşdur. Həmin Sessiyada üzv dövlətlər məlumatlara əsaslanan qərarlar və siyasətin hazırlanması yanaşmasını təkmilləşdirmək üçün dövlətlərə və aviasiya maraqlı tərəflərinə dəstək olmaq məqsədi daşıyan aviasiya böyük məlumatlarından istifadəni, hava nəqliyyatının təhlükəsizliyi, əməliyyat və iqtisadi səmərəliliyi təsdiqlədilər. Yeganə beynəlxalq mülki aviasiya təşkilatı olaraq ICAO hökumətlər, digər beynəlxalq təşkilatlar və aviasiya ilə bağlı maraqlı tərəflər üçün çoxlu müxtəlif növ məlumat həlləri təklif etmiş və Sessiyanın gedişində həmçinin daha sonrasında məhz bu məsələlərlə bağlı aktiv və effektiv qərarlar qəbul etmişdir.

ICAO Assambleyasının 27 sentyabr – 7 oktyabr 2022-ci il tarixlərində keçirilən 41-ci Sessiyasında beynəlxalq aviasiya və iqlim dəyişikliyi ilə bağlı yeni razılaşmalar da qəbul edilmişdir.

- Assambleyanın beynəlxalq aviasiya və iqlim dəyişikliyinə dair A41-21 qətnaməsi, o cümlədən 2050-ci ilə qədər beynəlxalq aviasiya üçün xalis sıfır karbon emissiyası üçün uzunmüddətli qlobal hədəfin razılaşdırılması;
- Beynəlxalq Aviasiya üçün karbonun əvəzləşdirilməsi və azaldılması Proqramı haqqında Assambleyanın A41-21 Qətnaməsi.

Milli qanunvericiliyə implementasiya məsələsi

Azərbaycan Respublikasının Konstitusiyasının 148-ci maddəsində qeyd olunmuşdur ki, Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı beynəlxalq müqavilələr Azərbaycan Respublikasının qanunvericilik sisteminin ayrılmaz tərkib hissəsidir. Həmçinin əgər belə beynəlxalq müqavilələr ilə dövlətdaxili normativ hüquqi aktlar arasında kolliziya baş verərsə, bu zaman (Konstitusiya və referendumla qəbul edilmiş aktlar istisna olmaqla) tərəfdar çıxdığımız beynəlxalq müqavilələr daha üstün tutulur (Azərbaycan Respublikasının Konstitusiyası, maddə 148).

Ümumiyyətlə, beynəlxalq müqavilələrin qanunvericiliyin ayrılmaz tərkib hissəsi olması üçün isə həmin müqavilələr dövlətdaxili qanunvericiliyə implementasiya olunmalıdır.

Beynəlxalq hava hüququnun əsas mənbələrindən biri olan 1944-cü ildə imzalanmış “Beynəlxalq mülki aviasiya haqqında Çikaqo Konvensiyası”nı Azərbaycan Respublikası 1992-ci il, 14 iyul tarixində ratifikasiya etmiş və həmin müqavilə Konstitusiyanın 148.2-ci maddəsi ilə tənzimlənən beynəlxalq müqavilələrin sırasına daxil edilmişdir (Eyvazov, Balabəyova, 2009: 336).

Azərbaycan Respublikasının mülki aviasiya fəaliyyəti ilə bağlı məsələlər tənzimlənmərkən məhz Beynəlxalq mülki aviasiya haqqında Çikaqo Konvensiyasının tələbləri nəzərə alınmaqla həmin tənzimləmə həyata keçirilir.

Konvensiyanın tələbləri nəzərə alınmaqla 2006-cı il 29 dekabr tarixində Azərbaycan Respublikasının Dövlət Mülki Aviasiya Agentliyi yaradılmışdır. Agentlik mülki aviasiya sahəsində nəzarəti, dövlət siyasətini həyata keçirən mərkəzi icra hakimiyyəti orqanıdır.

Azərbaycan Respublikasında hava daşımaları

Azərbaycan Respublikasında hava daşımaları “Aviasiya haqqında” Azərbaycan Respublikasının qanununa uyğun olaraq həyata keçirilir və sözügedən qanun 24 iyun 2005-ci ildə qəbul edilib. Hansı ki, həmin qanun 1944-cü il tarixli “Beynəlxalq Mülki Aviasiya haqqında” Çikaqo Konvensiyasının müddəaları nəzərə alınmaqla qəbul edilmişdir.

Azərbaycan Respublikası aviasiya fəaliyyətinin həyata keçirilməsində əsas istiqamət olaraq beynəlxalq əməkdaşlığı seçmişdir. Bununla bağlı həm dünya dövlətləri, həm də digər qonşu dövlətlərlə daima danışıqlar keçirir və müvafiq sazişlər imzalayır (Konvensiya CMR, 1956).

Respublikada ölkədaxili daşımalar sahəsində xüsusən böyük ehtiyac duyulan Bakı – Naxçıvan marşrutu üzrə sərnişin, yük daşımaları iqtisadi baxımdan tərəfdaş ölkə üçün maraqlı olmuşdur. Naxçıvanın Ermənistanla blokada vəziyyətini nəzərə alsaq, bu reysin böyük önəmi var. Qarşılıqlı olaraq eyni zamanda Azərbaycanın da Türkiyənin ən mühüm və tələbat olan iki şəhəri İstanbul – Ankara arasındakı hava əlaqələri bizim üçün iqtisadi baxımdan perspektivli ola bilər (Yangyan, 2020; 8).

Məhz bu səbəblərdən belə münasibətləri tənzimləyən müqavilənin reallaşması həmçinin gələcəkdə “AZAL” QSC-nin Qara dənizin sahilində yerləşən, Avropa ilə Asiyanı bir-birinə bağlayan tarixi İpək yolunun başlanğıcında qurulan, bununla bərabər əhəmiyyətli turizm mərkəzi olan Trabzon şəhərinə də İstanbul – Trabzon və Ankara – Trabzon reyslərini həyata keçirməyə imkan yarada bilər (Konvensiya CMR, 1956).

Nəticə

Beynəlxalq hava hüququnun kodifikasiya edilmiş mənbəsi olan “Beynəlxalq mülki aviasiya” haqqında Çikaqo Konvensiyası üzv olan dövlətlərin mülki aviasiya fəaliyyətinin əsas istiqamətlərini tənzimləyir. Üzv ölkələr konvensiyanı ratifikasiya etməklə dövlətdaxili qanunvericiliyə implementasiya edirlər. Çikaqo Konvensiyasının fəaliyyətini realizə edən və mülki aviasiya məsələlərini tənzim edən təşkilat kimi ICAO aviasiya fəaliyyətini müasir dövrün tələblərinə uyğunlaşdırır. Hər il müxtəlif sessiyalar keçirərək yeni qanunvericilik layihələri hazırlayır. Bununla da dövlətlər arasındakı beynəlxalq əməkdaşlığı təmin edir.

Azərbaycan Respublikası da “Beynəlxalq mülki aviasiya” haqqında Çikaqo Konvensiyasına üzv dövlət kimi onun məqsədlərinə xidmət edir və öz milli qanunvericilik sistemində məhz konvensiyanın tələblərini əks etdirən milli qanunvericilik aktları qəbul edir.

Ədəbiyyat

1. Convention on International Civil Aviation. (7 December 1944). Signed at Chicago.
2. Əliyev, E. (2011). Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Hüququ (dərslük). Bakı, s. 158 – 160.
3. Knowing and managing the logistics tools into the Circular Economy along the Food Supply Chain. *EFFL* 5|2020, p. 6.
4. Allahverdiyev, S.S. (2007). Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq xüsusi (mülki) hüquq kursu (dərslük). Bakı, s. 64.
5. Azərbaycan Respublikasının Konstitusiyası.

6. Eyvazov, E., Balabəyova, N. (2019). Beynəlxalq Nəqliyyat Əməliyyatları (dərslük). Bakı, Elm və təhsil, 336 s.
7. Convention on the Contract For The International Carriage of Goods By Road (CMR). (19 may 1956). Geneva.
8. Yangyan, Sh, Waseem, R., Muhammad Shahid, H. (2020). Third-Party Logistics. Transportation System Analysis and Assessment, p. 8.

Göndərilib: 03.04.2024

Qəbul edilib: 12.05.2024