

**AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZİRLİYİ
AZƏRBAYCAN TEXNİKİ UNİVERSİTETİ NƏZDİNDƏ
BAKİ DÖVLƏT RABİTƏ VƏ NƏQLİYYAT KOLLECİ**

“Ümumtexniki fənlər və nəqliyyat” fənn birləşməsi

“Beynəlxalq daşımalar”

fənnindən mühazirələr.

Beynəlxalq daşımalar

Beynəlxalq daşımaların mahiyyəti

Bazar iqtisadiyyatı şəraitində dünya ölkələri arasında gedən inteqrasiya prosesinin inkişafında başqa iqtisadi amillərlə yanaşı, nəqliyyat faktoru mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Nəqliyyat dünya ölkələrinin iqtisadi inkişafında “FƏQQƏRƏ” sütunu rolunu oynayır. Lakin XX əsrin sonunda və XXI əsrin əvvəllərində dünya ölkələri arasında iqtisadi əlaqələrin daha geniş vüsət alması nəqliyyatın yeni qlobal problemlərinin aşkar olunmasına təsir göstərmişdir.

Nəqliyyat təkcə yük və sərnişinlərin daşınması əməliyyatlarını yerinə yetirmir, eyni zamanda təbii və əmək resurslarının istehsal dövriyyəsinə cəlb olunmasında, məhsuldar qüvvələrin inkişafında, istehsal sahələrinin ərazi üzrə səmərəli təşkilində, əhəlinin məskunlaşmasında, şəhər və kəndlərin əmələ gəlməsində əsas faktor rolunu oynayır. Müasir şəraitdə bütün dünya ölkələrində 100 milyondan çox əhali nəqliyyatın müxtəlif sahələrində çalışır. Xüsusilə XX əsrin sonunda dünyanın siyasi xəritəsinə yeni qrup müstəqil dövlətlərin daxil olması və həmin dövlətlərin sərbəst şəkildə dünya iqtisadiyyatına qovuşması müasir şəraitdə ölkələr arası yük axınlarının intensivləşməsinə təsir göstərməklə nəqliyyatın iqtisadi səmərəliliyini artırmışdır. Ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin səmərəliliyinin yüksəldilməsi və yük axınlarının tənzimlənməsinin təmin olunması hər bir nəqliyyat sahəsində beynəlxalq normalara uyğun təkmilləşdirmə işlərinin aparılmasını tələb edir.

Dövlətlərin yerləşdiyi məkandan asılı olmayaraq ölkələr çalışır ki, özünün istehsal etdikləri sənaye və kənd təsərrüfatı məhsullarını dünya bazarına çıxarsınlar və yüksək səviyyədə gəlir əldə etsinlər. Bu baxımdan nəqliyyatın müasir problemlərini dünya ölkələri ilə qarşılıqlı əməkdaşlıq fəaliyyəti olmadan həll etmək qeyri-mümkündür. Bu proses dünyanın bütün ölkələri ərazisində fəaliyyət göstərən nəqliyyatın hər bir sahəsindən səmərəli istifadə olunmağı tələb edir.

XX əsrin sonlarında bütün dünya ölkələri üzrə ümumi yük dövriyyəsinin 62 %-ni dəniz nəqliyyatı, 16%-i dəmir yolu, 14%-i boru kəməri, 8%-i avtomobil, 3 %-i daxili su yolları təşkil etmişdir.

Dəmir yolu nəqliyyatından istifadə edilməklə dövlətlərarası (beynəlxalq) saziş əsasında iki və daha çox dövlətlər arasında həyata keçirilən yük, sərnişin və baqaj daşımalarına beynəlxalq dəmir yolu daşımaları deyilir.

Dövlətlərarası (beynəlxalq) sazişlərin bağlanması və mövcudluğu dəmir yolu ilə beynəlxalq daşımaların mütləq və labüd elementi (əlaməti) hesab edilir. Məhz bu element əsasında daşıma beynəlxalq daşınma kimi tanınır. Həmin elementdən məhrum olan daşıma dəmir yolu ilə beynəlxalq daşıma hesab edilmir. Məhz bu səbəbdən müvafiq saziş olmadan dövlətlər arasında həyata keçirilən daşıma beynəlxalq daşıma xarakterinə malik olmur. Belə halda daşıma prosesi iki ayrıca hissəyə bölünür. Birinci hissə yükün göndərilmə yerindən sərhəd stansiyasına qədər daşınması prosesini əhatə edir. Daşıma prosesinin bu hissəsi göndərmə yerinin (ölkənin) daxili (milli) nəqliyyat hüququna tabe olub, həmin hüquq əsasında tənzimlənir və ayrıca daşıma müqaviləsi ilə rəsmiləşdirilir.

Daşıma prosesinin ikinci hissəsi nəqliyyat vasitəsinin sərhəd stansiyasından keçib xarici ölkənin ərazisinə daxil olduğu vaxt başlayır. Həmin hissə isə xarici ölkənin daxili

(milli) nəqliyyat hüququna tabe olub, həmin hüquq əsasında tənzimlənir. Bu zaman daşıma prosesinin ikinci hissəsini rəsmiləşdirmək üçün xarici ölkənin daxili (milli) nəqliyyat hüququna uyğun olaraq, digər (ikinci) ayrıca daşıma müqaviləsi bağlanılır.

Beləliklə, müvafiq dövlətlərarası (beynəlxalq) saziş olmadan iki və daha çox ölkə arasında mərhələlərlə həyata keçirilən daşıma beynəlxalq nəqliyyat hüquq normaları ilə deyil, ayrı-ayrı ölkələrin daxili (milli) nəqliyyat hüquq normaları ilə tənzimlənir. Məhz bu normalar əsasında daşıma şərtləri müəyyən edilir. Özü də göstərilən halda ayrıca olaraq iki müqavilə bağlanılır.

Amma bəzi müəlliflər dövlətlərarası (beynəlxalq) sazişlərin bağlanmasını beynəlxalq daşımanın labüd (məcburi) əlaməti kimi tanıyırlar. Onların fikrincə, «yükün ölkənin sərhəddini keçməsi» daşımanın beynəlxalq daşıma hesab edilməsinə əsas verən əlamətdir. Məsələn, fransalı alim Rodiyer R. və digərləri hesab edirlər ki, beynəlxalq daşıma barədə sazişin bağlanmasından asılı olmayaraq, yükün sərhəddi keçməsi beynəlxalq daşımadır. Güman edirik ki, yuxarıda söylədiklərimiz fikirlər məsələyə bu cür yanaşmanın qeyri-təbii olmasını sübut edir.

Dünya nəqliyyat sistemi və təsnifatı

Nəqliyyat dünya iqtisadi proseslərində milli iqtisadiyyatların spesifik sahəsi kimi mühüm əhəmiyyət daşıyır. Bu sahə ayrıca xidmət sektoru kimi hər bir ölkə vətəndaşı, sahibkarlıq və digər fəaliyyət sahələrinin subyektləri ilə ictimai münasibətlər prosesində olur.

Nəqliyyat terminin mahiyyəti – latınca transporto sözündən formalaşmışdır, gətirənm, aparıram, yerini dəyişirəm mənasını ifadə edir. Başlıca mahiyyəti hər hansı bir yükü və sərnişini bir yerdən digər yerə çatdırmaqdan ibarətdir. Nəqliyyat hər hansı bir məhsul istehsal etmir, bununla belə təyinat funksiyasından asılı olaraq vətəndaşlar, cəmiyyət, bütövlükdə dövlətə isə mühüm və zəruri xidmət göstərir. Nəqliyyat maddi istehsal yaratmasa belə, o bu proseslərdə bir xərc subyekti kimi iştirak edir və bu baxımdan hər hansı bir məhsulun son qiymətinin formalaşmasında ciddi faktor kimi çıxış edir. İqtisadiyyatın müxtəlif sahələrində optimal təsərrüfat nəticələrinin əldə olunmasında nəqliyyatın təsiri güclüdür. Bu meyarlar nəzərə alınmaqla nəqliyyat iqtisadi amillə yanaşı, həm də sosial və siyasi əhəmiyyət kəsb edir. Nəqliyyat maddi istehsal prosesinin mühüm tsikllərindən biri kimi xarakterizə edilə bilər. Çünki nəqliyyat daim hərəkətdədir və bununla da o, maddi istehsal prosesinin bir çox tsikllərində iştirak edir. Nəqliyyat xərcləri təkcə yükün həcmindən deyil, həm də hansı məsafəyə daşınacağından asılı olduğundan onun son nəticəyə təsiri bir çox hallarda həlledici rolə malik ola bilər.

Dünya nəqliyyat sisteminin mahiyyəti – Dünya nəqliyyat sistemi mürəkkəb quruluşa və çoxlu sayda elementlərə malikdir. Bunlara ilk növbədə yüksək standartlara cavab verən nəqliyyat kommunikasiyaları, nizamlayıcı nəqliyyat heyətləri və nəqliyyat vasitələri, yükləmə-boşaltma mərkəzləri, logistika anbarları, müştərilərə xidmət vasitələri, yük daşıma proseslərinin idarə edilməsi qurğuları və strukturları, nəqliyyat vasitələrinin dünyanın istənilən yerində təhlükəsiz və maneəsiz hərəkətini təmin edə biləcək beynəlxalq

qaydalar, rejimlər, etibarlı beynəlxalq hüquq bazası, konvensiyalar, sazişlər və s. daxildir. Beynəlxalq nəqliyyat sistemi müxtəlif nəqliyyat növləri əsasında formalaşır. Bunlara dəniz, avtomobil, hava, dəmir yolu və boru kəmərləri nəqliyyatları aiddir. Beynəlxalq yük daşımalarında üstünlük ilk növbədə malların birbaşa təyinat ünvanına çatdırılmasını təmin edən nəqliyyat növlərinə önəm verilir. Daşıma xərclərinin səmərəliliyinə uyğun nəqliyyat vasitələrinin seçilməsi də dünya praktikasında geniş yayılmışdır.

Dünya nəqliyyat sisteminin təsnifatını aşağıdakı kimi baxmaq olar:

- Yerdə hərəkət edən nəqliyyat vasitələri (avtomobil və dəmir yolu)
- Su nəqliyyatı (dəniz, çay)
- Hava nəqliyyatı (aviasiya və helikopter)
- Boru kəmərləri
- Konveyr qurğuları
- Kanat yolları.

Beynəlxalq nəqliyyat əlaqələrinin əsas fəaliyyət istiqamətləri aşağıdakılardır:

- Beynəlxalq yük daşımaları – bu nəqliyyat əməliyyatları beynəlxalq ticarət üzrə daşımaların 80 %-ni təşkil edir. Dünya üzrə beynəlxalq yük daşımalarında əsas mallar kimi dəniz və dəmir yolu nəqliyyatları vasitəsi ilə daşınan maye məhsullar, xam neft, neft məhsulları, dəmir filiz, daş kömür və s. dir. Son onilliklərdə dəniz nəqliyyatına konkurent kimi qitələrarası yük daşımalarında hava nəqliyyatının potensialı artmaqdadır. Bu ilk növbədə hava nəqliyyatı vasitəsi ilə yüklərin təyinatı üzrə ünvanına tez və itkisiz çatdırılması ilə bağlıdır.

- Beynəlxalq sərnişin daşımaları – hazırda yüz milyonlarla insanlar gündəlik olaraq ölkələrarası və qitələrarası marşrutlara çıxırlar. Beynəlxalq ticarət əməliyyatlarının genişlənməsi və biznesin beynəlmilləşməsinin intensivləşməsi sərnişin daşımalarının artmasını şərtləndirən amillərdəndir. Bu növ daşımalarda qitələrarası marşrutlar üzrə əlverişli və şəriksiz lider kimi hava nəqliyyatı xüsusilə fərqlənir. Qitədaxili məkanda ölkələrarası sərnişin daşımalarında avtomobil və dəmir yolu nəqliyyatının çəkisi çoxdur.

Beynəlxalq nəqliyyat sisteminin formalaşması dünyanın nəqliyyat yolları və nəqliyyat vasitələri dünya nəqliyyat sistemini təşkil edir. O, əsasən XX əsrdə yaranmışdır. Bu sistemdə inkişaf etmiş və inkişaf etməkdə olan ölkələrin və həmçinin regionların nəqliyyat sistemini xüsusilə qeyd etmək lazımdır.

Şimali Amerikanın regional nəqliyyat sistemi daha yüksək səviyyədə inkişaf etmişdir. Şimali Amerika bütün növ nəqliyyat yük daşımalarında birinci yerdədir. Avropa Şimali Amerikadan yüklərin daşınması məsafəsinə görə geri qalır., ancaq onu yolların sıxlığına görə qabaqlayır.

Dünya nəqliyyat xəttlərinin 10 %-i MDB ölkələrinin payına düşür. Ancaq MDB yük daşımalarının həcminə görə dünyada birinci yeri tutur. Son dövrlərdə dünyanın nəqliyyat sistemində güclü keyfiyyət dəyişikliyi baş verir. Belə ki, elektriklişmiş dəmir yolları çoxalmışdır. Bərk asfalt örtükləri avtomobil yolları artır. Boru kəmərlərinin diametri artmışdır.

Yük və sərnişin daşınmanın quruluşu müxtəlif nəqliyyat növləri üzrə dəyişir. Dünya yük dövriyyəsində dəniz nəqliyyatı liderlik edir, dəmiryolu nəqliyyatının xüsusi çəkisi getdikcə azalır və boru kəməri nəqliyyatının payı isə getdikcə yüksəlir. Dəniz nəqliyyatının əsas yükləri əsasən maye və torpaq halında olan yüklərdir.

Dünya yük daşımalarının əsas xüsusiyyətlərindən biri ondan ibarətdir ki, son dövrlər yüklərin daşınmasında konteynerlərdən geniş istifadə edilir. Dünyada daşınan yüklərin 40 %-ə qədəri bu vasitələrdən istifadə edilməklə həyata keçirilir. Dəniz nəqliyyatı ilə dəmir yolu nəqliyyatı arasında konteyner daşıyan yük avtomobilləri arasında sıx əlaqəli yük daşınmaları həyata keçirilir. Sərnişin daşımalarında minik avtomobilləri liderlik edirlər. Onun sərnişin daşınmasında xüsusi çəkisi hazırda 60 %-dən yuxarıdır. Hava nəqliyyatı ilə sərnişin daşınmaları dəmiryolu daşınmalarına sürətlə yaxınlaşır və onu yaxın perspektivdə olmalıdır.

Beynəlxalq nəqliyyat daşımalarının növləri

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnda, beynəlxalq - xüsusi hüquq elmində və beynəlxalq nəqliyyat konvensiyalarında beynəlxalq daşımaların hüquqi təsnifi verilir və onların müxtəlif növləri göstərilir. Bu növlər mühüm cəhətləri ilə bir-birindən fərqlənir.

Beynəlxalq daşımaların təsnifi nəqliyyatın növünə görə, əsasən, aşağıdakı kimi verilir: beynəlxalq dəmir yolu daşımaları, beynəlxalq avtomobil daşımaları, beynəlxalq dəniz daşımaları, beynəlxalq hava daşımaları, beynəlxalq su (çay) daşımaları.

Bu sıraya, zənnimizcə, neft və qazın beynəlxalq boru kəməri vasitəsilə nəql olunmasını da aid etmək olar. Belə ki, «magistral boru kəməri» anlayışı «Nəqliyyat haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanununda öz əksini tapmışdır. Həmin qanunun 2-ci maddəsinin 2-ci hissəsinə müvafiq olaraq, magistral

boru kəməri sahəsində yaranan münasibətlər Azərbaycan Respublikasının müvafiq qanunverici-liyi ilə tənzimlənir. Beynəlxalq boru kəməri nəqliyyatının hüquqi tənzimlənməsi məsələləri barədə sonrakı fəsilərin birində söhbət açılacaqdır.

Beynəlxalq dəniz daşımaları ilə beynəlxalq su (çay) daşımalarına birlikdə **su yolu ilə beynəlxalq daşımalar**, beynəlxalq avtomobil daşımaları ilə beynəlxalq dəmir yolu daşımalarına **quru yol ilə beynəlxalq daşımalar**, beynəlxalq hava daşımalarına isə **beynəlxalq aviasiya daşımaları** da deyilir.

Daşıma (nəqliyyat) prosesində iştirak edən nəqliyyat vasitələrinə görə beynəlxalq daşımaların iki növü fərqləndirilir: beynəlxalq sadə daşımalar, beynəlxalq mürəkkəb daşımalar.

Beynəlxalq sadə daşımalar dedikdə yalnız bir nəqliyyat növü ilə həyata keçirilən beynəlxalq daşımalar başa düşülür. Məsələn, hava gəmisindən istifadə olunmaqla iki dövlət arasında hava daşınması həyata keçirilir. Başqa bir misalda, dəmir yolu kimi nəqliyyat növündən istifadə olunmaqla beynəlxalq daşıma həyata keçirilir. Bunlar beynəlxalq sadə daşımalara misaldır.

Beynəlxalq mürəkkəb daşımalar dedikdə nəqliyyatın müxtəlif növlərindən istifadə olunmaqla həyata keçirilən beynəlxalq daşımalar başa düşülür. Məsələn, iki dövlət arasında avtomobil nəqliyyatı və dəniz gəmisindən, yaxud dəmir yolu və dəniz gəmisindən istifadə

olunmaqla daşıma həyata keçirilir. Bu növ daşımalara **kombinə edilmiş və ya qarışıq daşımalar**, ya da **intermodal daşımalar** deyilir.

Nəqliyyat əməliyyatının predmetinə və ya daşımanın obyektinə görə beynəlxalq daşımalar üç növə bölünür: beynəlxalq yük daşımaları, beynəlxalq sərnişin daşımaları, beynəlxalq baqaj daşımaları.

Beynəlxalq yük daşımalarının obyektini yük təşkil edir. İki və daha çox dövlət arasında həyata keçirilən daşımanın obyektini sərnişin olarsa, belə daşımalar **beynəlxalq sərnişin daşımaları** adlanır. Beynəlxalq daşımanın obyektini qismində baqaj çıxış edərsə, bu növ daşımalara **beynəlxalq baqaj daşımaları** deyilir.

Dəmir yolu nəqliyyatında daşımanın obyektini yük baqajı da ola bilər. Belə ki, sərnişin daşınması nəinki baqaj daşınması ilə, hətta yük baqajının daşınması ilə müşayiət oluna bilər. **Yük baqajı** dedikdə sərnişin və poçt-baqaj qatarlarında daşınan yük və digər maddi nemətlər başa düşülür. Belə halda, beynəlxalq daşımanın **yük baqajı daşınması** kimi növündən danışmaq lazımdır.

Nəqliyyat əməliyyatlarının vaxtaşırı olub-olmamasına görə beynəlxalq daşımaların iki növü fərqləndirilir: beynəlxalq müntəzəm daşımalar, beynəlxalq qeyri-müntəzəm daşımalar.

Beynəlxalq müntəzəm daşımaların, hər şeydən əvvəl, əsas əlamətlərini müəyyənləşdirək. Bu əlamətlər onu qeyri-müntəzəm beynəlxalq daşımalardan fərqləndirməyə imkan verir. Həmin əlamətlərə aşağıdakılar aiddir:

-**birinci**, beynəlxalq müntəzəm daşımaların əsas və başlıca əlaməti ondan ibarətdir ki, bu növ daşımaları həyata keçirən nəqliyyat (daşıma) vasitəsi (avtomobil, hava gəmisi və s.) əvvəlcədən rəsmi surətdə elan olunmuş cədvəl üzrə hərəkət edir. Hərəkət cədvəli geniş həcmli informasiya verir. Bu isə o deməkdir ki, beynəlxalq müntəzəm daşımalar vaxtaşırı həyata keçirilir. Vaxtaşırılıq onun əsas əlamətidir. Beynəlxalq qeyri-müntəzəm daşımalar isə bu cür əlamətdən məhrumdur. Belə növ daşımalar tələbat olduqda və ya ehtiyac yarandıqda həyata keçirilir;

-**ikinci**, beynəlxalq müntəzəm daşımalar əvvəlcədən rəsmən elan olunmuş və müəyyən edilmiş daşıma şərtləri əsasında həyata keçirilir. Bu şərtlər daşıma qaydalarında, tariflərdə və digər sənədlərdə nəzərdə tutulur. Özü də daşıma şərtləri bütün müştərilər (yükgöndərənlər və sərnişinlər) üçün eyni cür müəyyənləşdirilir. Digər tərəfdən, daşıma müqaviləsinin bağlanması hər hansı bir müştəriyə nisbətən digərinə üstünlük verilməsi istisna olunur. Bu o deməkdir ki, beynəlxalq müntəzəm daşımalarla bağlı müqavilə ümumi müqavilə hesab edilir .

Beynəlxalq müntəzəm daşımalar dedikdə əvvəlcədən elan olunmuş hərəkət (reys) cədvəli üzrə və qabaqcadan müəyyən edilmiş daşıma şərtləri əsasında həyata keçirilən daşımalar başa düşülür. Belə növ daşımalar, xüsusilə, avtomobil, hava və dəniz nəqliyyatı üçün vacib əhəmiyyət kəsb edir. Bu baxımdan, beynəlxalq müntəzəm daşımaların üç əsas yarım növü fərqləndirilir:

- avtomobil nəqliyyatı vasitəsi ilə beynəlxalq müntəzəm daşımalar;
- hava nəqliyyatı vasitəsi ilə beynəlxalq müntəzəm daşımalar;
- dəniz nəqliyyatı vasitəsi ilə beynəlxalq müntəzəm daşımalar.

Beynəlxalq müntəzəm daşımaların göstərilən yarım növlərinə beynəlxalq

nəqliyyat sazişlərində anlayış verilir.

Avtobuslarla beynəlxalq müntəzəm daşıma odur ki, bu növ daşıma müəyyən olunmuş müqavilə şərtlərinə və tarifə uyğun, habelə müəyyən trasda sərnişinlərin minmək və düşmək yerləri (dayanacaqları) göstərilməklə avtobusların hərəkət cədvəlinə uyğun şəkildə həyata keçirilir. Analoji göstəriş Bişkek Konvensiyasına əlavə edilən Qaydalarda da nəzərdə tutulmuşdur. Sərnişinlərin daşıma şərtlərini müəyyənləşdirən müqaviləyə, tarifə və avtobusların marşrut üzrə hərəkət cədvəlinə uyğun olaraq (minib düşmək dayanacaqları göstərilməklə) daşınmasına müntəzəm daşıma deyilir. Buna oxşar təriflər Azərbaycan Respublikası Hökuməti ilə Moldova Respublikası, Qazaxstan Respublikası, Türkiyə Respublikası, Latviya Respublikası, İran İslam Respublikası və digər ölkələrin hökumətləri arasında bağlanmış beynəlxalq avtomobil əlaqələri (daşımaları) haqqında ikitərəfli sazişlərdə də verilmişdir.

Hava nəqliyyatı ilə beynəlxalq müntəzəm daşıma anlayışını Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatının Şurası vermişdir. Bu anlayışa görə, müntəzəm daşıma aşağıdakı tələblərə cavab verməlidir:

- birinci, uçuşlar birdən çox dövlətin hava məkanı vasitəsilə həyata keçirilməlidir;
- ikinci, uçuşlar ödənişli sərnişin, poçt və ya yük daşınmasını yerinə yetirmək məqsədilə həyata keçirilməlidir;
- üçüncü, uçuşlar rəsmən elan olunmuş cədvələ uyğun olaraq həyata keçirilməlidir, ya da onlar elə müntəzəm və ya tez yerinə yetirilməlidir ki, sistemli (ardıcıl) şəkildə seriya reyslər təşkil edilə bilsin.

Azərbaycan Respublikası Hökuməti ilə İran İslam Respublikası, Avstriya Respublikası, Misir Ərəb Respublikası, Özbəkistan Respublikası, Birləşmiş Ərəb Əmirlikləri, Türkiyə Respublikası,

Fransa Respublikası və digər dövlətlərin hökumətləri arasında hava əlaqələri (daşımaları) barədə ikitərəfli sazişlərdə də müntəzəm hava daşınmasına tərif verilir və bu tərif, əsasən, yuxarıdakı tələbləri əhatə edir.

Dəniz nəqliyyatı ilə beynəlxalq müntəzəm daşıma xətt daşınması adlanır. Bu növ daşınmanı xətt gəmiçiliyi (ingiliscə «line shipping») həyata keçirir. Xətt gəmiçiliyi ümumi istifadədə olan nəqliyyata aiddir.

Beynəlxalq qeyri-müntəzəm daşımalar əvvəlcədən təyin edilmiş marşrut və razılaşdırılmış hərəkət cədvəli olmadan həyata keçirilən daşımalara deyilir. Belə növ daşımalar üçün təyin edilmiş hərəkət istiqaməti xarakterik deyildir.

Dəniz nəqliyyatı ilə beynəlxalq qeyri-müntəzəm daşıma tramp daşınması adlanır. Bu növ daşıma tramp gəmiçiliyi (ingiliscə «tramp shipping») tərəfindən həyata keçirilir. Tramp gəmiçiliyi fərdi istifadədə olan nəqliyyatdır.

Daşıma (nəqliyyat) sənədinin formasına görə beynəlxalq daşımaların üç növü fərqləndirilir:

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

Qaimə ilə rəsmiləşdirilən beynəlxalq daşıma dəmir yolu, avtomobil və hava nəqliyyatında həyata keçirilir. Qaimə həmin nəqliyyat növləri üzrə bağlanan yük daşınması müqaviləsinin sadə yazılı formasını ifadə edir.

Konosamentlə rəsmiləşdirilən beynəlxalq daşıma dəniz nəqliyyatında həyata keçirilən daşımaya deyilir. Konosament dəniz nəqliyyatı ilə daşımanı rəsmiləşdirən müqavilə sənədidir.

Çarterlə rəsmiləşdirilən beynəlxalq daşıma hava və dəniz nəqliyyatında həyata keçirilir. Çarter daşımanı rəsmiləşdirən müqavilə sənədidir.

Qonşu dövlətin ərazisində başa çatmasına görə beynəlxalq daşımalar üç növə ayrılır:

- beynəlxalq qonşulararası daşıma;
- beynəlxalq tranzit daşıma;
- beynəlxalq dairəvi daşıma.

Beynəlxalq qonşulararası daşıma həmsərhəd olan dövlətlər arasında həyata keçirilir və qonşu dövlətin ərazisində başa çatır. Bu, beynəlxalq daşımanın daha sadə növü olaraq geniş yayılmışdır. Məsələn, yük Azərbaycan Respublikasından onunla həmsərhəd və qonşu olan Gürcüstanın ərazisinə daşınır.

Beynəlxalq tranzit daşıma odur ki, bu növ daşıma müəyyən bir dövlətin ərazisindən başqa dövlətin ərazisinə daşınan yükün və ya sərnişinlərin yolda üçüncü bir dövlətin ərazisindən keçməsinə nəzərdə tutur. Məsələn, yük Azərbaycan Respublikasından Ukraynaya daşınır və bu zaman Rusiya Federasiyasının (üçüncü dövlətin) ərazisindən keçir. Üçüncü dövlət aralıq dövləti adlanır. Aralıq dövləti rolunda həm bir, həm də bir neçə dövlət çıxış edə bilər. Beynəlxalq daşımanın bu növü də geniş yayılmışdır.

Göndərmə (yolasalınma) yeri ilə təyinat yeri eyni bir dövlətin ərazisində olmaqla, xarici dövlətin ərazisi vasitəsi ilə tranzitlə həyata keçirilən daşıma **dairəvi daşıma** adlanır. «Dairəvi daşıma» termini beynəlxalq avtomobil daşımaları barədə sazişlərdə avtomobil daşımalarını ifadə etmək üçün işlədilir. Amma xarici ölkələrin sazişlərində və ədəbiyyatında həmin daşıma növü «birbaşa əlaqə» («skvoznoe soobhenie») termini ilə əhatə olunmuşdur. Keçmiş SSRİ-nin dəmir yolu nəqliyyatı sahəsində bağladığı sazişlərdə göstərilən növ daşıma tranzit daşınması adlandırılmışdır. «Skvoznoe soobhenie» daha geniş yayılmış termdir. Buna görə də hüquq ədəbiyyatı səhifələrində ondan daha çox istifadə olunur.

Göstərilən daşıma növünün müəyyən edilməsinin iki əsas səbəbi vardır: birinci səbəb ondan ibarətdir ki, nəqliyyat xətti olmadığına görə eyni bir dövlətin məntəqələri (göndərmə və təyinat məntəqələri) arasında daşımanı həyata keçirmək mümkün olmur. Daşımanı həyata keçirmək üçün xarici həmsərhəd dövlətin ərazisindən istifadə olunur. İkinci səbəbə görə isə daşıma məsafəsini qısaltmaq üçün eyni bir dövlətin məntəqələri arasında daşıma xarici həmsərhəd dövlətin ərazisi vasitəsilə həyata keçirilir.

Nəqliyyat prosesində istifadə olunan daşıma sənədlərinin və daşıma müqaviləsinin sayına görə beynəlxalq daşımalar dörd növə bölünür:

- birbaşa beynəlxalq daşıma;
- birbaşa olmayan beynəlxalq daşıma;
- bir-birinin ardınca gələn daşıyıcıların yerinə yetirdikləri beynəlxalq daşıma;
- yenidən göndərməklə beynəlxalq daşıma.

Birbaşa beynəlxalq daşıma bir neçə daşıyıcı tərəfindən eyni daşıma müqaviləsi əsasında həyata keçirilir və eyni bir daşıma sənədi ilə rəsmiləşdirilir. O, nisbətən geniş yayılmış daşıma növü hesab edilir.

Birbaşa olmayan beynəlxalq daşıma dedikdə, elə daşıma başa düşülür ki, o, ardıcıl olaraq, iki və daha artıq müqavilə əsasında rəsmiləşdirilir və həyata keçirilir. Bu növ daşımanı rəsmiləşdirən müqavilələr milli (daxili) hüquq normalarına uyğun surətdə bağlanılır. O, keçmiş SSRİ-nin bağladığı bəzi sazişlərdə «lomannoe soobhenie» də adlanırdı ki, bu, azərbaycan dilində «qırıq daşıma» mənasını ifadə edir.

Bir-birinin ardınca gələn, yəni ardıcıl daşıyıcıların yerinə yetirdikləri beynəlxalq daşıma, bir qayda olaraq, hava nəqliyyatında, habelə avtomobil nəqliyyatında tətbiq edilir. Dəniz nəqliyyatına gəldikdə isə qeyd edə bilərik ki, beynəlxalq daşımanın göstərilən növünü birbaşa konosamentlə rəsmiləşdirilən yükdaşıma təşkil edir.

Ardıcıl daşıyıcıların yerinə yetirdikləri beynəlxalq daşıma ilə birbaşa beynəlxalq daşıma arasında həm oxşar, həm də fərqli cəhətlər vardır. Onlar üçün ümumi və oxşar cəhət ondan ibarətdir ki, hər iki daşıma növü bir neçə daşıyıcı tərəfindən həyata keçirilir və daşıyıcılar üçün vahid məsuliyyət şərtləri müəyyənləşdirilir. Birbaşa beynəlxalq daşıma zamanı, qeyd etdiyimiz kimi, bir daşıma müqaviləsi bağlanılır. Ardıcıl daşıyıcıların yerinə yetirdikləri beynəlxalq daşıma isə bundan fərqli olaraq, bir neçə müqavilə əsasında həyata keçirilir. Bu, həmin növ daşımaları bir-birindən fərqləndirməyə imkan verən əsas cəhətdir.

Ardıcıl daşıyıcıların yerinə yetirdikləri beynəlxalq daşıma həm də birbaşa olmayan beynəlxalq daşımaya bənzəyir. Belə ki, hər iki növ daşıma zamanı bir neçə daşıma müqaviləsi bağlanılır. Bu, onları bir-birinə yaxınlaşdıran ümumi cəhətdir. Bununla belə, onlar arasında fərqli cəhətlər də vardır. Birbaşa olmayan beynəlxalq daşıma zamanı daşıyıcılar üçün eyni (vahid) məsuliyyət şərtləri müəyyən edilmir.

Beynəlxalq daşımaların göstərilən növündən o halda istifadə edilir ki, birbaşa daşıma mümkün olmur və ya birbaşa daşıma cədvəli yük sahibləri (və ya sərnişinlər) üçün sərfəli sayılmır.

Yenidən göndərməklə beynəlxalq daşıma odur ki, bu daşımaya görə yükün birinci beynəlxalq daşıma müqaviləsi üzrə təyinat (son) məntəqəsində yenidən göndərmə qaydasında yeni daşıma müqaviləsi bağlanılır. Yük birinci müqavilə üzrə təyinat məntəqəsindən həm yük sahibinin özü, həm ekspeditor (yük sahibinin tapşırığı ilə), həm də daşıyıcı tərəfindən göndərilə bilər. Beynəlxalq daşımanın bu növü, əsasən, dəmir yolu nəqliyyatında tətbiq edilir.

Yenidən göndərmə qaydasında beynəlxalq daşımanın hüquq ədəbiyyatı səhifələrində üstünlüyə malik olması göstərilir. Belə ki, yenidən göndərmə yük sahibinin iştirakı olmadan, ekspeditor cəlb edilmədən nəqliyyat təşkilatı (daşıyıcı) tərəfindən həyata keçirilə bilər.

Daşınan yüklər (xarici ticarət yükləri) bir-birlərindən **malın nəqliyyat xarakteristikasına** görə fərqlənir. Bundan asılı olaraq, beynəlxalq daşımalar bir neçə növə bölünür:

-dənəvari (tökülən, səpələnən) yüklərin (taxıl, sement, fosfat və s.) beynəlxalq daşınması;

-maye yüklərin (neft və neft emalı məhsulları, kimyəvi mayelər, şərab, bitki yağı və s.) beynəlxalq daşınması;

-qabsız (kisəsiz) yüklərin (kömür, filiz və s.) beynəlxalq daşınması;

-əsas yüklərin, yəni yer saylarını hesablamaqla daşınan yüklərin (dəzgahlar, avtomobillər, xalq istehlakı malları və s.) beynəlxalq daşınması.

Qabsız (kisəsiz) yüklər, dənəvari (səpələnən) yüklər və əsas yüklər **quru yüklərə** aid edilir. Yüklərin digər növünü isə **maye yüklər** təşkil edir.

Sərhədi (sərhəddəki məntəqəni) keçmək qaydasına görə beynəlxalq daşımaların iki növü fərqləndirilir:

-nəqliyyat vasitəsini dəyişməklə beynəlxalq daşıma; -nəqliyyat vasitəsini dəyişmədən beynəlxalq daşıma.

Nəqliyyat vasitəsini dəyişməklə beynəlxalq daşıma sərhəd məntəqəsində sərnişinin bir minik vasitəsindən düşüb, o biri minik vasitəsinə minməsinə nəzərdə tutur. Nəqliyyat vasitəsi dedikdə sərnişin qatarı, gəmi və hava gəmisi başa düşülür. Belə növ daşıma beynəlxalq nəqliyyatın dəmir yolu, dəniz və hava nəqliyyatı kimi növlərində tətbiq edilir.

Bu növ daşıma yük daşımalarına da aiddir. Nəqliyyat vasitəsini dəyişməklə beynəlxalq daşıma sərhəd məntəqəsində yükün boşaldılıb, başqa daşıma vasitəsinə (məsələn, vaqonlara, hava gəmisinə və gəmiyə) yüklənməsini nəzərdə tutur.

Nəqliyyat vasitəsini dəyişmədən beynəlxalq daşıma isə sərnişinin (yükün) sərhəd məntəqəsində düşüb (boşaldılıb), başqa minik vasitəsinə (daşıma vasitəsinə) minməsi (yüklənməsi) ilə müşayiət olunmur.

Sərhəd boyu dəmir yolu daşınması beynəlxalq daşımaların xüsusi xarakterli növüdür. Bu növ daşıma iki qonşu dövlətin sərhəd boyunca olan dəmir yolu stansiyaları arasında həyata keçirilir. Bu zaman, adətən, təyinat yerinin deyil, yükün yola salındığı ölkənin daşıma qaydaları tətbiq edilir.

Beynəlxalq avtomobil nəqliyyatına «**mənik daşımaları**» («маэніковіе перевозкі») adlı daşıma növü məlumdur. Bu, xüsusi xarakterli beynəlxalq daşımadır. Mənik daşımaları əvvəlcədən təşkil olunmuş sərnişin qruplarının müəyyən bir dövlətin yola düşmə ərazisindən başqa dövlətin təyinat ərazisinə təkrarlanan gediş və gəliş səfərləri vasitəsilə avtobuslarda daşınması deməkdir. Gediş səfərini etmiş hər bir qrup növbəti səfərlərin biri ilə yola düşmə ərazisinə geri daşınılır. Mənik daşımalarında birinci qayıdış və sonuncu gediş səfərləri sərnişinsiz həyata keçirilir.

Beləliklə, beynəlxalq daşımalar anlayışı, onların növləri barədə qısaca məlumat verdik. İndi isə beynəlxalq nəqliyyat hüququ anlayışı, predmeti, prinsip və mənbələri, habelə onun hüquq sistemində mövqeyi ilə bağlı məsələləri nəzərdən keçirək.

Beynəlxalq qarışıq daşıma (intermodal) daşıma anlayışı və onun əsas şərtləri

Qeyd etmək lazımdır ki, daşıma prosesində bir qayda olaraq yalnız nəqliyyatın müəyyən bir növü (məsələn dəniz nəqliyyatı və havanəqliyyatı, yaxud avtomobil nəqliyyatı və s.) iştirak edir. Başqa sözlə, yük, adətən, ancaq hər hansı bir nəqliyyat növü vasitəsilə daşınaraq təyinat yerinə çatdırılır. Hüquq elmində buna birbaşa daşımalar deyilir.

Bəzən yükü nəqliyyatın yalnız bir növü ilə təyinat yerinə çatdırmaq mümkün olmur, yəni bir nəqliyyat növü çərçivəsində yük sahibinə daşıma xidməti göstərilməsi qeyri-mümkün olur.

Dövlətlər arasında daşımanın qarşılıqlı, faydalı və səmərəli şəkildə təşkil olunması problemi yalnız nəqliyyatın bir neçə növünün iştirakı ilə həll oluna bilər. Bundan ötrü yükün daşınma marşrutu müəyyənləşdirilir, daşıma prosesini həyata keçirmək üçün nəqliyyatın ayrı-ayrı növləri seçilir və onlardan hər birinin yalnız müsbət keyfiyyətlərindən istifadə edilir. Belə daşıma beynəlxalq nəqliyyat hüququnda beynəlxalq qarışıq daşıma adlanır.

Qarışıq daşıma dedikdə elə bir daşıma növü başa düşülür ki, belə daşıma zamanı nəqliyyat (daşıma) prosesini həyata keçirmək üçün iki və daha çox nəqliyyat növündən istifadə olunur. Belə daşımanın həyata keçirilməsində ən azı nəqliyyatın iki müxtəlif növü iştirak edir. Ona çox vaxt birbaşa qarışıq daşıma deyilir.

Qarışıq daşıma, hər şeydən əvvəl, nəqliyyat infrastrukturunu müəssisəsinin (dəniz və ya çay limanının, aeroportun, terminalın və s.) iştirakı ilə həyata keçirilə bilər. Bu zaman belə müəssisələr daşıyıcıların fəaliyyətini bir-biri ilə əlaqələndirir. Digər tərəfdən, qarışıq daşıma belə müəssisələrin iştirakı olmadan da həyata keçirilə bilər. Bu zaman yük ardıcıl surətdə müəyyən nəqliyyat növünün daşıyıcısından digər nəqliyyat növü daşıyıcısına verilir.

Beynəlxalq qarışıq daşımaya gəldikdə isə, qeyd etmək lazımdır ki, o, nəqliyyatın ənənəvi sistemindən (unimodal transport), yəni **unimodal daşımadan** (unimodal daşıma nəqliyyatın bir növü tərəfindən həyata keçirilir) bir sıra xarakterik cəhəti ilə fərqlənir.

Belə cəhətlərə aşağıdakılar aiddir:

- ən azı iki növ nəqliyyatın iştirakı;
- yükün göndərilmə və təyinat yerinin iki müxtəlif dövlətdə olması, yəni daşımanın iki dövlət arasında həyata keçirilməsi;
- daşıma iştirakçılarından birinin (operatorun) daşıma prosesini bütövlükdə vahid daşıma sənədi (qarışıq daşıma müqaviləsi) əsasında təşkil etməsi;
- operatorun yükə görə yükə göndərmə yerindən təyinat yerinə kimi məsuliyyət daşması;
- yükün, əsasən, xüsusi qablarda (konteyner, çən və s.) daşınması.

Göstərilən cəhətlərdən ikisi (birinci, daşımanın iki dövlət arasında həyata keçirilməsi və ikinci, daşıma prosesinin operator tərəfindən təşkil olunması) beynəlxalq qarışıq daşımanı qarışıq daşımadan fərqləndirməyə imkan verir.

Beynəlxalq qarışıq daşıma dedikdə iki dövlət arasında həyata keçirilən, yükə göndərmə və təyinat yeri iki müxtəlif ölkə ərazisində olan və vahid daşıma sənədi əsasında operator tərəfindən bir neçə nəqliyyat növünün iştirakı ilə yerinə yetirilən daşıma başa düşülür. Ona **intermodal daşıma** və ya **multimodal daşıma** da deyilir.

İntermodal daşımaların böyük əhəmiyyəti vardır. Hər bir dövlət belə daşımaların inkişaf etdirilməsində və geniş yayılmasında maraqlıdır. Demək olar ki, dünya dövlətlərinin hamısı intermodal daşımaları dəstəkləyir. İntermodal daşımalar təkcə dövlətlərarası deyil, həm də qitələrarası daşımalar deməkdir.

Belə növ daşımanın bir sıra üstün cəhətləri vardır:

-birinci, intermodal daşımlar nəqliyyat infrastrukturunu müəssisələri (dəniz və çay limanları, aeroportlar, terminallar və s.) də daxil olmaqla ölkənin nəqliyyat sisteminin inkişaf etdirilməsinə imkan yaradır;

-ikinci, qarışıq daşıma operatorlarının fəaliyyəti nəticəsində nəqliyyat xidmətinin ixrac edilməsi artır və bunun da müqabilində ölkə büdcəsinin gəlir hissəsi (büdcə gəlirləri) çoxalır;

-üçüncü, milli operatorların fəaliyyəti daxili (milli) nəqliyyat xidməti bazarına xarici nəqliyyat şirkətlərinin daxil olmasının qarşısını alır;

-dördüncü, qarışıq daşımlar ölkənin imicinin möhkəmləndirilməsinə müsbət təsir göstərir.

Eyni zamanda, intermodal daşımlar **iki nəqliyyat-hüquqi problemin həll** olunmasına imkan verir. **Birinci problem** yükdaşıma prosesində iştirak edən daşıyıcılar arasında qarşılıqlı münasibətləri qaydaya salmaq zərurətindən ibarətdir. **İkinci problem** daşıyıcıların yük sahibi qarşısında daşdıqları məsuliyyətdən ibarətdir. İntermodal aşım əməliyyatlarında bir neçə daşıyıcı iştirak edir.

Beynəlxalq qarışıq daşımların xüsusiyyətləri

İntermodal daşımlar, əsasən, nəqliyyat (daşıma) prosesi üçün vacib əhəmiyyəti olan iki mühüm prinsipin həyata keçirilməsini təmin edir. Bu prinsiplərə aşağıdakılar aiddir:

-yüku yükqöndərənin «qapısından» yükalanın «qapısına» çatdırmaq prinsipi («qapıdan qapıya» daşımaq prinsipi);

-yüku təyinat yerinə dəqiq vaxtında çatdırmaq prinsipi.

İntermodal daşımların əsas xüsusiyyəti ondan ibarətdir ki, belə daşımlar bir şəxs – **qarışıq daşıma operatoru** tərəfindən təşkil olunur və həyata keçirilir. O, yükqöndərənlə (daşıma xidməti sifarişçisi ilə) qarışıq daşıma müqaviləsi bağlayır.

Belə sənəd (müqavilə) yükün operator tərəfindən yükqöndərəndən qəbul edildiyi andan yükalanə təhvil verildiyi anadək bütün daşıma dövrünü əhatə edir.

İntermodal daşıma həyata keçirilərkən yük sahibi ilə daşıyıcılar arasında münasibət yaranmır. Bu, qarışıq daşımanı (intermodal daşımanı) unimodal daşımadan fərqləndirməyə imkan verən əsas və başlıca cəhətdir.

Qarışıq daşıma operatoru yükü qəbul edərkən yükqöndərənlə nəqliyyat (daşıma) sənədi verir. Bu sənəd **qarışıq yük daşınması müqaviləsinin** bağlanması ifadə edir, habelə belə müqavilənin bağlanma faktını təsdiqləyir. Digər tərəfdən, həmin sənəd yükün yolda olduğu müddət ərzində operatorun məsuliyyət daşmasını təsdiq edir.

Qarışıq daşıma operatorunun həyata keçirdiyi fəaliyyətin əsas məqsədi həm daxili (milli) bazarda, həm də beynəlxalq bazarda daşıma xidməti sifarişçilərinin (yük sahiblərinin) – müştəri kontingentinin hesabına daha çox gəlir (mənfəət) əldə etməkdən ibarətdir. Onların mənafeyi də məhz bununla müəyyən edilir.

İntermodal daşıma konteynerləşdirmə, elmi-texniki nailiyyətlərin və progressiv nəqliyyat texnologiyasının tətbiq olunmasının nəticəsidir ki, bu da yükdaşımanın təşkilinin yeni üsulunu ifadə edir.

Beynəlxalq qarışıq (intermodal) daşımaların təşkili

Yükdaşımanın təşkili və həyata keçirilməsi üç əsas yolla aparılır. Birinci yola görə, yükgöndərən daşımanın təşkili və həyata keçirilməsində **ekspeditorun xidmətindən istifadə etmir**. Yükün təyinat yerinə çatdırılmasını təmin etmək üçün yükgöndərən bir neçə daşıma müqaviləsi bağlamalıdır. Bağlanmalı olan müqavilələrin sayı yükdaşıma iştirakçılarının və yükün bir nəqliyyat növündən boşaldılıb digərinə vurulma məntəqələrinin (yükboşaltma məntəqələrinin) sayından asılıdır. Digər tərəfdən, müqavilələrdə yükün bir iştirakçıdan qəbul olunması və digərinə verilməsi üzrə əməliyyatlar nəzərdə tutulmalıdır. Bunlardan əlavə, yük ilk yola salınma yerində daşıyıcıya verildiyi andan sonra nə yükgöndərən, nə də yükalanın praktiki cəhətdən yükdaşıma prosesinə müdaxilə etmək və onu yoxlamaq (nəzarət etmək) imkanı olmur.

Yükdaşımanın təşkili və həyata keçirilməsi üzrə ikinci yol **ekspeditorların göstərdikləri xidmətlə (fəaliyyətlə) bağlıdır**. Belə ki, yük sahibləri bir sıra hallarda ekspeditorların xidmətindən istifadə edirlər. Onlar tərəfindən daşımaların, habelə qarışıq daşımaların təşkil edilməsi mümkündür. Ekspeditorun göstərdiyi xidmət mülki-hüquqi müqavilə ilə rəsmiləşdirilir.

Beynəlxalq əmtəə mübadilə prosesi belə mübadiləyə xidmət edən bir sıra müqavilələrin bağlanmasını tələb edir. Bu müqavilələrdən biri beynəlxalq ekspedisiya müqaviləsi hesab edilir.

Beynəlxalq ekspedisiya müqaviləsinə görə, ekspeditor sifarişçiyə (yük- göndərənə, yük sahibinə) beynəlxalq nəqliyyat vasitəsilə yükün göndərilməsi və ya yükün alınması ilə bağlı olan xidmət göstərir və yaxud belə xidməti təşkil edir.

Ekspedisiya müqaviləsinin beynəlxalq-hüquqi tənzimlənməsində Beynəlxalq Ekspeditor Assosiasiyaları Federasiyasının (BEAF – FIATA) hazırladığı proforma (ekspeditor qəbzi proformasını) mühüm rol oynayır. Onun arxa tərəfində ekspedisiya xidmətlərinin yerinə yetirilməsinin əsas qaydaları nəzərdə tutulur. Burada həm də ekspedisiya müqaviləsinə hansı ölkənin qanununun tətbiq edilməsi barədə göstəriş ifadə edilir (bir qayda olaraq, ekspeditorun ölkəsinin qanunu tətbiq edilir). Məsələn burasındadır ki, bütün nəqliyyat ekspedisiya müqavilələri ayrı-ayrı ölkələrin daxili (milli) nəqliyyat hüququ ilə tənzimlənir.

Fransa hüququna müstəqil müqavilə kimi ekspedisiya müqaviləsi məlum deyil. Burada həmin müqavilə komissiya müqaviləsinin növü kimi nəzərdə tutulur. Fransa hüququ «ekspeditor» terminini işlətmir, onun əvəzinə «komissioner» anlayışından istifadə olunmasına üstünlük verir. Komissioner həm öz təqsirli hərəkətlərinə, həm də seçdiyi şəxslərin (o cümlədən daşıyıcının) hərəkətlərinə görə məsuliyyət daşıyır. O, həmin şəxslərə reqress hüququna malikdir. Belə ki, əgər yük onların təqsiri üzündən itərsə, korlanarsa, xarab olarsa və s., onda yük sahibinə zərərin əvəzini komissioner ödəyir və ödədiyi məbləği almaq üçün göstərilən şəxslərə (daşıyıcıya və s.) tələb irəli sürür. Komissioner yükün salamat (olduğu kimi) qalmasını təmin etməyən daşıyıcı kimi eyni şərtlərlə məsuliyyət daşıyır. Özlərinin ticarət qanunvericiliyini Fransa Ticarət Məcəlləsi əsasında quran

ölkələrdə də ekspedisiya müqaviləsi müstəqil əhəmiyyətə malik olmayaraq, komissiya müqaviləsinin bir növü kimi tanınır.

Almaniya hüququnda ekspeditorun hüquqi rejimi (statusu) nisbətən başqa cür müəyyənləşdirilir. Hər şeydən əvvəl, onu qeyd edək ki, Almaniya hüququ ekspedisiya müqaviləsini müstəqil müqavilə kimi tanıyır. Bununla belə, bu müqavilənin tənzimlənməsində komissiya müqaviləsi barədə normaların subsidiar tətbiqinə yol verilir. Fransa hüququndan fərqli olaraq, Almaniya hüququna görə ekspeditor yalnız öz hərəkətləri üçün, o cümlədən daşıyıcıyı seçməkdə yol verdiyi təqsirli hərəkət üçün məsuliyyət daşıyır. Bununla bərabər, tərəflər razılığa gələ bilərlər ki, ekspeditor bütövlükdə daşıma prosesinə görə məsuliyyət daşsın. Bundan əlavə, ekspedisiya fəaliyyətinin bütün əsas şərtləri ticarət adətlərində ifadə olunmuşdur. Ekspedisiya fəaliyyətinin tənzimlənməsində belə adətlərin rolu böyükdür.

Yaponiya hüququ da ekspedisiya müqaviləsini müstəqil hüquqi konstruksiya kimi tanıyır.

İtaliyada ekspedisiya müqaviləsi tapşırıq müqaviləsi kimi tanınır. İtaliya hüququna görə ekspeditor vasitəçi və ya vəkalətalan şəxsdir. Onunla müştəri-lər arasındakı münasibətlər tapşırıq müqaviləsi vasitəsilə rəsmiləşdirilir.

İngiltərə və ABŞ hüququ ekspedisiya müqaviləsini agent müqaviləsi kimi tanıyır. Burada ekspeditora agent kimi baxılır və o, «forwarding agent» adlanır. Ekspeditorun hüquqi rejimi (statusu), onun əsas vəzifələri və məsuliyyəti bağlanmış agent müqaviləsinin şərtləri ilə müəyyən edilir. Məsələn, müqavilədə nəzərdə tutula bilər ki, ekspeditor öz üzərinə yükdaşımanın nəqliyyatın bir növü ilə təşkil edilməsi və yükün sonrakı daşıyıcıya verilməsi öhdəliyini götürür. O, belə halda daşıma prosesinin yalnız müəyyən mərhələsi üçün məsuliyyət daşıyır. Digər halda müqavilədə nəzərdə tutula bilər ki, ekspeditor daşıma prosesini bütövlükdə təşkil etməyi öhdəsinə götürür. Belə halda o, yükün salamat (olduğu kimi) qalması üçün bütün daşıma müddəti ərzində məsuliyyət daşıyır.

Rusiya Federasiyasında nəqliyyat-ekspedisiya fəaliyyətini hüquqi tənzimləmə proseduru Mülki Məcəllədə nəzərdə tutulmuşdur. Məcəllənin 41-ci fəslə (801– 806-cı maddələr) nəqliyyat ekspedisiyasına həsr edilmişdir. Müqavilənin predmetini daşıma ilə bağlı olan xidmətlər göstərilməsinə ya təşkil olunması (o cümlədən daşıyıcı ilə yük daşınması müqaviləsi bağlanması) təşkil edir. Ekspeditorun əsas funksiyalarından biri daşıyıcı ilə yük daşınması müqaviləsi bağlamaqdan ibarətdir.

Azərbaycan Respublikasının Mülki Məcəlləsinə gəldikdə isə, qeyd etmək lazımdır ki, burada nəqliyyat ekspedisiya müqaviləsi nəzərdə tutulmur. Amma buna baxmayaraq, bu müqavilə növü ayrı-ayrı nəqliyyat nizamnamə, məcəllə və qaydaları ilə – nəqliyyat qanunvericiliyi ilə tənzimlənir.

Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat (mülki) hüququna görə, ekspeditor ekspedisiya müqaviləsi ilə öz üzərinə götürdüyü öhdəliyin icra edilmədiyini bütün hallar üçün müştəri qarşısında məsuliyyət daşıyır. O, müştəriyə dəymiş zərərin əvəzini ödəməlidir. Daşıyıcı təqsirli hərəkətlərə yol verdiyi hallarda müştəri qarşısında daşıyıcı deyil, ekspeditor məsuliyyət daşıyır (MM-in 825-ci maddəsinin 5-ci bəndi). Bununla bərabər, ekspeditor bəzən daşıyıcının təqsiri üçün məsuliyyət daşımır. Belə ki, ekspeditor yükün daşınması üçün vicdanlı daşıyıcı seçdiyi hallarda daşıyıcının təqsiri üçün məsuliyyət daşımır.

Müqavilələrin hüquqi rejimi yükdaşıma prosesinin ayrı-ayrı mərhələlərində müxtəlif olur. Digər tərəfdən, daşıma prosesini həyata keçirən daşıyıcıların məsuliyyəti yük sahibi qarşısında kifayət qədər etibarlı olmur. Birbaşa qarışıq daşıma sayılmayan belə daşımada əsas hüquqi fiqur ekspeditor hesab edilir. O, qarışıq daşımamı yerinə yetirmək üçün yükü qəbul edir və yükləndərəne qəbz (ekspeditor qəbzi) verir. Qəbz yükün ekspeditora təhvil verilməsini sübut edir və yalnız onunla yükləndərən arasında hüquq münasibəti yaradır. O, daşıyıcılar üçün məcburi deyildir.

Ekspeditor daşıyıcı ilə yükləndərən arasında vasitəçidir. Ekspedisiya müqaviləsi nümayəndəlik müqaviləsi olduğuna görə ekspeditor yükləndərənin (yük sahibinin) nümayəndəsidir. Ekspeditor öz adından, lakin yükləndərənin hesabına hərəkət edir (daşıyıcı ilə yük daşınması müqaviləsi bağlayır və s.).

Ekspeditor vasitəçi (nümayəndə) olduğu üçün yükün salamat qalmamasına və ya yükün təyinat yerinə çatdırılma müddətinin pozulmasına görə məsuliyyət daşımır. Ümumi qaydaya görə, ekspeditor daşımamı həyata keçirmək üçün daşıyıcı ilə bağladığı yük daşınması müqaviləsinin lazımınca icrası üçün məsuliyyət daşımır. Əgər yük itərsə, xarab olarsa və s., onsuz da bu məsələni daşıyıcılarla, sözün həqiqi mənasında, ekspeditor deyil, yük sahibi həll edəcəkdir.

Yük daşımalarının təşkil olunmasının və həyata keçirilməsinin üçüncü yolu **birbaşa qarışıq daşıma** və ya sadəcə olaraq, qarışıq daşımadır. Bu, daşıma prosesi iştirakçılarının mənafeələrini təmin etməyə yönələn, onların hamısı üçün sərfəli olan yoldur. Belə ki, yükləndərən yalnız bir yük daşınması müqaviləsi bağlayır və yükü qarışıq daşıma operatoruna verir. Əgər yük yolda (daşıma prosesində) itərsə, zədələnersə, xarab olarsa və s., onda yük sahibi (yükalan) məsələnin «təfərrüatını» aydınlaşdırmayacaqdır. Məsələ burasındadır ki, onun «işi» daşıyıcı ilə deyil, qarışıq daşıma operatoru ilə olacaqdır. Buna görə yük sahibi operatora tələb irəli sürəcəkdir. Bu onu göstərir ki, göstərilən halda məsuliyyət məsələsi kifayət dərəcədə etibarlı şəkildə təmin olunur.

Digər tərəfdən, yükün təyinat yerinə çatdırılma prosesi bütövlükdə operatorun nəzarəti altında olur. Buna görə də yük sahibi istənilən vaxt yükün daşınması və onun vəziyyəti barədə konkret olaraq ondan məlumat ala bilər.

Beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının növləri

Beynəlxalq dəmir yolu daşımaları müxtəlif əlamətlərə görə ayrı-ayrı növlərə bölünür. Bu növlər bir-birindən özlərinin hüquqi xüsusiyyətləri ilə fərqlənir.

Nəqliyyat əməliyyatının obyektinə görə beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının dörd növü fərqləndirilir: yük daşıma, sənişin daşıma, baqaj daşıma, yük baqajı (mal baqajı) daşıma.

Qonşu xarici dövlətlərin ərazisində başa çatmasına görə beynəlxalq dəmir yolu daşımaları iki növə bölünür: qonşu daşıma, tranzit daşıma.

Həmsərhəd olan dövlətlər arasında həyata keçirilən və qonşu xarici dövlətin ərazisində başa çatan daşımaya **qonşu daşıma** deyilir.

Qonşu daşıma beynəlxalq daşımamın tipik və daha sadə növüdür. Tranzit daşıma isə nisbətən mürəkkəb olub, bir sıra əlavə hüquqi məsələlər (tranzit tarifi haqqında, xarici dövlətin tranzitə olan hüququ barədə və s.) yaradır.

Tranzit daşıma dedikdə yükün bir və ya bir neçə dövlətin ərazisi vasitəsi ilə üçüncü ölkədəki təyinat yerinə daşınması başa düşülür.

Yola salma (göndərmə) və təyinat yerləri (məntəqələri) eyni bir ölkənin ərazisində olan, bir və ya bir neçə xarici dövlətin ərazisi üzrə tranzitlə həyata keçirilən daşıma da tranzit daşıma hesab edilir. Bu, tranzit daşımanın xüsusi növüdür. O, adətən, tranzitdən istifadə edən dəmir yolunun daxili qaydaları əsasında həyata keçirilir.

Daşımanın bir və ya bir neçə nəqliyyat (daşıma) sənədi ilə həyata keçirilməsinə görə beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının iki növü fərqləndirilir: birbaşa daşıma, birbaşa olmayan daşıma.

Birbaşa daşıma odur ki, o, vahid daşıma (nəqliyyat) sənədi ilə rəsmiləşdirilir, bir neçə daşıyıcı tərəfindən yerinə yetirilir və eyni müqavilə şərtləri əsasında həyata keçirilir. Bu növ daşımalar zamanı yalnız bir daşıma müqaviləsi bağlanılır.

Beynəlxalq dəmir yolu daşımaları haqqında sazişlərin əksəriyyəti birbaşa daşımaların həyata keçirilməsini nəzərdə tutur.

Birbaşa daşımalar vahid daşıma şərtləri əsasında həyata keçirilir. Həmin şərtlər isə sazişlərdə müəyyən edilir.

Birbaşa olmayan daşıma odur ki, o, sazişdə iştirak edən ölkələrdən hər birinin daxili (milli) qaydaları əsasında həyata keçirilir. Bu zaman ölkələrdən hər birinin ərazisində həyata keçirilən daşıma həmin ölkələrin nəqliyyat (daşıma) sənədi ilə rəsmiləşdirilir və bir-birinin ardınca iki daşıma müqaviləsi bağlanılır. Müqavilələrin bağlanması ölkələrin daxili (milli) nəqliyyat hüquq normalarına uyğun olmalıdır.

Birbaşa daşıma daha geniş yayılmış daşıma növüdür. Bu onunla bağlıdır ki, o, birbaşa olmayan daşımalara nisbətən bir sıra üstünlüklərə malikdir. Məsələn, daşımanın vahid nəqliyyat (daşıma) sənədi ilə rəsmiləşdirilməsi, onun müvafiq sazişlərdə nəzər tutulan vahid şərtlər əsasında həyata keçirilməsi və s. birbaşa daşımanın əsas üstünlükləri sayılır. Məhz bu səbəbdən praktikada birbaşa daşımadan daha çox istifadə olunur.

Sərhəd dəmir yolu stansiyasında yükün verilmə qaydasından asılı olaraq, daşımanın iki növü fərqləndirilir: yükləməklə daşıma, yükvurmasız daşıma.

Yükləməklə daşıma zamanı yük sərhəd dəmir yolu stansiyasında boşaldılır və yenidən yüklənir. Belə hal onunla izah edilir ki, həmsərhəd olan dövlətlərin dəmir yollarının eni müxtəlif olub, bir-birindən fərqlənir və üst-üstə düşür. Belə ki, onlardan birinin dəmir yolu digərinin dəmir yoluna nisbətən daha enlidir və ya ensizdir. Buna görə də yük sərhəd stansiyasında daşıma vasitəsindən boşaldılır və həmsərhəd olan xarici dövlətin daşıma vasitəsinə yüklənir.

Daşımanın bu növünün həyata keçirilməsi zamanı yükün verilmə qaydasına, onun təyinat yerinə çatdırılma müddətinə, yükün salamat qalmamasına görə daşıyıcının məsuliyyətinə və digər hallara aid spesifik xarakterli hüquqi məsələlər yaranır. Bu məsələlər daxili (milli) hüquq normaları ilə tənzimlənir.

Yükvurmasız daşıma zamanı yük sərhəd dəmir yolu stansiyasında boşaldılmır və yenidən daşıma vasitəsinə vurulmur. Bu, məlum məsələdir. Belə ki, həmsərhəd ölkələrin dəmir yolları eninə görə müxtəlif olmur.

Yenidən göndərməklə yükdaşıma beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının xüsusi növüdür. Bu daşıma növü həyata keçirilən zaman yük təyinat stansiyasına çatan kimi yeni

beynəlxalq daşıma müqaviləsi bağlanılır. Yük isə həmin stansiyada dəmir yolunun sahibliyindən çıxır.

Dəmir yolu ilə beynəlxalq daşımanın xüsusiyyətləri

Beynəlxalq dəmir yolu nəqliyyatının fəaliyyəti bir sıra xüsusiyyətlərlə şərtlənir. Məhz bu xüsusiyyətlər beynəlxalq dəmir yolu nəqliyyatının fəaliyyətini beynəlxalq nəqliyyatın digər növlərinin fəaliyyətindən fərqləndirməyə imkan verir.

Birinci xüsusiyyət ondan ibarətdir ki, dəmir yolu ilə beynəlxalq daşımalar, adətən, birbaşa daşımalar növündə həyata keçirilir. Birbaşa daşımalar dedikdə isə vahid nəqliyyat sənədi əsasında eyni nəqliyyat növünün bir neçə müəssisəsinin iştirak etdiyi daşımalar başa düşülür. Bu növ daşımalarda dəmir yolu nəqliyyatının bir neçə müəssisəsi iştirak edir. Müəssisələr dedikdə isə dəmir yolları (hüquqi şəxs statuslu müəssisələr) başa düşülür. Daşıma prosesində məhz onlar iştirak edir. Onlar arasında hüquqi və nəqliyyat-texniki xarakterli məsələlər yaranır ki, bu məsələlər tənzimlənməyi tələb edir.

İkinci xüsusiyyətə görə sərhəd stansiyalarında daşıma əməliyyatının obyektini (yük və sərnəşinlər), habelə vaqonlar və digər daşıma vasitələri sərhəd stansiyasında xarici dövlətin dəmir yoluna verilir. Bunun üçün sərhəd dəmir yollarının işinin bir-biri ilə uyğunlaşdırılması, yükün növlərinə görə sərhəd stansiyalarının ixtisaslaşması və digər vacib məsələlərin həlli tələb olunur.

Üçüncü xüsusiyyətə görə beynəlxalq dəmir yolu daşımaları zamanı vaqonlar və digər daşıma vasitələri xarici ölkənin dəmir yoluna müvəqqəti istifadəyə verilir. Belə halda bu cür istifadənin hüquqi rejiminin müəyyən edilməsi tələb olunur. Müvəqqəti istifadənin hüquqi rejimi isə vaqonlardan səmərəli istifadəni və onların vaxtılı-vaxtında sahibinə qaytarılmasını təmin etməlidir.

Dördüncü xüsusiyyət ondan ibarətdir ki, dəmir yolu nəqliyyatının, o cümlədən beynəlxalq dəmir yolu nəqliyyatının xüsusi daşıma növləri vardır. Bu növ daşımaları nəqliyyatın digər növləri tanımır. Həmin növ daşımalar yalnız dəmir yolu nəqliyyatına məlumdur. Söhbət xüsusi növ yük daşımalarından gedir. Bu daşıma növləri yükün çəkisi və həcmindən asılıdır. Onlara aşağıdakılar aiddir:

- yüklərin marşrutla daşınması;
- xırda daşıma;
- vaqonlarla daşıma.

Xırda daşıma vaqonlarla daşımadan müəyyən əlamətləri ilə fərqlənir. Onlar arasındakı fərq həmin daşıma növləri üçün müəyyən edilmiş rejimin müxtəlif olmasına əsaslanır. Belə ki, xırda və vaqon daşımaları müxtəlif rejimlərə tabedir.

Birinci, bəzi növ yüklərin, məsələn, təhlükəli yüklərin, heyvanların və digər yüklərin xırda daşıma vasitəsi ilə təyinat yerinə çatdırılması mümkün olmur. Belə yüklərin daşınması yalnız vaqon daşımaları növü ilə həyata keçirilir.

İkinci, həmin daşıma növləri bir-birindən daşıma haqqına görə fərqlənir. Belə ki, onlar üçün daşıma haqqı üzrə müxtəlif tariflər (dərəcələr) müəyyən edilir.

Üçüncü, göstərilən daşıma növləri bir-birindən yükün təyinat yerinə çatdırılması müddətinə görə fərqlənir. Belə ki, həmin daşıma növləri üçün müxtəlif çatdırma müddəti müəyyən edilir. Özü də vaqonlarla daşıma zamanı yük təyinat yerinə daha qısa müddətə çatdırılır. Başqa sözlə desək, xırda daşıma üçün nisbətən «uzun» çatdırma müddəti müəyyənləşdirilir.

Dördüncü, göstərilən daşıma növləri bir-birindən yükləmə (yükvurma) işinin kim tərəfindən həyata keçirilməsinə görə fərqlənir. Söhbət yükləmə (yükvurma) vəzifəsinin kimin üzərinə qoyulmasına görə xırda daşıma ilə vaqon daşımalarının bir-birindən fərqləndirilməsindən gedir. Xırda daşıma zamanı yükü daşıma vasitəsinə (vaqonlara) vurmaq işini daşıyıcı görür, yəni yükləmə (yükvurma) vəzifəsi daşıyıcıya həvalə edilir. Vaqon daşımaları zamanı isə yükləmə işi, adətən, yükqön-dərən tərəfindən görülür, yəni yükləmə vəzifəsi yükqöndərən üzərinə düşür.

Beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının inkişafında aşağıda göstərilən xüsusiləşdirilmiş təşkilatların mühüm rolu olmuşdur:

- Dəmir Yolu Konqreslərinin Beynəlxalq Assosiasiyası (1884-cü il);
- Sərnişin və baqaj vaqonları üzrə Beynəlxalq İttifaq (1889-cu il);
- Beynəlxalq yol əlaqələrinin Mərkəzi Bürosu (1890-cı il);
- Beynəlxalq Dəmir Yolu Nəqliyyatı Komitəsi (1902-ci il);
- Yük vaqonları üzrə Beynəlxalq İttifaq (1921-ci il);
- Beynəlxalq Dəmir Yolu İttifaqı (1922-ci il);
- Dəmir yolu hərəkət tərkibi üzrə Beynəlxalq Assosiasiya (1930-cu il);
- Tez korlanan yüklərin daşınması üçün vaqonların istismarı üzrə Beynəlxalq Dəmir Yolu Cəmiyyəti (1949-cu il);
- Avropa Dəmir Yolu Daşımaları İttifaqı (1953-cü il); -Sərnişin tarifləri üzrə Avropa Konfransı (1975-ci il);
- Avropa Dəmir Yolu Sənayesi İttifaqı (1975-ci il) və b.

Yüklərin beynəlxalq dəmir yolu ilə daşınması

Beynəlxalq dəmir yol daşımaları yüklərin, sərnişinlərin və baqajın dəmir yol nəqliyyatı vasitəsi ilə iki və daha çox ölkə arasında daşınmasıdır.

Dəmir yol daşımaları yüklərin böyük miqdarlarının yaxşı inkişaf etmiş dəmir yol şəbəkəsi olan rayonlarda uzun məsafələrə daşınması üçün istifadə olunur. Bu gün dünyada dəmir yolların ümumi uzunluğu 900000 km-dən çoxdur. İl ərzində daşınan yüklərin miqdarı 54mlrd ton təşkil edir. Onu da qeyd etmək lazımdır ki, bu nəqliyyat növü ilə yüklərin daşınmasında azalma müşahidə olunur. XX əsrin son on ilində Avropa, Asiya, Şimali və Cənubi Amerikanın 67 ölkəsi üzrə aparılan tədqiqatlar dəmir yolla yük daşımalarının 7% azaldığını göstərir. Dəmir yol nəqliyyatı ilə yüklərin daşınmasının tənzimlənməsi sahəsində ən universal *çaxtərəfli saziş* “*Yüklərin dəmir yolla daşınması üzrə beynəlxalq Konvensiya*”-dır. Bu sənəd 1890-cı ildə Berndə imzalanıb və Bern Konvensiyası da adlanır. Konvensiyada 33 dövlət iştirak edir. 1980-cı ildə Bern Konvensiyasına yenidən baxılması üzrə konfransda yeni —Beynəlxalq dəmir yol daşımaları haqda Saziş imzalandı. (Convention concerning International Carriage by Rail) - KOTİF. Bu sazişə A

əlavəsi sərnəşinlərin beynəlxalq daşınması şərtlərindən (SBD- nın vahid qaydaları) və B əlavəsi - yüklərin beynəlxalq daşınması şərtlərindən (YBD –nın vahid qaydaları) ibarətdir.

Dəmiryol daşımalarında daşıma haqqı milli və beynəlxalq tariflərlə müəyyən olunur. Saziş həmçinin, daşınan yüklərin zədələnməsi və ya itkisinə görə dəmir yolun məsuliyyətinin maksimum həddini də müəyyən edir. (16 sentyabr 1998-ci il) SSRİ Bern Konvensiyası və KOTİF-in üzvü deyildi və avropa və asiyanın sosialist ölkələri ilə —Beynəlxalq yük daşımaları haqda Saziş və — Beynəlxalq sərnəşin daşımaları haqda Saziş imzalamışdı. Bu sazişlər iştirakçı ölkələrin dəmir yolları arasındakı qarşılıqlı münasibətləri tənzimləyirdi.

1992-ci ildə MDB- yə üzv ölkələr —Birlik üzvü olan ölkələrin dəmir yol nəqliyyatı üzrə Şurası yaradıldı. Şuranın əsas vəzifəsi dövlətlər arasındakı səviyyədə və üçüncü ölkələrlə dəmir yol sahəsində fəaliyyətin koordinasiyası, MDB ölkələri arasında vahid iqtisadi məkan çərçivəsində dəmir yol nəqliyyatının razılaşdırılmış iş prinsipləri və şəraitinin işlənməsidir. Bu məqsədlə aşağıdakı normativ sənədlər qəbul olunub:

- MDB-yə üzv ölkələrdə dəmir yol nəqliyyatında vahid razılaşdırılmış tarif siyasətinin müəyyən olunması konsepsiyası haqda- MDB hökumət başçıları Şurasının qərarı , (8 oktyabr 1996 il).

- Dəmir yolla daşınan malların gömrük rəsmiləşdirilməsi və nəzarəti zamanı MDB üzv dövlətlərin dəmir yol idarələri və gömrük orqanlarının vahid qarşılıqlı təsir texnologiyasının təsdiqi haqda MDB üzv ölkələrin gömrük xidməti rəhbərləri Şurasının 1/20 sayılı qərarı.

Razılaşdırılmış tarif siyasətinin təmin edilməsi üçün 1993-cü ildə Baltıqyanı ölkələr və MDB ölkələrinin dəmir yol idarələri arasında daimi fəaliyyət göstərən orqan kimi Tarif Konfransı yaradıldı. Tarif Konfransının qərarı ilə dəmir yol idarələri tərəfindən yük sahibləri ilə münasibətləri tənzimləyən tarif razılaşması imzalanıb.

Konteyner daşımalarının tənzimlənməsi - Konteyner daşımaları ixtisaslaşmış nəqliyyat zəncirləri vasitəsi ilə daşımaların təşkili zamanı tətbiq olunur. Bu üsul əsasən tez xarab olan məhsulların, qiymətli malların daşınması zamanı və eləcə də kombinə olunmuş dəmir yol – avtomobil daşımaları zamanı tətbiq olunur. Konteyner – daimi xarakterli, çoxdəfəlik istifadə üçün kifayət qədər davamlı, yüklərin bir və ya bir neçə nəqliyyat növü ilə yenidən yükləmə olmadan daşınmasını asanlaşdırmaq üçün istifadə olunan nəqliyyat avadanlığıdır.

Yüklərin konteynerlərlə daşınması — qapıdan – qapıya prinsipi ilə həyata keçirilir və yüksək effektivliyi ilə fərqlənir.

Konteyner daşımalarının tənzimlənməsində əsas normativ sənəd — Təhlükəsiz konteynerlər üzrə Beynəlxalq Konvensiyadır .(1987-ci il) Konvensiyada

konteynerlərin konstruksiyasına və istismarına verilən beynəlxalq tələblər ifadə olunub. Konvensiyanın tələbləri aviadaşımalarda istifadə olunan konteynerlər istisna olmaqla mövcud olan və yeni konteynerlərə tətbiq olunur.

Konteyner daşımalarının beynəlxalq tənzimlənməsində —***Konteynerlərə aid Gömrük Konvensiyası***” (1972-ci il) da mühüm rol oynayır. Konvensiyaya görə gömrük plomb və möhürləri altında daşımaya buraxılması üçün konteynerlər aşağıdakı tələblərə cavab verməlidirlər:

- gömrük plomb və möhürlərini zədələmədən ondan malları götürmək və ya ona malları qoymaq mümkün olmamalıdır,
- yüklərin gizlədilməsi üçün gizli saxlanma yerləri olmamalıdır,
- konteynerin istənilən yeri gömrük orqanları tərəfindən asan yoxlanıla bilməlidir,
- konteynerə asan və sadə plomb qoymaq və onu möhürləmək mümkün olmalıdır

Azərbaycan Respublikası nəqliyyat sahəsinin bütün növləri üzrə BMT Avropa İqtisadi Komissiyası, MDB, beynəlxalq təşkilatlar çərçivəsində sazişlərə və konvensiyalara qoşulmuşdur.

Təhlükəli yüklərin daşınması

Təhlükəli yüklərin dəmir yolu ilə təhlükəsiz daşınması üzrə qaydalar:

- a) lokomotivlərin, vaqonların, sisternlərin hazırlanmasını, təmirini və istismarını,
- b) qatarların qəbulunu, yola salınmasını və tərtib edilməsini;
- c) təhlükəli yüklərin daşınmaya hazırlanmasını;
- d) təhlükəli yüklərin daşınması üçün qabların və qablaşdırmanın yararlılığını;
- ç) magistral və sənaye dəmir yolu vasitəsilə daşınma gedişinin (prosesinin) təşkilini;
- e) təhlükəli yüklərin təhlükəsiz daşınmasına nəzarətin təşkili üzrə ümumi tələbləri müəyyən edir.

Bu Qaydalar təhlükəli yüklərin daşınması zamanı insan həyatının və sağlamlığının mühafizəsinə, ətraf mühitin və maddi nemətlərin qorunmasına yönəldilib.

1.1.13. Yükgöndərənlər, yükalanlar, eləcə də təhlükəli yüklərin daşınmasında, onların qorunmasında və (və ya) müşayiətində iştirak edən magistral və sənaye dəmir yolu nəqliyyatı işçiləri, təhlükəli yüklərin daşınması, qatarların və konteynerlərin hazırlanması, texniki xidməti, təmiri, eləcə də nəqliyyat ekspedisiya xidməti ilə məşğul olan bütün müəssisə və təşkilatlar bu Qaydaları əldə rəhbər tutmalıdırlar.

1.1.14. Bu Qaydalar təhlükəli yükləri istifadə, istehsal, emal, məhv edən və ya saxlayan müəssisə və obyektlərin ərazidaxili texnoloji daşınmalarına və Dövlət səviyyəsində qərara alınmış xüsusi daşınmalara şamil olunmur.

1.1.15. Təhlükəli yüklərin magistral və müəssisədaxili dəmir yolu vasitəsi ilə daşınmasının, onların daşınması üçün vaqonların və konteynerlərin hazırlanmasının, təmirinin və istismarının təşkili bu Qaydalara müvafiq qaydada, eləcə də təhlükəli yüklərin daşınmasında təhlükəsizliyin təmin edilməsi üzrə "Azərbaycan Dəmir Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti tərəfindən təsdiq olunmuş və Azərbaycan Respublikasının *Fövqəladə Hallar Nazirliyi* ilə razılaşdırılmış normativ-texniki sənədlərə uyğun olaraq həyata keçirilir.

Təhlükəli yüklərin təhlükəsiz daşınması üzrə təsdiq olunmuş normativ-texniki sənədlərdə dəyişikliklər və əlavələr Azərbaycan Respublikasının *Fövqəladə Hallar Nazirliyi* ilə razılaşdırılmalıdır.

1.1.16. 50°S temperaturda, yaxud 0,07 Mpa (0,7 kqş/sm²) -dən yüksək təzyiqdə nəql edilən və ya bu təzyiqdə boşaldılan təhlükəli yüklər üçün istifadə edilən vaqon-sisternlərin, qazanların və xüsusi konteynerlər «Təzyiq altında işləyən tutumların təhlükəsiz istismar Qaydaları»nın tələblərinə cavab verməlidir.

1.1.17. Təzyiq altında sıxılmış, mayeləşdirilmiş və həll edilmiş qazların daşınması bu Qaydaların, yüklərin ümumi daşınma Qaydalarının, eləcə də sisternlərin istismarı zamanı boşaltma və doldurma işlərinin təhlükəsiz aparılmasına və bu sinifdən olan konkret yüklərin daşınmasına aid olan normativ-texniki sənədlərin tələblərinə uyğun yerinə yetirilməlidir.

1.1.18. Qatarların hərəkətinin təşkili və hərəkət qurğularının, maşın və mexanizmlərin lazımi qaydada saxlanması "Azərbaycan Dəmir Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti tərəfindən təsdiqlənmiş qayda və təlimatların tələblərinə cavab verməlidir.

1.1.19. Təhlükəli yüklərin doldurulma qaydaları, onların daşınması üçün hərəkət vasitələrinin seçilməsi, texniki və kommersiya cəhətdən bu məqsədlər üçün yararlılığının müəyyən edilməsi və vaqonlarda yüklərin bərkidilməsi "Azərbaycan Dəmir Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin Nizamnaməsi, təhlükəli yüklərin daşınma Qaydalarının və həmin sahələrə aid olan digər normativ-texniki sənədlərin tələblərinə uyğun olmalıdır.

1.1.20. Təhlükəli yük daşıyan hüquqi və fiziki şəxslərin mülkiyyətində olan və ya icarəyə götürülmüş ixtisaslaşdırılmış vaqonların magistral dəmir yollarında işlənməsinə icazə verilməsi üçün onların qeydiyyatata alınması Beynəlxalq tələblərə uyğun olaraq təsdiqlənmiş qaydalar əsasında aparılır.

1.1.21. Təhlükəli yüklərin daşınması üçün yeni növ vaqon və konteynerlərin xaricdən alınmasına və yaxud respublika ərazisindən tranzit keçməsinə "Azərbaycan Dəmir Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti, onların texniki vəziyyətinə dair şəhadətnamə əsasında (9 nömrəli əlavə) *Fövqəladə Hallar Nazirliyi* ilə razılaşdırdıqdan sonra icazə verilir.

1.1.22. Vaqon və konteynerlərin sahibi olan müəssisələr, hüdudi şəxslər vaqon sisternlərin qazanlarının işçi və konstruksiya quruluşlarının təmirinin və texniki müayinəsinin aparılmasına dair vaqon sisternlərin qazanlarında növbəti texniki müayinənin aparılması tarixini qeyd etməlidirlər.

II sinif təhlükəli yükləri daşıyan vaqon-sisternlərin qazanlarında növbəti texnikimüayinəni aparın müəssisənin Dövlət orqanı tərəfindən verilən şərti nömrəsi, növbəti daxili baxış və hidravlik sınaq aparılması müddəti göstərilməlidir.

1.1.23. Bu Qaydaların mətnində istifadə olunan ixtisarlər, əsas terminlər və qısaldılmış ifadələr 1a nömrəli əlavədə verilmişdir.

Təhlükəli yüklərin təsnifatı

1.2.1. Təhlükəli yüklərə xas olan xüsusiyyətlər daşınma prosesində, yükləmə-boşaltma işlərinin həyata keçirilməsində və saxlanması ətraf mühitə zərər vura bilən, partlayışa, yanğına və ya nəqliyyat vasitələrinin, qurğuların, binaların və tikililərin zədələnməsinə, həmçinin, insanların, heyvan və quşların zəhərlənməsinə, xəstələnməsinə, zədə almasına və ölümünə səbəb ola bilən maddələrə, materiallara, məmulatlara, məhsullara və təhlükə potensialı tullantılara aiddir.

1.2.2. Təhlükəli yüklər BMT-nin Beynəlxalq Sazişlərinə, konvensiyalarına, məcəllələrinə və Dövlət standartlarına müvafiq olaraq aşağıdakı siniflərə bölünürlər:

- 1-ci sinif — partlayıcı materiallar (PM);
- 2-ci sinif — təzyiq altında sıxılmış, mayeləşdirilmiş və həll edilmiş qazlar;
- 3-cü sinif — tezalısan mayələr (TAM);
- 4-cü sinif — tezalısan bərk maddələr (TBM); öz-özünə alısan maddələr (ÖM); su ilə əlaqəyə girdikdə alovlanan qazlar ayrılan maddələr;
- 5-ci sinif — oksidləşdirici maddələr (OM) və üzvü peroksidlər (ÜP);
- 6-cı sinif — zəhərli maddələr (ZM) və yoluxucu maddələr (YM);
- 7-ci sinif — radioaktiv materiallar (RM);
- 8-ci sinif — aşındırıcı və (və ya) korroziyaedici maddələr (AKM);
- 9-cu sinif — alısan maddə və materiallar, müəyyən şəraitdə zəhərləyici və korroziyaedici xarakterli, zəif zəhərli təzyiq altında olan maddələr.

Ayrı-ayrı sinifdən olan təhlükəli yüklər onlara xas olan fiziki-kimyəvi xüsusiyyətlərinə, növlərinə və daşınma zamanı təhlükə dərəcəsinə görə bu Qaydaların 1 nömrəli əlavəsində göstərilən yarım siniflərə, kateqoriyalara və qruplara bölünür.

1.2.3. Təhlükəli yüklərin müəyyən bir sinifə, yarım sinifə, dərəcəyə və qrupa aid edilməsi, Beynəlxalq və Dövlət standartına müvafiq olaraq həyata keçirilir (bax. 1 nömrəli əlavəyə). Birdən çox təhlükə növünə xas olan təhlükəli yükün sinifi (yarım sinifi) təhlükə növlərinin birincilik cədvəlinə (Dövlət standartına) müvafiq qaydada müəyyən edilir. Belə yüklər üçün həm birincilik təhlükə sinifləri, həm də əlavə təhlükə sinifləri üçün müəyyən edilmiş tələblərə əməl edilməlidir.

Təhlükəli yüklərin daşınması, göndərilməsi və alınması ilə məşğul olan hüquqi, vəzifəli və fiziki şəxslər Respublikanın müvafiq qanunvericilik aktlarının, Azərbaycan Respublikası *Fövqəladə Hallar Nazirliyi* tərəfindən verilmiş xüsusi razılıq (lisenziya) ilə müəyyən edilmiş şərtlərin və texniki təhlükəsizlik üzrə normativlərin tələblərinə əməl etməyə borcludurlar.

BEYNƏLXALQ DAŞIMA MÜQAVİLƏSİ

Beynəlxalq daşıma müqaviləsi anlayışı və onun hüquqi xüsusiyyətləri

Beynəlxalq daşıma müxtəlif növ nəqliyyat vasitələrilə həyata keçirilir. Belə daşımalar beynəlxalq sazişlər və nəqliyyat konvensiyaları ilə müəyyən edilmiş şərtlər əsasında yerinə yetirilir. Ona görə də daşımaların əsas şərtlərinin beynəlxalq müqavilələrlə müəyyən edilməsi bu sahədə hüquqi tənzimləmənin fərqləndirici **xüsusiyyətlərindən** biridir.

Beynəlxalq daşıma müqaviləsinin **digər xüsusiyyəti** ondan ibarətdir ki, onun icrası zamanı müvafiq maddi-hüquq normaları müxtəlif kollizion prinsiplər əsasında tətbiq edilir. Məsələn, yük göndərən ölkənin qanunu, təyinat ölkəsinin qanunu, daşıyıcının qanunu, məhkəmə ölkəsinin qanunu və s.

Beynəlxalq nəqliyyat müqavilələri hüquqi tənzimləmə obyektinə görə aşağıdakı kimi fərqləndirilir: beynəlxalq daşımaların təşkilinin ümumi prinsipləri haqqında, daşıma

şərtləri haqqında, beynəlxalq daşımaların tarifləri haqqında, dövlətlər arasında nəqliyyat əlaqələrinin asanlaşdırılmasına yönəlmiş müqavilələr, müxtəlif nəqliyyat növlərinin fəaliyyətinin spesifik tərəflərini tənzimləyən müqavilələr, beynəlxalq daşımalar sahəsində maddi marağın müdafiəsini nəzərdə tutan müqavilələr.

Nəqliyyat konvensiyalarının layihələri BMT çərçivəsində **YUNKTAD**, **YUNSIİTRAL**, **AİK**, **UNİDRUA** və digər beynəlxalq təşkilatlar tərəfindən işlənib hazırlanır.

Beynəlxalq daşıma müqaviləsində, adətən, iki tərəf iştirak edir: nəqliyyat təşkilatı (daşıyıcı) və müştəri (yükgöndərən, sərnişin və s.). Müqavilə tərəflərindən birinin xarici fiziki və ya hüquqi şəxs olması beynəlxalq daşıma müqaviləsinə xas olan **əsas əlamətlərdən** biridir.

Beynəlxalq daşıma müqaviləsi ilə daxili daşıma müqaviləsi ona görə eyni tipli müqavilələrdir ki, onlar «daşıma müqaviləsi» adlı eyni bir müqavilənin ayrı-ayrı növləridir. Məlum olduğu kimi, daşımalar «xarici element» kimi meyara (əlamətə) görə iki növə ayrılır: beynəlxalq daşımalar və daxili daşımalar.

Beynəlxalq daşımalar xarici elementə malik olması ilə daxili daşımalardan fərqlənir. Daxili daşımalar xarici elementdən məhrumdur. Xarici element yükün xaricə daşınmasında, daşımanın xaricdə yerinə yetirilməsində ifadə olunur.

Deməli, beynəlxalq daşıma müqaviləsinə də daxili daşıma müqaviləsinə verilən analogi tərif verilməlidir. Lakin bu tərifdə beynəlxalq daşımanın əsas xüsusiyyəti olan **xarici element** mütləq qeyd olunmalıdır.

Nəqliyyat əməliyyatlarının predmetinə və ya daşımanın obyektinə görə beynəlxalq nəqliyyat daşımaları üç növə bölündüyü kimi, beynəlxalq daşıma müqavilələri də üç yerə ayrılır:

- beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi;
- beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi;
- beynəlxalq baqaj daşınması müqaviləsi.

Beynəlxalq baqaj daşınması müqaviləsi

Beynəlxalq sərnişin daşımaları zamanı sərnişin daşıyıcıya baqaj təhvil verə bilər. Daşıyıcıya baqaj təhvil vermək sərnişinin malik olduğu əsas hüquqlardan biridir. Bu hüquq həyata keçirilərkən sərnişin daşıyıcı ilə iki müqavilə bağlayır. Bu müqavilələrdən biri beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi adlanır. Digər müqaviləyə isə beynəlxalq baqaj daşınması müqaviləsi deyilir.

Beynəlxalq baqaj daşınması müqaviləsi sərnişin daşınması müqaviləsinə görə və ona münasibətdə **əlavə (aksessor)**, habelə **asılı və törəmə müqavilə** hesab edilir.

Beynəlxalq baqaj daşınması müqaviləsi sərnişin daşınması müqaviləsinə, necə deyirlər, «yol yoldaşı olan» və onu müşayiət edən müqavilədir. Bu müqavilə sərnişin daşınması müqaviləsindən ayrılmazdır. Onlar bir-biri ilə qarşılıqlı əlaqədədir. Lakin baqaj daşınması müqaviləsi sərnişin daşınması müqaviləsindən ayrı olaraq bağlanan müqavilədir. Bir sıra alimlər baqaj daşınması müqaviləsini öz mülki-hüquqi statusuna görə məhz bu cür tanıyırlar.

Bununla belə, bir sıra müəlliflər baqaj daşınması müqaviləsinin daşımının obyektini kimi meyara görə daşıma müqaviləsinin ayrıca, müstəqil növü olması fikrini inkar edirlər. Həmin müəlliflərin fikrincə, daşıyıcının ona verilmiş baqajı təyinat yerinə çatdırmaq vəzifəsi sərnişin daşınması müqaviləsinin predmetindən kənara çıxmır və bu zaman sərnişin daşınması müqaviləsindən ayrıca olaraq baqaj daşınması müqaviləsi bağlanmır. Hesab edirik ki, məsələyə bu cür yanaşmağa elə bir hüquqi zəmin yoxdur.

Beynəlxalq baqaj daşınması müqaviləsinə görə, daşıyıcı sərnişinin ona verdiyi baqajı təyinat yerinə çatdırmağı və baqajı almağa səlahiyyəti olan şəxsə verməyi, sərnişin isə baqajın daşınma haqqını ödəməyi öhdəsinə götürür.

Beynəlxalq baqaj daşınması müqaviləsi öz hüquqi təbiətinə görə **real, əvəzli və ikitərəfli müqavilədir.**

Beynəlxalq baqaj daşınması müqaviləsi baqaj qəbzi ilə rəsmiləşdirilir. Baqaj qəbzi elə bir nəqliyyat sənədidir ki, o, beynəlxalq baqaj daşınması müqaviləsinin sadə yazılı formasını ifadə edir. Bundan əlavə, baqaj qəbzi sübutedici funksiyanı da yerinə yetirir. Onun əsas funksiyası beynəlxalq baqaj daşınması müqaviləsinin mövcudluğunu və bağlanma faktını təsdiqləməkdən (sübut etməkdən) ibarətdir.

Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi

Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi anlayışı

Məlum olduğu kimi, beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi beynəlxalq daşıma müqaviləsinin növlərindən biridir. Bu müqavilə nəqliyyat vasitələri ilə beynəlxalq yük daşımaları həyata keçirilən zaman tətbiq olunur.

Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinə görə, daşıyıcı yükəndərən tərəfindən ona tapşırılan yükü xaricdə olan təyinat yerinə çatdırmağı və yükü almağa səlahiyyəti olan şəxsə (yükalan) verməyi, yükəndərən isə yükün daşınması üçün müəyyən edilmiş haqqı ödəməyi öhdəsinə götürür.

Öz hüquqi təbiətinə görə beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi əvəzli və ikitərəfli müqavilədir. Bununla belə, daxili yük daşınması müqaviləsi kimi beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi də real müqavilədir. Xarici müəlliflər arasında (xüsusən, Fransada) belə bir fikir geniş yayılmışdır ki, daşıma müqaviləsi konsensual müqavilədir.

Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin elementləri - Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsində **iki tərəf** çıxış edir. Müqavilə də məhz onlar arasında bağlanılır. Məlum məsələdir ki, söhbət daşıyıcıdan (nəqliyyat təşkilatından) və yükəndərəndən gedir.

Yükalan gəldikdə isə qeyd etmək lazımdır ki, o, yük daşınması müqaviləsinin bağlanmasında iştirak etmir və buna görə də müqavilənin tərəfi hesab edilmir. Əgər iştirak etsəydi, onda yük daşınması müqaviləsi üç tərəfin (daşıyıcının, yükəndərənin və yükalanın) iradəsini ifadə edərdi və bu səbəbə görə üçtərəfli müqavilə kimi tanınardı. Amma yük daşınması müqaviləsi, o cümlədən onun bir növü olan beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi öz mülki-hüquqi statusuna görə üçüncü şəxsin xeyrinə bağlanan müqavilə hesab edilir. Buna görə də yükalan xeyrinə müqavilə bağlanan üçüncü şəxsdir.

Yükalan daşıyıcı və yükçöndörönlə bərabər, yük daşınması müqaviləsinin subyektidir. O, müqavilədən əmələ gələn öhdəliyin, başqa sözlə desək, yükdaşıma ilə bağlı yaranan müqavilə münasibətinin iştirakçısıdır.

Beləliklə, beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin subyektləri **yükçöndöröndən, daşıyıcıdan və yükalandan** ibarətdir. Onun tərəfləri isə yalnız yükçöndörön və daşıyıcı hesab edilir. Deməli, beynəlxalq yük daşınması müqaviləsində üç subyekt, iki tərəf iştirak edir.

Yükçöndörön yükü daşınmaq üçün daşıyıcıya verən və göndərmə yerində onu yola salan, daşıma haqqını ödəmək vəzifəsi daşıyan tərəfdir. **Daşıyıcı** isə elə bir nəqliyyat təşkilatıdır ki, bu təşkilatın əsas işi ona tapşırılan yükü xarici dövlət ərazisində olan təyinat yerinə çatdırmaqdan ibarətdir.

Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin predmetinə gəldikdə isə qeyd etmək lazımdır ki, onun predmeti daxili yük daşınması müqaviləsinin predmeti ilə eynidir. Bu, onunla izah edilir ki, beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi daxili yük daşınması müqaviləsi ilə eynitiplidir. Buna görə də onun predmetini **daşıyıcının fəaliyyəti (xidməti)** təşkil edir. Bu fəaliyyət (xidmət) yükün təyinat yerinə çatdırılmasına yönəlir.

Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin forması barədə onu deyə bilərik ki, daxili yük daşınması müqaviləsi kimi beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi də daşıma (nəqliyyat) sənədi ilə rəsmiləşdirilir. **Belə ki, beynəlxalq daşımanı həyata keçirmək üçün daşıma (nəqliyyat) sənədinin tərtib olunması tələb edilir. Daşıma (nəqliyyat) sənədinin tərtib olunması onu ifadə edir ki, tərəflər arasında daşıma müqaviləsi bağlanmışdır.**

Nəqliyyat (daşıma) sənədi beynəlxalq daşıma üzrə müqavilə münasibətlərini rəsmiləşdirir. Burada beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin bütün əsas şərtləri (müqavilənin qiyməti, yəni daşıma haqqı, göndərilmə tarixi, tərəflər və s.) barədə rekvizitlər (məlumatlar) göstərilir. Nəqliyyat (daşıma) sənədinin mövcudolma faktı həmin sənəddə nəzərdə tutulan şərtlər daxilində sadə yazılı formada yük daşınması müqaviləsinin bağlanmasını ifadə edir. Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin sadə yazılı forması məhz nəqliyyat (daşıma) sənədi hesab olunur. Deməli, **nəqliyyat (daşıma) sənədi müqavilə sənədidir**, həm də ona görə ki, daşıyıcı ilə yükçöndörön arasında öhdəlik hüquq münasibəti (öhdəlik), yəni yükdaşıma öhdəliyi bu sənəd əsasında əmələ gəlir. Bu sənəd, hər şeydən əvvəl, nəqliyyat təşkilatının (daşıyıcının) üzərinə daşımanı həyata keçirmək vəzifəsi qoyur.

Nəqliyyat (daşıma) sənədi aşağıda göstərilən üç əsas funksiyanı yerinə yetirir:

1) daşıma (nəqliyyat) sənədi yük daşınması müqaviləsinin mövcudolma, bağlanma faktını və onun şərtlərini təsdiq edərək sübuta yetirir;

2) nəqliyyat (daşıma) sənədi daşıyıcı tərəfindən yükün qəbul edilməsini təsdiqləyən qəbz rolunu oynayır (yükün daşınmaq üçün qəbul edildiyini təsdiqləyir);

3) nəqliyyat (daşıma) sənədi bu sənədin sahibinə mala sərəncam vermək hüququnu həvalə edir. Söhbət yükə (mala) olan mülkiyyət hüququnun başqa şəxsə verilməsi imkanından gedir.

Göstərilən funksiyalardan əlavə, nəqliyyat (daşıma) sənədi **yükə dair sərəncam vermək funksiyasını** da yerinə yetirir. Bu funksiyaya görə nəqliyyat (daşıma) sənədinin sahibi yükə dair sərəncam vermək hüququna malikdir. Belə sərəncam daşınmaya verilmiş yükü geri almaq, onu başqa — yeni yükalanın ünvanına göndərmək və təyinat yerində yükü

almaq səlahiyyətlərini ifadə edir. Göründüyü kimi, yükə dair sərəncam vermək hüququ yükə (mala) olan mülkiyyət hüququnun başqa şəxsə verilməsini ifadə etmir.

Hesablaşma funksiyasının mahiyyəti nəqliyyat (daşıma) sənədinin hesab-laşma sənədi rolunu oynamasından ibarətdir. Həmin sənədin müvafiq qrafasında yükəgöndərən (yükalan) tərəfindən ödənilmiş daşıma haqqı barədə məlumat göstərilir.

Uçot funksiyasının mahiyyəti isə nəqliyyat (daşıma) sənədinin həyata keçirilən nəqliyyat (daşıma) əməliyyatlarının uçota alınmasına imkan verməsindən ibarətdir.

Nəqliyyat (daşıma) sənədi müvafiq beynəlxalq nəqliyyat konvensiyasının (sazişinin) müəyyən etdiyi tələblərə uyğun surətdə tərtib edilməlidir. Məsələn, dəmir yolu ilə beynəlxalq yük daşımaları rəsmiləşdirən nəqliyyat sənədi Beynəlxalq dəmir yolu ilə yük daşımaları haqqında Konvensiyaya (BYK) uyğun tərtib edilməlidir. Beynəlxalq avtomobil daşımalarını rəsmiləşdirən nəqliyyat (daşıma) sənədi isə Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi haqqında Konvensiyaya (Cenevrə Konvensiyasına - BYDM) uyğun tərtib edilməlidir.

Əgər beynəlxalq nəqliyyat konvensiyalarında (sazişlərdə) nəqliyyat (daşıma) sənədinin əsas rekvizitləri müəyyənləşdirilməzsə, onda o, milli (daxili) hüququn tələblərinə uyğun olaraq tərtib edilməlidir. Məsələn, Mülki Məcəllə, Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi, «Avtomobil nəqliyyatı haqqında» və «Aviasiya haqqında» qanunlar nəqliyyat (daşıma) sənədinin rekvizitləri (göstərilməli olan məlumatlar) barədə göstərişi ifadə edir.

Beynəlxalq nəqliyyat konvensiyalarında (sazişlərində) nəqliyyat (daşıma) sənədlərinin hansı formada tərtib olunması, yəni onların tərtib edildiyi məcburi forma müəyyənləşdirilir. Yalnız Beynəlxalq dəmir yolu ilə yük daşımaları haqqında Konvensiya nəqliyyat (daşıma) sənədinin formasını təyin edir.

Beynəlxalq nəqliyyat konvensiyaları yalnız nəqliyyat (daşıma) sənədlərinin əsas rekvizitlərini müəyyən edir. Məsələn, Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi haqqında Cenevrə Konvensiyası avtomobil daşımalarında istifadə olunan nəqliyyat sənədinin həm məcburi, həm də əlavə rekvizitlərini müəyyən edir. Varşava Konvensiyası isə beynəlxalq hava daşımalarında tətbiq edilən nəqliyyat sənədinin rekvizitlərini müəyyənləşdirir.

Beynəlxalq yük daşımalarında **üç formada nəqliyyat (daşıma) sənədi** tətbiq edilir. Həmin formalar nəqliyyatın növü ilə müəyyən edilir. Belə ki, hər bir nəqliyyat növünə nəqliyyat (daşıma) sənədinin müvafiq forması uyğun gəlir. Bu formalara aşağıdakılar aiddir:

- qaimə;
- konosament;
- çarter.

Nəqliyyat (daşıma) sənədinin qaimə forması, bir qayda olaraq, aşağıdakı hallarda tətbiq edilir:

- dəmir yolu nəqliyyatında;
- hava nəqliyyatında;
- avtomobil nəqliyyatında;
- su (çay) nəqliyyatında.

Göstərilən nəqliyyat növlərində əsas daşıma sənədi qaimə hesab edilir.

Nəqliyyat (daşıma) sənədinin digər forması olan konosamentdən yalnız dəniz daşımalarında istifadə olunur. Konosament müntəzəm (xətt) dəniz yük daşımalarını rəsmiləşdirən müqavilə sənədidir.

Konosament qaimədən fərqli cəhətlərə malikdir. Konosamentin **birinci fərqli cəhəti** ondan ibarətdir ki, o, mala sərəncamverici sənəd olub, qiymətli kağız hesab edilir, mala (yükə) sərəncam vermək funksiyasını yerinə yetirir. Konosamentin verilməsi ilə mala (yükə) olan mülkiyyət hüququ da başqa şəxsə keçir. Bunun üçün konosamentdə həvalə qeydi edilir. Qaiməyə gəldikdə isə, qeyd etmək lazımdır ki, qaimə mala sərəncamverici sənəd sayılmır, qiymətli kağız kateqoriyasına aid edilmir və mala sərəncam vermək funksiyasını yerinə yetirmir.

Konosamenti qaimədən fərqləndirən **ikinci fərqli cəhət** ondan ibarətdir ki, beynəlxalq nəqliyyat konvensiyaları (sazişləri) qaimənin müəyyən formada və məzmununda tərtib edilməsini nəzərdə tutur. Lakin qaimənin forması, qeyd etdiyimiz kimi, nəqliyyat konvensiyaları (sazişləri) ilə müəyyən edilmir. Bu məsələnin həlli ilə beynəlxalq nəqliyyat təşkilatları məşğul olurlar, yəni qaimənin forması beynəlxalq nəqliyyat təşkilatları çərçivəsində işlənib hazırlanır. Qaimənin forması ayrı-ayrı dövlətlərin milli (daxili) hüququ ilə də müəyyən edilə bilər. Konosament üçün isə beynəlxalq nəqliyyat konvensiyaları müəyyən forma nəzərdə tutmur. Onun üçün yalnız rekvizitlər müəyyən olunur. Xarici dövlətlərin qanunvericiliyi konosamentin müəyyən kağızda tərtib olunmasını tələb etmir.

Bununla belə, xətt gəmiçiliyinin həyata keçirdiyi daşıma xətt konosamenti ilə rəsmiləşdirilir. Xətt konosamentinin proforması isə BBDK (BİMKO) tərəfindən işlənib hazırlanmışdır.

Konosamenti qaimədən **fərqləndirən üçüncü cəhət** onların tərtib olunma qaydalarına aiddir. Belə ki, qaimə, bir qayda olaraq, yükgöndərən tərəfindən tərtib edilir və imzalanır. Yükgöndərən qaimənin əsas qrafalarını (yükgöndərmə yeri və təyinat yeri, yükalanın və yükgöndərən dəqiq və tam adı, onların poçt ünvanı, yükün adı və s. qrafalar) doldurmaq vəzifəsini daşıyır. Qaimənin bəzi qrafaları isə (məsələn, daşıma haqqı, daşıma məsafəsi və s. qrafalar) daşıyıcı tərəfindən doldurulur.

Konosamenti isə yükgöndərən tərtib etmir. Onu tərtib etmək vəzifəsi daşıyıcının üzərinə düşür.

Çarter nəqliyyat (daşıma) sənədinin bir forması olaraq aşağıdakı hallarda tətbiq edilir:

- dəniz nəqliyyatında;
- hava nəqliyyatında.

Dəniz nəqliyyatında çarter tramp gəmiçiliyi ilə həyata keçirilən qeyri-müntəzəm yük daşımalarını rəsmiləşdirir. O, tramp (qeyri-müntəzəm) gəmiçiliyində dənizlə yükdaşımanın müqavilə formasıdır. Çarter elə bir sənəddir ki, bu sənəddə müqavilə bağlayan tərəflərin hüquq və vəzifələri sadalanır, müqavilə şərtləri göstərilir.

Hava nəqliyyatında çarter dedikdə hava çarter müqaviləsinin forması başa düşülür. O, hava çarter münasibətlərini rəsmiləşdirən nəqliyyat sənədidir. Hava çarteri dəniz çarteri ilə eyni hüquqi təbiətə malikdir.

Çarter konosamentdən onunla fərqlənir ki, o, mala (yükə) sərəncam vermək funksiyasını yerinə yetirmir və qiymətli kağız sayılmır.

Beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi

Beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi anlayışı və onun elementləri

Beynəlxalq daşıma müqaviləsinin növlərindən biri də beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsidir. Bu müqavilə növü nəqliyyat vasitələri ilə beynəlxalq sərnişin daşımaları həyata keçirilən zaman tətbiq edilir.

Beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi tərəflərindən biri xarici şəxs olan və dövlətlər arasında həyata keçirilən sərnişin daşınmasını rəsmiləşdirən elə bir müqavilədir ki, bu müqaviləyə görə, daşıyıcı sərnişini təyinat yerinə çatdırmağı, sərnişin isə müəyyən olunmuş minik haqqını ödəməyi öhdəsinə götürür.

Beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi öz hüquqi təbiətinə görə daxili sərnişin daşınması müqaviləsi kimi **konsensual, əvəzli və ikitərəfli müqavilədir.**

Beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi daxili sərnişin daşınması müqaviləsi ilə eyni tipli müqavilə olduğuna görə onların **predmeti** də eynidir. Belə ki, **daşıyıcının fəaliyyəti (xidməti)** hər iki növ müqavilənin predmetini təşkil edir. Bu fəaliyyət (xidmət) sərnişinin xarici dövlət ərazisində olan təyinat yerinə (mənzil başına) çatdırılmasına yönəlikdir.

Beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsinin bağlanma qaydasına və formasına gəldikdə isə, qeyd etmək lazımdır ki, sərnişin daşınması zamanı daşıyıcı sərnişinə minik (gediş) bileti verir. Bu bilet beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsinin sadə yazılı formasını ifadə edir. Həmin biletin olması onu ifadə edir ki, daşıyıcı ilə sərnişin arasında sərnişin daşınması müqaviləsi bağlanmışdır. Bilet beynəlxalq sərnişin daşımalarını rəsmiləşdirən nəqliyyat sənədidir. Hüquq ədəbiyyatında ona çox vaxt sərnişin bileti də deyilir.

Sərnişin bileti, adətən, fərdi qaydada verilir. Bununla belə, sərnişinlərə kollektiv bilet də verilə bilər. Kollektiv sərnişin biletlərindən, bir qayda olaraq, turist daşımaları zamanı istifadə olunur.

Bəzi beynəlxalq nəqliyyat konvensiyaları kollektiv sərnişin biletlərinin verilməsi barədə qayda nəzərdə tutur. Sərnişin biletləri iki növdə ola bilər:

- adlı sərnişin biletləri;
- adsız sərnişin biletləri.

Adlı sərnişin bileti odur ki, bu biletdə sərnişinin adı göstərilir. Bu növ sərnişin biletlərini başqa şəxsə vermək olmaz. Beynəlxalq nəqliyyatın hava nəqliyyatı kimi

növündə, bir qayda olaraq, adlı sərnişin biletindən istifadə olunur. Bu barədə Çikaqo Konvensiyasında (1944-cü il) dolaylı göstəriş vardır.

Adsız sərnişin bileti odur ki, bu biletdə sərnişinin adı göstərilmir. Kim bileti daşıyıcıya təqdim etsə, o da nəqliyyat (daşıma) vasitəsində yerlə təmin olunacaqdır. Bu növ sərnişin bileti adlı sərnişin biletindən fərqli olaraq, başqa şəxsə verilə bilər. Həm də dərhal qeyd edirik ki, bu, yalnız sərnişin daşıma əməliyyatı və prosesi başlayana kimi mümkün ola bilər.

Adsız sərnişin biletlərindən beynəlxalq avtomobil daşımalarında və beynəlxalq nəqliyyatın digər növlərində istifadə oluna bilər.

Həm adlı, həm də adsız sərnişin bileti **müqavilə sənədidir**. Elə bir sənəd ki, beynəlxalq sərnişin daşınması bu sənədlə rəsmiləşdirilir.

Sərnişin bileti həm də sübutedici (təsdiqləyici) əhəmiyyətə malik olan sənəddir. O, **sübutedici (təsdiqləyici) funksiyanı** yerinə yetirir. Sərnişin biletinin sübutedici funksiyası onda ifadə olunur ki, o, beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsinin bağlanma (mövcud olma) faktını və onun şərtlərini təsdiq edir. Sərnişində sərnişin biletinin olması faktı onu ifadə edir ki, o, həmin biletdə göstərilən şərtlər əsasında beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi bağlamışdır. Məhz sərnişin bileti alındığı andan müqavilə bağlanmış sayılır. Sərnişin biletinin sübutedici funksiyası həm də onunla ifadə olunur ki, bilet sərnişinin minik haqqını ödəməsini ifadə edir. Sübutedici (təsdiqləyici) funksiya beynəlxalq sərnişin biletinin əsas funksiyası hesab edilir.

Sərnişin bileti itə bilər. Belə halda məsələ necə həll olunur, yəni itmiş biletin əvəzinə yeni bilet verilə bilərmi?

Göstərilən məsələ beynəlxalq hava nəqliyyatında müsbət həll olunur. Belə ki, beynəlxalq hava daşıma qaydalarına görə, əgər kifayət qədər sübutlar təqdim edilsə, sərnişinin xahişi əsasında daşıyıcı itmiş biletin əvəzinə yeni bilet verə bilər və bu zaman o, yeni biletin verilməsi ilə daşıyıcıya vurula bilən mümkün zərərin əvəzini ödəmək barədə öz üzərinə yazılı öhdəlik götürür. Bu göstəriş aviaşirkətlərin daşıma qaydalarında da ifadə edilmişdir.

Beynəlxalq nəqliyyatın digər növlərinə gəldikdə isə, qeyd etmək lazımdır ki, həmin növlərə aid nəqliyyat konvensiyalarında (sazişlərində) göstərilən məsələ öz hüquqi həllini tapmır. Lakin ayrı-ayrı dövlətlərin milli nəqliyyat hüququ, göstərilən məsələ barədə əsasən, belə bir qayda müəyyənləşdirir ki, itmiş bilet bərpa olunmur, yeni biletlə əvəz edilmir. Məsələn, Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat qanunvericiliyində ifadə olunan imperativ göstərişə görə itirilmiş bilet bərpa olunmur, onun əsasında ödənilmiş gediş (minik) haqqı geri qaytarılmır, dublikatı da verilmir.

Beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsinin əsas xüsusiyyətləri - Beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi bəzi cəhətlərinə görə beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinə oxşayır. Həmin müqavilələr eyniləşdirən əsas cəhət daşıma (yerdəyişmə) prosesindən ibarətdir. Bu, göstərilən müqavilələr üçün eynilik (vahidlik) yaradan başlıca xüsusiyyətdir. Belə ki, hər iki müqavilədə daşıyıcının fəaliyyəti (xidməti) daşıma prosesinin həyata keçirilməsindən, yəni daşımının obyektini olan nemətlərin təyinat yerinə çatdırılmasından ibarətdir. Daşımının obyektini (daşıma müqaviləsinin obyektini) isə beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinə beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsindən fərqləndirməyə imkan verir. Yük beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin obyektini rolunda çıxış edir. Sərnişin isə beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsinin obyektini təşkil edir.

Beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi öz hüquqi təbiətinə görə də beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin hüquqi təbiətindən fərqlənir. Belə ki, beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi çox vaxt real müqavilə formasında bağlanılır. Beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi isə bütün hallarda konsensual müqavilə kimi rəsmiləşdirilir.

Göstərilən müqavilələr bir-birindən həm də belə bir cəhət ilə fərqlənirlər ki, beynəlxalq yük daşınması ilə bağlı olan münasibətlərdə çox vaxt üç subyekt (iştirakçı) çıxış edir: yükəgöndərən, daşıyıcı və yükalan. Beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsində isə iki subyekt (iştirakçı) çıxış edir: daşıyıcı və sərnişin.

Digər tərəfdən, göstərilən müqavilələr **məsuliyyət məsələsinə** görə bir-birindən fərqlənir. Söhbət daşıyıcının müştəri (sərnişin və ya yük sahibi) qarşısında daşdığı məsuliyyətdən gedir. İlk növbədə qeyd etmək lazımdır ki, daşıyıcının sərnişin qarşısındakı məsuliyyəti daha ciddi xarakter daşıyır, yəni yüksəkdir. Bununla belə, bəzi dövlətlərin milli (daxili) hüququ sərnişin daşınması müqaviləsi üzrə məsuliyyət məsələsində iddiaların rəqabətinə yol verir. İddiaların rəqabətinə görə daşıyıcıya (nəqliyyat təşkilatına) həm müqavilə iddiası, həm də delikt iddiası (müqavilədən kənar iddia) verilə bilər. Başqa sözlə desək, daşıyıcı sərnişin qarşısında müqavilə məsuliyyəti və ya delikt məsuliyyəti (müqavilədən kənar məsuliyyət) daşıya bilər. İngilis-amerikan hüququ dövlətlərində müqavilə və delikt məsuliyyətlərinin rəqabətinə yol verilir. Bəzi ölkələrdə isə, məsələn, Fransada daşıyıcının sərnişin qarşısındakı məsuliyyəti yüksək olsa da, müqavilə məsuliyyəti kimi tanınır.

Beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi ilə daxili sərnişin daşınması müqaviləsi arasında da fərqli cəhətlər vardır.

Birinci, bu müqavilələr **subyekt tərkibinə** görə bir-birindən fərqlənirlər. Belə ki, beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsində iştirak edən subyektlərdən (daşıyıcı və sərnişindən) biri hökmən xarici dövlətə məxsus şəxs olmalıdır. Daxili sərnişin daşınması müqaviləsinin subyektləri rolunda isə həmişə eyni bir dövlətin şəxsləri çıxış edir. Bununla belə, istisna hal kimi, beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsinin subyektləri qismində eyni bir dövlətin şəxsləri də müqavilədə iştirak edə bilərlər. Belə halda, beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi daxili sərnişin daşınması

müqaviləsindən onunla fərqlənir ki, bu müqaviləyə görə sərnəşin xaricə səfər edir, daşıma iki dövlət arasında həyata keçirilir.

İkinci, göstərilən müqavilələr bir-birindən **hüquqi tənzimləmə mənbəyinə** görə fərqlənir. Daxili sərnəşin daşınması müqaviləsi ayrı-ayrı dövlətlərin milli (daxili) hüququ ilə tənzimlənilir. Beynəlxalq sərnəşin daşınması müqaviləsinə gəldikdə isə, qeyd edə bilərik ki, bu müqavilə növü, ilk növbədə, beynəlxalq nəqliyyat konvensiyaları (sazişləri) ilə tənzimlənilir. Afina Konvensiyasının, Varşava Konvensiyasının, Sərnəşinlərin və baqajın beynəlxalq avtomobil daşınması müqaviləsi haqqında Konvensiyanın, vahid BSK qaydalarının (A əlavəsinin) və digər beynəlxalq hüquqi sənədlərin beynəlxalq sərnəşin daşımalarının nizamlanmasında əhəmiyyəti böyükdür. MDB məkanında avtomobillə beynəlxalq sərnəşin daşınması müqaviləsi Bişkek Konvensiyası ilə tənzimlənilir.

Beynəlxalq sərnəşin daşımaları ikitərəfli dövlətlərarası nəqliyyat sazişləri ilə də tənzimlənmə bilər. Azərbaycan Respublikası bir çox dövlətlərlə (Türkiyə, Türkmənistan, Qazaxıstan, Rumıniya, Moldova, İran, Latviya, Rusiya Federasiyası, Birləşmiş Ərəb Əmirlikləri, İordaniya Haşimilər Krallığı, Niderland Krallığı və b.) beynəlxalq avtomobil daşımaları və əlaqəsi haqqında ikitərəfli saziş imzalamışdır. Bizim ölkə hava və dəmir yolu daşımaları sahəsində də bir sıra dövlətlərlə ikitərəfli sazişlər bağlamışdır. Bu sazişlər beynəlxalq sərnəşin daşımalarının tənzimlənmə-sində mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Beynəlxalq nəqliyyat konvensiyaları (sazişləri) sərnəşin daşımalarının daha vacib şərtlərini (gediş bileti, daşıyıcının məsuliyyəti, daşıyıcıya tələb irəli sürülməsi qaydaları) müəyyən edir. Buna görə də onun digər şərtlərinin ayrı-ayrı dövlətlərin milli (daxili) hüququ ilə tənzimlənməsinə ehtiyac yaranır. Hal-hazırda beynəlxalq sərnəşin daşınması müqaviləsinin tənzimlənməsində milli (daxili) hüquq və nəqliyyat təşkilatlarının tarifləri (daşıma qaydaları) əsas rol oynayır.

Dəmir yolu ilə beynəlxalq sərnəşin və baqaj daşınması

Dəmir yolu nəqliyyatı vasitəsilə həyata keçirilən beynəlxalq sərnəşin daşımaları müqavilə ilə rəsmiləşdirilir. Buna dəmir yolu ilə beynəlxalq sərnəşin daşınması müqaviləsi deyilir. Dəmir yolu ilə beynəlxalq sərnəşin daşınması müqaviləsi dəmir yolu ilə sərnəşin arasında bağlanılır. Onlar müqavilənin tərəfləri hesab edilirlər.

Dəmir yolu ilə beynəlxalq sərnəşin daşınması müqaviləsi beynəlxalq sərnəşin daşınması müqaviləsinin bir növüdür. Ona görə də həmin **müqavilənin tərəflərindən heç olmazsa biri xarici şəxs olmalıdır**.

Dəmir yolu ilə beynəlxalq sərnəşin daşınması müqaviləsi beynəlxalq yük daşınması müqaviləsindən fərqlənir. Belə ki, beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi dəmir yolu (daşıyıcı) ilə yükgöndərən arasında üçüncü şəxsin xeyrinə bağlanılır. Üçüncü şəxs dedikdə yükalən başa düşülür. Yükalən müqavilənin bağlanmasında

iştirak etmir. Ona görə də **beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi üçtərəfli deyil, üçsubyektli müqavilədir**. Dəmir yolu (daşıyıcı), yükləndirən və yüklənən (üçüncü şəxs) həmin müqavilənin subyektləridir.

Beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsinə gəldikdə isə qeyd etmək lazımdır ki, o, yük daşınması müqaviləsindən fərqli olaraq, **ikisubyektlidir**. Bu müqavilədə üçüncü şəxs iştirak etmir. Məhz bu səbəbdən beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsi üçüncü şəxsin xeyrinə bağlanan müqavilə modelinə uyğun gəlmir. Beynəlxalq yük daşınması müqaviləsi isə öz mülki-hüquqi statusuna görə üçüncü şəxsin xeyrinə bağlanan müqavilə konstruksiyasına aid edilir.

Sazişə görə, sərnişin özünün daşınması üçün **bilet** almalıdır. Yalnız bileti olan sərnişin qatarda getmək hüququ əldə edir.

Biletdə sərnişin daşınmasının əsas şərtləri (müddət, qiymət və s.) nəzərdə tutulur. Buna görə də o, beynəlxalq sərnişin daşınması müqaviləsinin **sadə yazılı formasını** ifadə edir.

Müqavilə sərnişin bilet aldığı andan bağlanmış sayılır və tərəflər üçün hüquq və vəzifələr yaradır.

Saziş sərnişinə hüquq verir ki, o, özü ilə uşaq aparsın. 5 yaşa kimi uşaq pulsuz aparılır, bir şərtlə ki, o, ayrıca yer tutmasın. 5 yaşdan 10 yaşa kimi uşaq güzəştli daşınır.

Saziş sərnişinə daha yüksək kateqoriyalı vaqona keçmək hüququ verir. Belə halda o, qiymət fərqlərini ödəyir, yəni əlavə ödəniş həyata keçirir.

Sazişə görə, sərnişin aşağıdakı hüquqlara malikdir:

- biletin yararlılıq müddətində səfərin dayandırılması;
- səfərdən imtina olunması;
- biletin yararlılıq müddətinin uzadılması barədə xahiş edilməsi;
- qatara gecikdikdə biletin təzələnməsi barədə xahiş edilməsi;
- özü ilə 35 kq-a qədər pulsuz əl yükünün aparılması (10 yaşa kimi hər bir uşağa görə 15 kq-a qədər).

Sərnişinin əl yükü kimi apardığı əmlak normadan çox ola bilər. Belə halda əl yükü baqaj kimi daşınır. Bir bilet üzrə baqajın ümumi çəkisi 100 kq-dan artıq ola bilməz.

Sərnişinin malik olduğu hüquqlardan biri də baqaj daşınma hüququndan ibarətdir. Sərnişin bilet aldığı andan belə hüquqa malik olur. Əgər sərnişin baqajın daşınması barədə dəmir yolu (daşıyıcı) ilə əlavə müqavilə bağlayarsa, o, həmin hüquqa həyata keçirə bilər. Baqajın daşınması üçün belə müqavilə forması **baqaj qəbzi** hesab edilir. Baqaj qəbzi baqajın daşınmasını rəsmiləşdirən sənəddir. Özü də o, **müqavilə sənədidir**. Belə ki, baqaj qəbzi baqaj daşınması müqaviləsinin sadə yazılı formasını ifadə edir.

Baqaj daşınması müqaviləsi sərnişin daşınması müqaviləsinə münasibətdə **yardımçı, asılı, törəmə, əlavə, aksesör müqavilədir**.

Baqaj daşınması müqaviləsi baqajın dəmir yoluna (daşıyıcıya) təhvil verilməsi ilə bağlanmış sayılır. Buna görə də o, **real müqavilədir**.

Sərnişin baqajın qiymətini elan edə bilər. Baqajın qablaşdırılmasına, yəni qabda daşınmasına yol verilir. Bunun baqajın salamat qalması üçün böyük əhəmiyyəti vardır.

Daşıyıcı (dəmir yolu) baqajın salamat qalmamasına görə məsuliyyət daşıyır. Məsuliyyətin əsasları «Dəmir yolu ilə beynəlxalq yük daşımaları haqqında» Sazişdə nəzərdə tutulan məsuliyyətin eynidir (söhbət yükdaşıma zamanı yükün salamat qalmamasına görə məsuliyyətdən gedir).

Baqajın qiyməti elan edildiyi hallarda isə daşıyıcının məsuliyyəti həmin məbləğlə məhdudlaşır. Bu onu göstərir ki, daşıyıcı baqajın salamat qalmamasına görə **məhdud məsuliyyət** daşıyır, yəni həmin hala görə onun məsuliyyəti məhdudlaşır (məhdud məsuliyyət prinsipi).

Daşıyıcı həm də baqajın təyinat yerinə çatdırılma müddətinin ötürülməsinə (pozulmasına) görə məsuliyyət daşıyır. Həmin hala görə o, yük daşınması zamanı çatdırılma müddətinin pozulmasına görə eyni əsaslarla (yuxarıda söhbət açdığımız Sazişdə nəzərdə tutulan əsaslarla) məsuliyyət daşıyır. Özü də baqajın təyinat yerinə çatdırılma müddətinin ötürülməsinə görə daşıyıcının məsuliyyəti də məhdudlaşır. Belə ki, o, göstərilən hala görə daşıma haqqının 30-50 %-i həcmində məsuliyyət daşıyır.

Sərnişin özü ilə **yük baqajı (mal baqajı)** da apara bilər. Sazişdə bu barədə müvafiq normalar nəzərdə tutulmuşdur. Yük baqajı kimi sərnişinin qablaşdırılmış əşyaları, avtomobildən başqa onun nəqliyyat vasitələri və xırda yükləri daşına bilər.

Yük baqajının daşınması «adlı mal baqajı» qəbzi ilə rəsmiləşdirilir. Yükəndərən hökmən onun qiymətini elan etməlidir.

Yük baqajını yükdən və baqajdan fərqləndirmək lazımdır. Yük baqajına yalnız dəmir yolu və dəniz daşımalarında rast gəlinir. O, sərnişin qatarının baqaj vaqonunda, poçt-baqaj qatarında və ya gəminin anbarında daşınır.

Əl yükünün salamat qalmamasına görə daşıyıcı deyil, sərnişinin özü məsuliyyət daşıyır. Ona görə ki, daşınma zamanı əl yükü sərnişinin müşahidəsi və nəzarəti altında, onun sahibliyində olur.

Bəzən sərnişin qatarının yola düşməsi təxirə salınır və ya yubadılır. Belə halda sərnişin və onun baqajı təyinat stansiyasına yola düşən başqa qatarla yola salınır, bir şərtlə ki, sərnişin təyinat stansiyasına çox da gec çatmasın, yəni az gecikmə halına yol verilsin. Göstərilən halda sərnişindən əlavə haqq alınmır.

Pretenziya və iddialar 6 ay ərzində verilməlidir. Baqajın və yük baqajının təyinat yerinə çatdırılma müddətinin ötürülməsinə görə isə pretenziya 30 gün müddəti ərzində təqdim olunmalıdır.

Daşıyıcı pretenziyaya 150 günlük müddət ərzində baxıb sərnişinə cavab verməlidir. Pretenziya verilməsi pretenziya və iddia müddətinin axınının dayandırılmasına səbəb olur.

Pretenziya və iddialar, bir qayda olaraq, göndərilmə və ya təyinat dəmir yollarına verilməlidir. Sərnişinin özünün daşınmasından irəli gələn tələblər isə biletin (sərnişin biletinin) alındığı təşkilata verilməlidir.

Azərbaycan Respublikası beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının tənzimlənməsi məsələsi barədə xarici dövlətlərlə (məsələn, Ukrayna, Rusiya Federasiyası, Özbəkistan, Gürcüstan, Türkmənistan və s.) bir sıra ikitərəfli sazişlər bağlamışdır. Bu sazişlərdə dəmir yolu daşımalarının əlaqələndirilməsi və dəmir yolu nəqliyyatı təşkilatlarının (müəssisə və idarələrinin) fəaliyyətinin hüquqi tənzimlənməsinin xüsusiyyətləri müəyyən edilir. Göstərilən sazişlərdə dəmir yolu nəqliyyatı ilə yerinə yetirilən beynəlxalq yük və sərnişin daşımalarının həyata keçirilməsində mövcud olan qaydaların saxlanılmasına təşəbbüs göstərilir.

Beynəlxalq dəmir yolu daşımaları barədə sazişlər

Beynəlxalq dəmir yolu daşımaları beynəlxalq sazişlər əsasında həyata keçirilir. Söhbət dəmir yolu daşımaları barədə həm çoxtərəfli, həm də ikitərəfli sazişlərdən gedir. Bu sazişlərdə müxtəlif hüquq normaları nəzərdə tutulmuşdur ki, onlar beynəlxalq dəmir yolu daşımalarını tənzimləyir. Həmin normalar beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının, demək olar ki, bütün məsələlərinə toxunur.

Beynəlxalq dəmir yolu daşımaları sahəsində nisbətən iri və universal çoxtərəfli saziş Bern Konvensiyası hesab edilir. Bern Konvensiyası beynəlxalq dövriyyədə dəmir yolu nəqliyyatını nizama salan əsas aktdır. Bu Konvensiyada Avropa ölkələrində bağlanan dəmir yolu ilə daşıma müqaviləsinə aid beynəlxalq xüsusi hüququn əsas normaları ifadə olunmuşdur. Bern Konvensiyası hökumətlərarası sazişdir.

Sosialist dövlətləri iki çoxtərəfli saziş imzalamışdılar. Bunlardan biri Dəmir yolu ilə beynəlxalq yük daşımaları haqqında Saziş adlanırdı. Bu saziş Qarşılıqlı İqtisadi Yardım Şurası çərçivəsində işlənib hazırlanmışdı. İkincisi isə Dəmir yolu ilə beynəlxalq sərnişin daşımaları haqqında Saziş adlanırdı. Bu sazişlərdə Avropa və Asiyanın bütün sosialist ölkələri (Yuqoslaviya istisna olmaqla) iştirak edirdilər.

Bunlardan əlavə, beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının təşkili məsələlərinə aid bir sıra sazişlər də bağlanmışdır. **Bu sazişlər öz quruluşuna və məzmununa görə müxtəlif olmaqla, dörd qrupa bölünür.** Həmin qruplar aşağıdakılardır:

- sərhəd dəmir yolu daşımalarına aid olan sazişlər;
- xidməti təlimatlar;
- vaqonlardan və digər daşıma vasitələrindən qarşılıqlı istifadə barədə sazişlər;
- qarşılıqlı hesablaşmalar barədə sazişlər.

Sərhəd dəmir yolu daşımalarına aid olan sazişlər (sərhəd dəmir yolu sazişləri), adətən ikitərəfli qaydada bağlanılır. Buna görə də onlar ikitərəfli sazişlərdir. Həmin sazişlər, ilk növbədə, hökumətlərarası saziş formasında rəsmiləşdirilir.

Sərhəd dəmir yolu sazişləri sərhəd dəmir yolu stansiyalarının iş qaydasını, həmsərhəd olan dəmir yollarının nəqliyyat-texniki münasibətlərini (qatarların hərəkəti və onların xidmət göstərməsini, təmir işlərinin yerinə yetirilməsini və s.) habelə zərər vurulduğu hallarda tərəflərin üzərinə düşən məsuliyyəti müəyyən edir.

Xidməti təlimatlar daşıyıcının (dəmir yolunun) müştəri qarşısında məsuliyyət məsələsinin həlli zamanı, xüsusilə, mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Belə ki, xidməti təlimatlar dəmir yolları arasında yükün verilməsi, daşıma zamanı akt tərtib olunması və müştərilərin pretenziya verməsi barədə qaydaları nəzərdə tutur. Onlar beynəlxalq dəmir yolu daşımaları həyata keçirilərkən yükün qəbulu, daşınması və sahibinə verilməsi, habelə sərnişin və baqajın daşınması zamanı nəqliyyat-kommersiya əməliyyatlarının daşıyıcı (dəmir yolu) tərəfindən yerinə yetirilməsi qaydalarını müəyyən edir.

Vaqonlardan və digər daşıma vasitələrindən qarşılıqlı istifadə barədə sazişlər istifadənin hüquqi rejimini müəyyən edir. Söhbət vaqonlardan və digər daşıma vasitələrindən istifadənin hüquqi rejiminin müəyyənləşdirilməsindən gedir. Bu, onlardan səmərəli istifadə olunmanı təmin edir.

Məlum olduğu kimi, sərhəd stansiyasında vaqonlar və digər daşıma vasitələri həmsərhəd olan xarici dövlətin dəmir yollarına daxil olur. Bu zaman vaqonların (və digər daşıma vasitələrinin) verilməsi və geri qaytarılması ilə bağlı olaraq, tərəflər (dəmir yolları) arasında müəyyən münasibətlər yaranır. Həmin münasibətlərin nizama salınması zərurəti meydana çıxır. Bunun üçün müvafiq sazişlər bağlanılır ki, onlar dəmir yolları arasındakı münasibətlərə aydınlıq gətirir.

Digər tərəfdən, yük sərhəd stansiyasına çatdıqda boşaldılmalı və yenidən xarici dövlətə məxsus olan vaqonlara (və digər daşıma vasitələrinə) yüklənməlidir. Sərhəd stansiyasında aparılan belə əməliyyatların həyata keçirilməsi məqsədəuyğun deyildir. Bu cür əməliyyatların həyata keçirilməsinin qarşısını almaq üçün tərəflər (həmsərhəd olan dövlətlərin dəmir yolları) bir-birlərinə vaqonlardan (və digər daşıma vasitələrindən) müvəqqəti istifadə olunmasına icazə verirlər. Belə icazə isə vaqonlardan (digər daşıma vasitələrindən) istifadənin hüquqi rejimini müəyyən edən sazişlərdə əks olunur.

Beləliklə, tərəflər vaqonlardan (və digər daşıma vasitələrindən) qarşılıqlı istifadə etmək barədə razılığa gəlirlər və bu məqsədlə öz aralarında saziş bağlayırlar. Belə sazişlər iki tipdə olur. Birinci tip sazişlər xarici ölkənin dəmir yoluna vaqonlardan müvəqqəti istifadə hüququ verilməsini nəzərdə tutur. İkinci tip sazişlərə gəldikdə isə qeyd etmək lazımdır ki, onlara görə ümumi vaqon parkı yaradılır və iştirakçı dövlətlər həmin parka müəyyən sayda vaqonlar verir. Bu vaqonlardan birgə istifadə olunur.

Qarşılıqlı hesablaşma barədə sazişlər, əsasən və başlıca olaraq, hesablaşma əməliyyatlarının aparılma qaydasını və texnikasını müəyyən edir. Onlar hesablaşmanın əsasları, ödənişin həcmi (tarifi), habelə hesablaşma vahidi (tarif valyutası) kimi məsələləri tənzimləmir. Ona görə ki, həmin məsələlər yük və sərnişin daşımaları, sərhəd daşımaları və tariflər barədə sazişlərlə nizamlanır.

Qarşılıqlı hesablaşma barədə sazişlərdə aşağıdakılar müəyyən edilir:

- hesablaşma apararı təşkilatların dairəsi;
- hesabların tərtib olunması və aksepti qaydası;
- tətbiq edilməli olan hesablaşmanın forması;
- ödənişin saldusunun müəyyən edilməsi, yeni ödənişin qalığının çıxardılması.

Göründüyü kimi, qarşılıqlı hesablaşma barədə sazişlər daşımanın yerinə yetirilməsinə, xidmət göstərilməsinə görə dəmir yolları arasında hesablaşmanın qaydalarını müəyyən edir.

Göstərdiyimiz dörd qrup sazişi birləşdirən, onlar üçün ümumi olan cəhət vardır. Bu cəhət ondan ibarətdir ki, həmin sazişlərin hamısı beynəlxalq dəmiryolu daşımalarının təşkilinə yönəlir və dəmir yolları arasında yaranan münasibətləri tənzimləmək məqsədi güdür. Buna görə də onlar təşkilati sazişlər adlanır. Məhz bu səbəbdən beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının təşkilinə yönələn sazişlər müştərilər, yeni yük sahibləri və sənişinlər üçün hüquq və vəzifələr əmələ gətirmir.

Əvvəllər SSRİ tərkibinə daxil olan respublikalar arasında dəmir yolu nəqliyyatına aid bir sıra sazişlər bağlanmışdı. Belə sazişlərə aşağıdakıları misal çəkmək olar:

-Yük vaqonlarının inventar parklarının və konteynerlərin bölgüsü barədə Saziş (1993-cü il);

-Yük vaqonlarından və konteynerlərdən birgə istifadə barədə Saziş (1993-cü il);

-Dəmir yolu nəqliyyatı vasitələrinin təzələnməsi və texniki cəhətdən yenidən təchiz edilməsi sahəsində əməkdaşlıq barədə Saziş (1994-cü il) və s.

Beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi ikitərəfli əsasda da həyata keçirilə bilər. Söhbət dəmir yolu daşımalarına aid iki dövlət arasında bağlanan ikitərəfli sazişlərdən gedir. Azərbaycan Respublikası Rusiya Federasiyası, Ukrayna, Özbəkistan, Gürcüstan, Türkmənistan, Türkiyə, Tacikistan, Litva və digər xarici ölkələrlə dəmir yolu nəqliyyatı sahəsində əməkdaşlıq haqqında müvafiq sazişlər bağlamışdır.

Dəmir yolu ilə beynəlxalq yük daşımaları haqqında Saziş

Rusiya Federasiyası və digər MDB ölkələrində isə dəmir yolu nəqliyyatını qaydaya salan əsas beynəlxalq hüquqi akt "Dəmir yolu ilə beynəlxalq yük daşımaları haqqında" Sazişdir. Bu, dəmir yolu ilə beynəlxalq yük daşınması sahəsində çox önəmli akt hesab edilir.

Saziş sosialist ölkələri tərəfindən bağlanmışdı. Yuqoslaviya istisna olmaqla, Avropa və Asiyanın bütün sosialist ölkələri Sazişin iştirakçıları idilər.

Saziş Qarşılıqlı İqtisadi Yardım Şurası (QİYŞ) çərçivəsində işlənilib hazırlanmışdı. İkinci dünya müharibəsi qurtarıqdan və sosialist ölkələrinin birliyi yarandıqdan sonra SSRİ ilə bu ölkələr arasında dəmir yolu daşımaları əvvəlcə ikitərəfli sazişlər əsasında həyata keçirilirdi. 1950-ci ildə ikitərəfli sazişlər çoxtərəfli sazişlə əvəz olundu ki, o da "Dəmir yolu ilə beynəlxalq yük daşımaları haqqında" Saziş adlandı. Həmin Saziş 1951-ci il noyabrın 1-

də qüvvəyə mindi. Sonralar Sazişə dəfələrlə yenidən baxılmışdır. Axırınıcı dəfə Sazişə dəyişiklik və əlavələr 1998-ci il yanvarın 1-də edilmişdir. 1999-cu il yanvarın 1-ə kimi Sazişdə Azərbaycan, Albaniya, Belarus, Bolqarıstan, Vyetnam, Gürcüstan, İran, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Çin, Koreya, Latviya, Litva, Moldova, Monqolustan, Polşa, Rusiya, Tacikistan, Türkmənistan, Özbəkistan, Ukrayna və Estoniya iştirak edir.

Bəzi Şərqi Avropa ölkələri (Macarıstan, Makedoniya, Rumıniya, Slovakiya və Çexiya) Sazişdə iştirak etmirlər. Lakin həmin dövlətlər qonşu ölkələrlə beynəlxalq dəmir yolu daşımaları həyata keçirən zaman Sazişin ayrı-ayrı müddəalarından və daşıma sənədlərindən istifadə edirlər.

Saziş aşağıdakı məsələləri tənzim edir:

- yükdaşıma şərtləri;
- daşıma haqqı (ödəniş) üzrə münasibətlər;
- daşıma sənədinin forması və onun tərtib edilmə qaydası;
- təhlükəli yüklərin xüsusi xarakterli daşıma şərtləri;
- yükün təyinat yerinə çatdırılma müddəti;
- yükün daşınmaya qəbul olunması üzrə münasibətlər;
- yükün təyinat yerində yük sahibinə (yükalan) verilməsi üzrə münasibətlər;
- daşıyıcının (dəmir yolunun) məsuliyyəti;
- yük göndərən və yükalanın məsuliyyəti;
- pretenziya və iddiaların verilməsi qaydaları və s.

Sazişin tətbiq sahəsi - Saziş Azərbaycan Respublikasında, habelə MDB ölkələrində dəmir yolu ilə beynəlxalq yük daşımalarını tənzim edən əsas aktdır. Saziş özündə preambulu, 8 bölməni, 41 maddəni və 20 əlavəni birləşdirir.

Saziş iştirakçı – dövlətlərin daxili yollarında yük əməliyyatlarının aparılması üçün açıq olan stansiyalar arasında həyata keçirilən birbaşa beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının hamısına tətbiq edilir. **Beynəlxalq daşıma iştirakçı** – dövlətlərin dəmir yolu şəbəkəsinin vasitəsilə həyata keçirilir. Saziş daşıyıcı (dəmir yolu), yük göndərən və yükalan üçün məcburi qüvvəyə malikdir.

Əgər yükün yolasalma (göndərilmə) və təyinat yerləri eyni bir ölkənin ərazisində olarsa və daşıma başqa ölkənin ərazisində yalnız tranzitlə həyata keçirilərsə, Saziş belə yük daşımalarına tətbiq edilmir.

Sazişdə iştirak edən hər bir milli dəmir yolu xüsusi yüklərdən başqa, bütün yükləri daşmalıdır:

- a) əgər daşıma yolasalma (göndərilmə) yerinin dəmir yolunun daşıma planında nəzərdə tutulmuşsa;
- b) əgər yük dəmir yolunun malik olduğu nəqliyyat vasitəsilə daşınarsa;
- c) əgər yük göndərən Sazişin şərtlərini yerinə yetirərsə (Sazişin 3-cü maddəsi).

Saziş özündə daşımanın müəyyən növləri üçün bir sıra xüsusi qaydaları birləşdirir.

Həmin qaydalara aşağıdakılar aiddir:

- təhlükəli yüklərin daşınma qaydaları;
- yüklərin yük göndərən və ya yükalanın bələdçilərinin müşayiəti ilə daşınması qaydaları;

- tez xarab olan yüklərin daşınma qaydaları;
- konteynerlərin daşınma qaydaları;
- yüklərin altlıqlarda daşınma qaydaları;
- dəmir yoluna aid (məxsus) olmayan vaqonların daşınma qaydaları;
- nəqliyyat paketlərində yüklərin daşınma qaydaları.

Bunlardan başqa, Saziş ayrı-ayrı Tarif Rəhbərliyi şəklində əlavələrə malikdir ki, onlardan iştirakçı – dövlətlər arasında həyata keçirilən daşımalar zamanı istifadə olunur.

Saziş yüklərin dəmir yolu ilə tranzit daşımalarına tətbiq edilmir. Bu növ daşımalar tranzit tariflərində nəzərdə tutulan şərtlərlə həyata keçirilir.

Saziş üzrə yükdaşıma şərtləri Sazişdə yükdaşıma şərtlərini müəyyən edən kifayət qədər normalar ifadə olunmuşdur. Bu normalarda, hər şeydən əvvəl, aşağıdakılar nəzərdə tutulur:

- yükün daşınma üçün qəbul edilməsinə aid olan şərtlər;
- daşıma (nəqliyyat) sənədinə aid olan şərtlər;
- yükün təyinat yerinə çatdırılma müddətinə aid olan şərtlər;
- daşıma haqqı (ödəniş) barədə şərtlər,
- daşıyıcının məsuliyyəti barədə şərtlər və s.

Yükün daşıma üçün qəbul edilməsinə aid şərtlərə müvafiq olaraq qaba və ya taraya ehtiyacı olan yük daşıyıcıya tara və ya qabda təqdim olunmalıdır. Bunun çox vacib əhəmiyyəti vardır. Belə ki, yükün tara və ya qabda təqdim olunması onun salamat (olduğu kimi) qalmasını təmin edir, yəni yükü itməkdən, korlanmaqdan, zədələnməkdən və xarab olmaqdan qoruyur. Digər tərəfdən, tara və ya qab başqa yüklərin və daşıma vasitələrinin zədələnməsinin, habelə adamlara zərər vurulmasının qarşısını alır. Əgər yük lazımi tara və ya qabda təqdim olunmazsa və onun qüsurlu olması müəyyənləşdirilsə, onda daşıyıcı yükü daşımaya qəbul etməkdən imtina etməlidir.

Yükgöndərən yük yerlərini nişanlamalıdır. Nişanlamada aşağıdakı məlumatlar göstərilir:

- yük yerlərinin işarəsi və onların nömrəsi;
- yükün yola salınma (göndərmə) stansiyası və dəmir yolu;
- yükün təyinat yerinin stansiyası və dəmir yolu;
- yükgöndərən;
- yükalan;
- yük yerlərinin sayı.

Yükləmə (yükvurma) işi ya dəmir yolu (daşıyıcı), ya da yükgöndərən tərəfindən görülür. Yükləmə (yükvurma) işinin kim tərəfindən yerinə yetirilməsi yükgöndərmə yerinin dəmir yolunda qüvvədə olan daxili qaydalarla müəyyən edilir. Bu barədə qaimədə qeyd aparılır.

Yükgöndərən yükü müşayiət edən bütün sənədləri qaiməyə qoşmalıdır, yəni əlavə etməlidir. Bu sənədlər yük yolda olarkən gömrük və digər prosedurların həyata keçirilməsi

üçün zəruridir. Dəmir yoluna (daşıyıcıya) verilmiş bütün sənədlər qaimədə adbaad sadalanmalıdır. Daşıyıcıyükgöndərən tərəfindən qaiməyə əlavə edilən sənədlərin düzgünlüyünü və çatışmasını yoxlamağa borclu deyildir.

Yükgöndərən yükü müşayiət edən sənədlərin olmaması, çatışmaması, və ya düzgün olmaması ilə bağlı yaranan nəticəyə görə dəmir yolu (daşıyıcı) qarşısında məsuliyyət daşıyır. O, həm də qaimədə göstərilən məlumatların düzgün olmamasına görə məsuliyyət daşıyır. Daşıma (nəqliyyat) sənədinə aid olan şərtlərə görə, yükdaşıma qaimə ilə rəsmiləşdirilir.

Qaimənin tərtib olunması dəmir yolu ilə **beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin bağlanması faktını** təsdiq edir. Qaimə ilə həm də müqavilə şərtləri təsdiq olunur. Buna görə də göstərə bilərik ki, qaimə **sübutetmə funksiyasını** yerinə yetirir.

Qaimə **müqavilə** sənədidir. Belə ki, o, beynəlxalq yük daşınması müqaviləsinin **məcburi yazılı formasını** ifadə edir. Qaimənin tərtib edilməsi və mövcudluğu onu bildirir ki, daşıyıcı ilə yükgöndərən arasında **sadə yazılı formada** yük daşınması müqaviləsi bağlanmışdır.

Sazişdə nəzərdə tutulan qaimə **5 vərəqədən** ibarətdir. Hər bir vərəqənin müəyyən forması vardır. Yalnız qaimənin birinci vərəqi onun əslı sayılır. Məhz buna görə də vərəqənin əslı **hüquqi sənəd** qüvvəsinə malikdir. Digərləri yükün verilməsi vərəqəsi və ya yükün çatdırılması barədə məlumat vermək vərəqi və s. adlanır.

Yükgöndərən qaiməni düzgün doldurmalı və imzalamalıdır. O, yükgöndərmənin hər bir halında yükü daşınma üçün təqdim etməklə yanaşı, qaiməni də daşıyıcıya verməlidir. Bu, onun vəzifəsidir.

Qaimə yükün yola salındığı (göndərmə yeri) ölkənin dilində doldurulmalı və Sazişin iki rəsmi dilindən birinə tərcümə olunmalıdır. Sazişin rəsmi dili dedikdə çin dili (əgər yük Çinə daşınarsa) və ya rus dili (bütün qalan hallarda) başa düşülür.

Yükgöndərən qaimədə bir sıra yüklərin qiymətini onları daşınmaya təqdim edən zaman göstərməlidir (əlan etməlidir). Həmin yüklərə aiddir: qızıl, gümüş, platin, onlardan düzəldilmiş məmulatlar, qiymətli daşlar, qiymətli xəzlər, şəkillər, çəkilib qurtarmış filmlər və s.

Yük qaimədə adbaad sadalanmalıdır. Yükün çəkisi, habelə onun müəyyənleş-dirilmə üsulu qaimədə göstərilir. Bu, yükün yola salındığı ölkənin qaydaları ilə müəyyən edilir.

Qaimə hər bir yükgöndərmə (yük yolasalma) halında tərtib edilir.

Göndərmə (yolasalma) stansiyası tərəfindən yük və qaimə daşınma üçün qəbul edildiyi andan yük daşınması müqaviləsi bağlanmış hesab edilir. Qaiməyə göndərmə (yolasalma) stansiyasının **təqvim ştempeli** vurulur. Bu, yükün daşınmaya qəbul edilməsini təsdiq edir.

Tranzit daşımalarını tənzimləyən sazişlər və beynəlxalq konvensiyalar

Çoxsaylı biznes əməliyyatları içərisində beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları daxili bazardakı əməliyyatlarla müqayisədə öz mürəkkəbliyi ilə fərqlənir. Bu, məsafələrin böyüklüyü, beynəlxalq daşımalara daha çox subyektin cəlb olunması və yükdaşımanın özünəməxsus, spesifik amillər və şərtlərinin mövcudluğu ilə izah olunur. Beynəlxalq tranzit əməliyyatlarının nəqliyyat təminatının spesifik xüsusiyyətlərinə aşağıdakıları göstərmək olar:

- Nəqliyyat xidmətlərinin göstərilməsi dünya bazarında alqı- satqı obyektini kimi çıxış etdiyindən o da beynəlxalq ticarətin inkişafına təsir edən amillərin təsirinə məruz qalır.

- Nəqliyyat xidmətləri bazarında bu xidmətlərin qiymətlərində əks olunan nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyəti xüsusilə kəskin ifadə olunur.

- Biznes əməliyyatlarına beynəlxalq nəqliyyat xidmətlərinin göstərilməsi haqda qərar bilavasitə daşıma prosesinin faktiki başlanmasına qədər qəbul olunmalıdır. Bu, yüklərin beynəlxalq daşınması zamanı tərəflərin öhdəlikləri və müvafiq xərclərin dəqiq bölüşdürülməsini tələb edir.

Müasir nəqliyyat növləri və telekommunikasiya sistemlərinin inkişafı dünya iqtisadiyyatı və o cümlədən beynəlxalq ticarətin xarakterini köklü olaraq dəyişdi və yeni əmtəə və maliyyə bazarlarının yaranmasına, beynəlxalq əmək bölgüsünün istifadəsindən daha rəşional istifadə olunmasına, beynəlxalq inteqrasiya proseslərinin sürətlənməsinə şərait yarandı.

Nəqliyyat xidmətləri bazarının spesifik xüsusiyyəti ondan ibarətdir ki, maddi formaya malik olan əmtəələr bazarından fərqli olaraq burada hələ istehsal olunmamış və istehsal olunduğu anda istehlak olunacaq məhsulla sövdələşmə bağlanır.

Beynəlxalq ticarətdə aşağıdakı nəqliyyat növlərindən istifadə olunur:

- dəniz nəqliyyatı;
- hava nəqliyyatı;
- avtomobil nəqliyyatı;
- dəmir yol nəqliyyatı;
- daxili su (çay) nəqliyyatı;
- boru kəməri nəqliyyatı.

Nəqliyyat növü seçilərkən mal sahibi bir çox amilləri, o cümlədən hər bir nəqliyyat növünün imkanları, üstün cəhətləri və nöqsanları nəzərə almalıdır, belə ki, hər bir nəqliyyat növünün spesifik xarakteristikaları vardır.

Son dövrlərdə beynəlxalq daşımaların texnologiyasında yük terminalları və terminal kompleksləri geniş istifadə olunur. Bu cür daşımalar **terminal daşımaları** adlanır.

Gömrük rəsmiləşdirilməsinin əsas prinsipləri.

Gömrük rəsmiləşdirilməsi - mal və nəqliyyat vasitələrinin Gömrük Məcəlləsinin tələblərinə uyğun olaraq müəyyən gömrük rejimi altında yerləşdirilməsini və bu rejimin fəaliyyətinin (təsirinin) bitməsi əməliyyatların məcmusudur.

Gömrük rəsmiləşdirilməsi, həmçinin, mal və nəqliyyat vasitələrinin Azərbaycanın gömrük sərhəddindən keçərsinə gömrük nəzarətinin təmin edilməsi və keçməyə dövlət tənzimlənmə vasitələrinin tətbiq edilməsi məqsədi ilə gömrük orqanının vəzifəli şəxsləri tərəfindən aparılan əməliyyatların məcmusu kimi də aparıla bilər.

Gömrük rəsmiləşdirilməsi qaydaları Gömrük Məcəlləsinin müddəaları, həm də AR-nın qanunvericiliyinin digər aktların ilə müəyyən edilə bilər. Qanunvericilik dedikdə, təkcə qanunlar deyil, həm də AR-nın icra hakimiyyəti orqanlarının, ilk növbədə Dövlət Gömrük Komitəsinin qanun qüvvəli aktları nəzərdə tutulur.

Gömrük rəsmiləşdirilməsinin hüquqi tənzimlənməsi qanunvericilik aktları ilə yanaşı beynəlxalq konvensiyalarla nəzərdə tutulmuş normalarla da həyata keçirilə bilər.

Gömrük Məcəlləsinə görə gömrük rəsmiləşdirilməsi, bu iş üçün gömrük orqanının fəaliyyət göstərdiyi, mal göndərən və ya müəssisənin yaxud onun struktur bölməsinin yerləşdiyi ərazidə, xüsusi müəyyən edilmiş yerlərdə həyata keçirilir. Gömrük rəsmiləşdirilməsi gömrük orqanının müəyyən edilmiş iş vaxtı ərzində həyata keçirilməlidir. Gömrük orqanlarının iş rejimi DGK ilə razılaşdırılır. Bununla belə, Gömrük Məcəlləsi gömrük rəsmiləşdirilməsinin digər yerlərdə və gömrük orqanının iş vaxtında kənar vaxtlarda həyata keçirilməsini mümkün sayır. Bunun üçün maraqlı şəxs gömrük rəsmiləşdirilməsini aparan gömrük orqanının razılığını almalıdır və bu halda meydana çıxan bütün xərclər maraqlı şəxs tərəfindən ödənilir. Başqa yerlərdə və iş vaxtından kənar vaxtda da aparılan gömrük rəsmiləşdirilməsi əməliyyatları üçün ikiqat haqq alınır.

Dövlət Gömrük Komitəsi ayrı-ayrı kateqoriyalı malların və nəqliyyat vasitələrinin gömrük rəsmiləşdirilməsinin aparılmasını müəyyən gömrük orqanlarına həvalə edə bilər. Məsələn, DGK-nın 20 fevral 1998-ci il tarixli 002 sayılı əmri ilə idxal edilən aksizli malların mərkəzləşdirilmiş qaydada gömrük rəsmiləşdirilməsini təşkil etmək, aksiz markalarının tətbiqinə nəzarəti gücləndirmək məqsədi ilə fəaliyyət zonası bütövlükdə Azərbaycan Respublikasının gömrük ərazisi olan yeni struktur vahidi - Aksiz gömrük postu yaradılmışdır. Xarici iqtisadi fəaliyyət iştirakçıları tərəfindən idxal olunan və gömrük ərazisindən keçirilən etil (yeyinti) spirtinin, alkohollu içkilərin və tütün məmulatlarının

gömrük rəsmiləşdirilməsini bu post həyata keçirir. **Gömrük rəsmiləşdirilməsinin yerinin və vaxtının müəyyən edilməsi bir sıra faktorlardan asılıdır:**

- 1) keçirilən malın xarakter və xassələri (məsələn, aksizli malların gömrük rəsmiləşdirilməsinin xüsusiyyətləri və s);
- 2) malların daşındığı nəqliyyat növü (gəmi, qatar (vaqon), avtomobil);
- 3) keçirilən malların rəsmiləşdirildiyi gömrük rejimləri;
- 4) keçirilən malların mənşə ölkəsi;
- 5) malların göndəricisinin, yaxud alıcısının yerləşdiyi yer.

Gömrük rəsmiləşdirilməsi yerləri müvafiq gömrük rejimləri üzrə hazırlanan təlimatlarla da müəyyən edilə bilər.

Mal və nəqliyyat vasitələrini gömrük sərhədindən keçirən şəxslər, daşıyıcı, anbar sahibi, eləcə də mal və nəqliyyat vasitələrinə münasibətdə səlahiyyətlərə malik digər şəxslər gömrük rəsmiləşdirilməsi yerinə daxil olmaq hüququna malikdirlər. Gömrük orqanı onların iştirakını tələb etdikdə bu hüquq vəzifəyə çevrilir, belə ki, bu mərhələdə adı çəkilən şəxslər gömrük rəsmiləşdirilməsi zamanı bu orqanın vəzifəli şəxslərinə kömək etməlidirlər. Belə kömək dedikdə Gömrük Məcəlləsinin 132-ci maddəsində göstərilən əməliyyatlar, prob və nümunələrin götürülməsi nəzərdə tutulur.

Gömrük rəsmiləşdirilməsi Azərbaycan dilində aparılır. Bununla belə Gömrük Məcəlləsinin müddəalarına əsasən Dövlət Gömrük Komitəsinin icazəsi ilə rəsmiləşdirməni aparan gömrük orqanına bu orqanın vəzifəli şəxslərinin bildiyi xarici dildə tərtib edilmiş sənədlər təqdim oluna bilər. Bir dövlətin ərazisində verilmiş və hüquqi qüvvəsi olan sənədlər digər dövlətin ərazisində, beynəlxalq müqavilə və sazişlərdə başqa hal nəzərdə tutulmamışsa, yalnız müəyyən edilmiş qaydada təsdiq edildikdən (şəhadətləndirildikdən) sonra istifadə oluna bilər. Məsələn Mülki, ailəcinayət işləri üzrə hüquqi münasibətlər və hüquqi yardım barədə 22 yanvar 1993-cü ildə qəbul edilmiş Beynəlxalq Konvensiyaya görə, bu konvensiyanın üzvü olan ölkələrin birinin ərazisində sənədlər ona verilmiş səlahiyyətlər daxilində və müəyyən edilmiş formada xüsusi səlahiyyətli orqan və ya təşkilat tərəfindən hazırlanmış, yaxud şəhadətləndirilmişsə (təsdiq edilmişsə), digər ölkənin ərazisində təsdiq edilməsi, yaxud şəhadətləndirilməsi (leqallaşdırılması) tələb olunmur. Belə sənədlərə təkcə notarius təsdiqi yetərli olur. Təcrübədə xarici sənədlərin şəhadətləndirilməsinin daha çox iki üsulundan istifadə edilir: konsul leqallaşdırılması, apostil qoyulması. Azərbaycan Respublikasının gömrük sərhədindən keçirilən və baytarlıq, fitosanitar, ekoloji və digər dövlət nəzarəti növlərinə cəlb edilməsi lazım olan mal və nəqliyyat vasitələrinin gömrük rəsmiləşdirilməsi, yalnız belə keçirilməyə səlahiyyətli dövlət orqanları tərəfindən verilmiş icazənin gömrük orqanlarına təqdim edilməsindən sonra həyata keçirilə və bitirilə bilər.

Gömrük rəsmiləşdirilməsinin və gömrük nəzarətinin təşkili Azərbaycan Respublikasının qanunvericilik aktlarına uyğun olmalıdır. “Azərbaycan Respublikasında idxal-ixrac əməliyyatlarının tənzimlənməsi Qaydaları” Azərbaycan Respublikası prezidenti H.Ə.Əliyevin 24 iyun 1997-ci il tarixli 609 sayılı Fərmanı ilə təsdiq olunmuş, 30 mart 1998-ci il tarixli 691 sayılı Fərmanla onun bəzi müddəaları dəqiqləşdirilmişdir. İxrac-idxal

əməliyyatlarının bu Qaydalarda nəzərdə tutulmayan digər formaları bütün rezidentlər tərəfindən sərbəst surətdə həyata keçirilir.

Gömrük qanunvericiliyində nəzərdə tutulmuş hallar istisna olunmaqla, gömrük rəsmiləşdirilməsi tamamlanmamış mal və nəqliyyat vasitələrindən istifadə edilməsi və onların üzərində sərəncam verilməsi qadağan edilir. Gömrük Məcəlləsinə görə, gömrük orqanlarının icazəsi ilə belə mallar və nəqliyyat vasitələri ilə gömrük rəsmiləşdirilməsi üçün zəruri olan yük əməliyyatları və başqa əməliyyatlar aparıla bilər.

Bu qadağanın yerinə yetirilməsi üçün gömrük rəsmiləşdirilməsi mərhələsində, bir qayda olaraq, yüklərin daşınması bağlı nəqliyyat vasitələrindən istifadə edilməklə həyata keçirilir. Ağırçəkili, irihəcmli mallar, həmçinin qum, çınqıl və s. açıq nəqliyyat vasitələrində (məsələn, dəmiryol platformalarında daşına bilər). Bu halda belə malların dəyişdirilməsinə yol verməmək üçün gömrük orqanları bütün tədbirləri görməlidirlər (yol-nəqliyyat sənədlərində müfəssəl məlumat olmalıdır, mallara tanınma nişanları və digər eyniləşdirilmə vasitələri vurulmalıdır).

Barəsində gömrük rəsmiləşdirilməsi tamamlanmamış mal və nəqliyyat vasitələrindən istifadə olunması və onlar üzərində sərəncam verilməsi üzrə şərtlər müəyyən edilməsi və məhdudiyətlər qoyulması hüququ Dövlət Gömrük Komitəsinə məxsusdur. Azərbaycanın gömrük sərhədindən keçirilən malların ayrı-ayrı kateqoriyalarının gömrük rəsmiləşdirilməsi sadələşdirilmiş formada və prioritet qaydada aparıla bilər. Belə mal kateqoriyalarına təbii fəlakətlərin, qəzaların, bədbəxt hadisələrin nəticələrinin ləğv edilməsi üçün tərtib olunan mallar, canlı heyvanlar, tez xarab olan mallar, radioaktiv maddələr, kütləvi informasiya məqsədləri üçün məlumatlar, Azərbaycan Respublikasının ali qanunvericilik, icra və məhkəmə hakimiyyəti orqanlarının ünvanlarına göndərilən və digər bu qəbildən olan mallar aid edilir. Sadələşdirilmiş gömrük rəsmiləşdirilməsi qaydalarının tətbiqinin hal və şərtlərini Dövlət Gömrük Komitəsi müəyyən edir.

Mallar və nəqliyyat vasitələri ilə gömrük rəsmiləşdirilməsi üçün zəruri olan yük əməliyyatları və başqa əməliyyatlar dedikdə malların daşınması, çəkilməsi və ya miqdarının digər üsulla təyini, malların yüklənməsi, boşaldılması, başqa nəqliyyat vahidinə keçirilməsi, zədələnmiş qablamaların düzəldilməsi, taranın açılması, qablaşdırılması, gömrük rəsmiləşdirilməsi tələb olunan mal və nəqliyyat vasitələrinin yenidən qablaşdırılması, mal və nəqliyyat vasitələrinin ola biləcəyi bina, iri həcmli qab və digər yerlərin açılması və s. nəzərdə tutulur. Gömrük rəsmiləşdirilməsi üçün yük və digər əməliyyatların aparılması, yalnız gömrük orqanının müvafiq tələbi olduqda məcburi hesab edilir.

Əgər bu mal və nəqliyyat vasitələri barəsində gömrük rəsmiləşdirilməsi tamamlanmamışsa, yük və digər əməliyyatlar, yalnız gömrük orqanının icazəsi ilə aparıla bilər. Belə əməliyyatlar gömrük orqanları üçün heç bir əlavə xərcə səbəb olmamalıdır. Prob və nümunələr onların tədqiqatı (ekspertizası) üçün götürülür. Prob və nümunələrin götürülməsi gömrük orqanları tərəfindən, yaxud onların icazəsi ilə mallara münasibətdə səlahiyyətə malik şəxslər, bu şəxslərin nümayəndələri və digər dövlət orqanları (məsələn, ekoloji, baytarlıq nəzarəti orqanları) tərəfindən nəzarətin həyata keçirilməsi məqsədilə tətbiq edilir. Gömrük Məcəlləsində problemlərin götürülməsi prinsipi müəyyən edilir. Onlar tədqiqata imkan verən minimal miqdarlarda götürülür. Prob (nümunə) bütün malın

(partiyanın) təcəssümü hesab edilir, buna görə də laboratoriya təcrübəsi üçün onun ele minimal hissəsi götürülməlidir ki, malın gömrük sərhədini keçdiyi halında bütün keyfiyyət xarakteristikasını müəyyən etmək mümkün olsun. Təhlil nəticəsində nümunə götürüldüyü malın tərkibi və xassələri barədə laboratoriya tədqiqatlarının dəqiqliyi hədudlarında fikir söyləmək mümkündür.

Problar aşağıdakı kimi təsnifatlandırılır:

1) Birdəfəlik (nöqtəvi) prob dedikdə bir qəbul (analiz) üçün götürülən prob nəzərdə tutulur. Bu cür problemlər malın bir bağlısında, rezervuarın, yaxud nəqliyyat vasitəsinin verilmiş səviyyəsində malın keyfiyyətini xarakterizə edir;

2) Birləşdirilmiş (orta) prob bir neçə nöqtəvi probun sayla qarışdırılması nəticəsində tərtib edilir.

Nöqtəvi problemlər uyğun qaydada və uyğun mütənasibliqlə seçilməlidir;

3) Yoxlama (arbitraj) probu birləşdirilmiş probun analiz üçün istifadə olunan hissəsidir və arbitraj sınaqları tələb olunduqda istifadə etmək üçün qorunub saxlanılır.

Probların götürülməsi üç mərhələdə aparılır:

1) mal partiyasına ümumi baxış;

2) nöqtəvi problemlərin və ya nümunə götürüləcək hissələrin seçilməsi;

3) orta probun tərtib edilməsi.

Əgər prob və nümunələr gömrük orqanları tərəfindən götürülsə, mal barəsində səlahiyyətli şəxslər və onların nümayəndələrinin bu əməliyyatlarda iştirak etmək hüququ var. Sonuncular problemlər götürülərkən gömrük orqanlarına kömək etməlidirlər (məsələn, yük əməliyyatlarını öz hesablarına aparmalıdırlar). Əgər prob və nümunələrin götürülməsinə mal barəsində səlahiyyətləri olan şəxslər və onların nümayəndələri təşəbbüs göstərsə, bu zaman gömrük orqanlarının səlahiyyətli şəxsləri iştirak etməlidirlər. Gömrük əməkdaşları, həmçinin digər dövlət nəzarət orqanlarının səlahiyyətli şəxsləri tərəfindən prob və nümunələrin götürülməsi prosesində iştirak etməlidirlər. Bu halda aparılmış tədqiqatların nəticələri barədə gömrük orqanlarına məlumat verilməlidir. Aşağıdakı hallarda mallar barədə səlahiyyətli şəxslərin və onların nümayəndələrinin iştirakı olmadan gömrük orqanları tərəfindən prob və nümunələrin götürülməsinə yol verilir:

1) mallar gömrük orqanlarına təqdim olunduqdan sonra 10 gün müddətində bu şəxslər gəlib çıxmıdıqda;

2) təxirə salınması mümkün olmayan hallarda.

Belə hallarda problemlərin götürülməsi zamanı tədqiqatın nəticələrində maraqlı olmayan şəxslər iştirak etməlidirlər.

Mallar barədə səlahiyyəti olan şəxslər və onların nümayəndələrinin onların malından götürülmüş prob və nümunələrin tədqiqatının nəticələri ilə tanış olmaq hüququ var.

Götürülmüş prob və nümunələr gömrük ekspertizasına daxil olur. Bu əməliyyat altında xüsusi biliklərdən istifadə edilməsi ilə gömrük nəzarətinin, gömrük

rəsmiləşdirilməsinin icraatı zamanı meydana çıxan məsələlərin həll edilmə prosedurası başa düşülür.

KOTİF üzrə sərnişin və baqaj daşımının şərtləri

KOTİF biletin bir sıra məcburi rekvizitlərini müəyyən edir. Onların forma və yararlılıq müddəti tariflərlə və ya dəmir yollarının sazişləri ilə müəyyən edilir.

Sərnişin 5 yaşına kimi uşağı özü ilə pulsuz apara bilər. Bu zaman uşağa ayrıca yer verilmir və onun üçün bilet alınmır. 5 yaşından 10 yaşına kimi uşaqlara isə bilet güzəştə satılır.

Sərnişin daşımadan imtina etmək hüququna malikdir. O, bu hüquqdan istifadə edərkən gediş haqqı ilə bağlı ödədiyi pulu (biletin pulunu) geri alır. Sərnişin daşımadan həm də yolun müəyyən bir hissəsində imtina edə bilər. Bu zaman ona yolun qalan hissəsinə münasib surətdə bilet pulu qaytarılır.

Sərnişinin özü ilə əl yükü aparmaq hüququ vardır. Bununla belə, o, özü ilə baqaj da aparmaq hüququna malikdir. Əl yükü baqajdan fərqlənir.

Əl yükü, bir qayda olaraq, sərnişinin tutduğu yerin altında və ya üstündə aparılır. O, sərnişinin nəzarəti altında və sahibliyində olur. Buna görə də əl yükünün salamat qalmamasına görə daşıyıcı deyil, sərnişin məsuliyyət daşıyır. Əgər əl yükünün salamat qalmamasına daşıyıcının təqsirli hərəkəti səbəb olarsa, onda sərnişin deyil, daşıyıcı məsuliyyət daşıyır. Lakin daşıyıcının təqsiri sübut olunmalıdır.

Baqaj isə xüsusi olaraq ayrılmış yerlərdə daşınır. Əl yükündən fərqli olaraq, baqajın daşınması baqaj qəbzi ilə rəsmiləşdirilir. Əl yükü daşınan zaman isə hər hansı sənəd tərtib olunmur.

Baqaj, bir qayda olaraq, daşıyıcının sahibliyi və nəzarəti altında qalır. Buna görə də o, baqajın salamat qalmamasına görə məsuliyyət daşıyır.

İki halda görə, birinci – baqajın salamat qalmamasına görə, ikinci – baqajın təyinat yerinə çatdırılma müddətinin ötürülməsinə görə daşıyıcının məsuliyyəti nəzərdə tutulur. Daşıyıcının həmin hallara görə məsuliyyət daşması, əsasən, yük daşınması zamanı dəmir yolunun (daşıyıcının) məsuliyyət daşmasının eynidir. Amma baqajın təyinat yerinə çatdırılma müddətinin ötürülməsinə görə pretenziya müddəti 21 gün müəyyən edilir. Baqaj sahibi məhz həmin müddət ərzində pretenziya verə bilər. Göstərilən pretenziya müddəti baqajın alındığı andan hesablanır.

İddia müddəti 1 il müəyyən edilir. Bu, ümumi qaydadadır.

Daşıyıcı həm də sərnişin daşınması müqaviləsi üzrə məsuliyyət daşıyır. Onun məsuliyyət daşdığı hallara aşağıdakılar aiddir:

- sərnişinin sağlamlığının, yəni onun səhhətinin pozulması;
- sərnişinin ölməsi;
- qatarın təyinat yerinə vaxtında çatmaması;
- daşımadan imtina olunması.

Göstərilən hallara görə daşıyıcı zərər vurulan halın baş verdiyi ölkənin qanunu ilə məsuliyyət daşıyır. Lakin Avropa ölkələrinin əksəriyyətinin

qanunvericiliyində çatdırılma müddətinin ötürülməsi və daşımadan imtina olunması kimi iki hala görə məsuliyyət nəzərdə tutulmur.

Daşıyıcının sərnişin daşımaları üzrə məsuliyyət daşdığı əsas hal **sərnişinin həyatına və sağlamlığına zərər vurulması** halıdır. Həmin hal 1966-cı ildə Bern şəhərində bağlanmış sərnişin daşımaları zamanı Əlavə Sazişlə tənzimlənir. KOTİF həmin Sazişi özündə birləşdirir.

Əlavə Saziş sərnişinin ölməsinə və səhhətinin zədələnməsinə (sağlamlığının pozulmasına) görə daşıyıcı üçün məsuliyyət nəzərdə tutur. Sərnişinin sağlamlığına vurulan zərəre görə daşıyıcının məsuliyyət həddi daxili (milli) hüquqla müəyyənləşdirilir. Bu onu göstərir ki, daşıyıcı üçün **yüksək məsuliyyət** müəyyənləşdirilir.

Daşıyıcı iki halda məsuliyyətdən azad edilir. Həmin hallara aşağıdakılar aiddir:

-zərərçəkən sərnişinin **təqsirli hərəkəti**, bir şərtlə ki, həmin hərəkət sərnişinin normal davranışına uyğun gəlməsin (əgər sərnişinin sağlamlığına və həyatına onun özünün təqsirli hərəkəti ilə zərər vurularsa, onda daşıyıcı məsuliyyət daşımır. Məsələn, sərnişin özünü hərəkət edən qatardan atır və bunun nəticəsində həyatdan məhrum olur);

-kənar hallar və üçüncü şəxslərin hərəkətləri. Belə hallarda daşıyıcı lazımınca diqqətli olmasına baxmayaraq, onlardan yaxa qurtara və nəticənin qarşısını ala bilmir (**qarşısı altına bilməyən** hallar). Məsələn, yer təkanları nəticəsində qatar aşır və bunun nəticəsində sərnişinlərə xəsarət vurulur. Belə halda, aydın məsələdir ki, daşıyıcı məsuliyyət daşıya bilməz.

Əlavə Sazişdə həm də sərnişinin şəxsi əşyalarına və əl yükünə görə daşıyıcının məsuliyyət şərtləri nəzərdə tutulur.

Əlavə Sazişdə **pretenziya və iddia verilməsinə aid qaydalar** da nəzərdə tutulur. Pretenziya yalnız daşıma müqaviləsində iştirak edən daşıyıcılara (dəmir yollarına) verilir. Xüsusən də pretenziya o dəmir yoluna verilir ki, həmin dəmir yolu bədbəxt hadisənin (sərnişinin ölümü və ya xəsarət almasının) baş verdiyi sahənin istismarçısı olsun. Sərnişin qarşısında da məhz həmin dəmir yolu məsuliyyət daşıyır.

Əlavə Sazişə görə **pretenziya müddəti** 3 aydır. Məhz bu müddət ərzində zərərçəkən daşıyıcıya pretenziya irəli sürə bilər.

İddia müddəti zərərçəkən sərnişinlər üçün 3 il, onların himayəsində olan şəxslər üçün isə 5 il müəyyən edilir. Bu müddət ərzində onlar iddia hüququnun subyektinə ola bilərlər.

Dünyanın əsas beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri və onların iqtisadi əhəmiyyəti

Bazar iqtisadiyyatı şəraitində istehsalın çoxsahəli inkişafında, məhsuldar qüvvələrin ərazi təşkilində, daxili və xarici iqtisadi əlaqələrin formalaşmasında beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri mühüm əhəmiyyət kəsb etməklə yanaşı, öz aktuallığı ilə diqqət mərkəzində olmuşdur. Ümumiyyətlə, qloballaşan iqtisadi şəraitdə ticarətin inkişafında və digər xüsusiyyətlərə görə dünya ölkələri arasında nəqliyyat dəhlizlərinin rolu böyükdür. Qloballaşma proseslərinin təsiri altında dünya inkişafının indiki inkişaf etməkdə olan ölkələrin mövqeyini gücləndirmək istəyən bir mühitdə dünya siyasətinin dövlət təsiri böyük amil üçün dünya hərbi və siyasi potensialı ilə yanaşı, iqtisadi amillər irəli sürülür əsas iqtisadi resurslar təsiri arasında nəqliyyat sisteminin beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin böyük rolu vardır. Nəqliyyat dəhlizlərində sahiblik dövlət siyasəti üçün yeni imkanlar yaradır və onların rəqabət üstünlükləri inkişaf edir.

Bu, daxili tranzit inkişafı ilə əlaqədar olaraq qeyd etmək lazımdır ki beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi dəniz nəqliyyatından fərqli olaraq dövlətlərarası əməkdaşlıq tələb edir Belə tədbirlər planı gömrük maneələri aradan qaldırır, iqtisadi əməkdaşlığı stimullaşdırır daha təhlükəsiz şəkildə nəqliyyatı tranzit ölkələr arasında, və inteqrasiya proseslərinin inkişafı üçün zəmin yaradır. Dünyada geniş miqyasda regional nəqliyyat şəbəkələrinin inteqrasiya müşahidə şəbəkələri çərçivəsində əsas bazarları və mərkəzləri birləşdirən regionlararası miqyaslı tranzit potensialı (sərnisin və yük daşımaları) vardır.

Müasir nəqliyyat dəhlizləri sisteminin bütün dünya üzrə aktiv inkişafı 1970-ci illərdən inkişaf etməyə başlamışdır. Nəqliyyat dəhlizləri qlobal iqtisadiyyatın özəyini təşkil edir. Beynəlxalq nəqliyyat və logistika sisteminin inkişaf etməsi və infrastrukturunun ticari və iqtisadi olaraq rolunun artmasında beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin əhəmiyyəti böyükdür. Nəqliyyat dəhlizinin iki növü vardır. Milli və beynəlxalq.

Beynəlxalq Nəqliyyat dəhlizləri

Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri - ayrı-ayrı coğrafi ərazilərdə yerləşən dövlət arasında əhəmiyyət yük və sərnixin daşımalarını təmin edən milli və beynəlxalq səviyyədə nəqliyyat sisteminin bir hissəsidir. Buraya nəqliyyat kompleksinə aid olan nəqliyyatın bütün növləri, stasionar qurğular, eləcə də texnoloji, təşkilatı və bir sıra başqa strukturlar daxildir. Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərində geoiqtisadi cəhətdən məkan paradiqması əsas götürülür. Buna görə də tənzimlənən nəqliyyat sisteminin hüquqqa üsullarına riayət etmək önəmlidir. Həmçinin beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi iki və daha ölkələrin sərhədindən keçməklə su və quru yolla yüklərin və sərnixinlərin daşınmasıdır.

Ümumiyyətlə, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin iqtisadi fəaliyyətinin tranzit xüsusiyyəti kimi 3 növü vardır.

1. Tranzit dəhlizi(tranzit corridor)
2. Ticarət dəhlizi(trade corridor)
3. İnkisaf əsaslı(development corridor)

Dünya üzrə beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri intensivliyinə və bölgüsünə görə aşağıdakı kimi təsnifatlandırılır.

- Avropa İttifaqı çərçivəsində(TRANSEUROPEAN NETWORK-Transport)
- PanAvropa tranzit koridoru sistemi(xüsusilə Mərkəzi və Şərqi Avropa daxil olmaqla)
- Şərq-Qərb (Avropa-Qafqaz-Asiya—TRACECA)
- NAFTA çərçivəsində (Simali Amerika,Meksika,Kanada)
- Simal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri

Qeyd olunan bütün bu beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri fəaliyyətinin ayrı-ayrı materiklər ölkələr arasında layihələr şəkilində nizama salırlar..

Bundan başqa milli nəqliyyat dəhlizində isə nəqliyyat fəaliyyət bir ölkəyə yaxın şəhərlərdə yaranır. Məsələn, Boston -Vaşiqton ilə (Amerikada)və yaxud yaponiyadakı TOKAYDA dəhlizi.

TACİS–Avropa əttifaqının əsasən infrastrukturunun (o cümlədən, kommunikasiya xarakterli) inkisafında yönəldilmiş Proqramı;

TRACECA - 1993-cü ildən etibarət regionun tranzit funksiyasının gerçəkləsməsinə yönəldilən əsas proqramı. Məqsəd «Avrasiya koridoru» yaratmaqdan ibarətdir.

İNOGATE əslində TRACECA –nın bir qolu olmaqla enerji daşıyıcılarının Avropaya nəqlini həyata keçirəcək boru xətləri sisteminin yaradılmasını nəzərdə tutur (1997-ci ildən fəaliyyətdədir).

-EATKK - Avrasiya nəqliyyat-kommunikasiya koridorunun ümumikonseptual proqramını həyata keçirməklə regionun tranzit funksiyasının gerçəkləsməsinə xidmət edir.

İnfrastruktur layihələri kimi hər ölkədə nəqliyyat sistemi kimi formalasan brynəlxalq nəqliyyat dəklizi iqtisadi əhəmiyyəti olduqca böyükdür.Beləki investiya yönümlü digər ölkələrə nəqliiay infrastruktur layihələri işlənin hazırlanmaqa əməkdaşlıq artır yeni yeni dəmiryollar zavodlar salınır istər quru istərsə də su sahələrdə yeni yeni iqtisadi mənfəətlər getirən sistemlər formalaşır.

Müasir nəqliyyat dəhlizlərinin əsas funksiyaları - qısa marşrut üzrə malların və mümkün qədər tez çatdırılması prosesidir. Eyni zamanda, belə bir nəqliyyat, rəftar, qablaşdırma, çeşidlənməsi bir rejimi kimi daşınma əməliyyatları yerinə yetirilməsidir.

Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri anlayışı sərnişin və yükü sürətli və təhlükəsiz inkişaf etdirməsini təşkil edir. Bu onun əsas hissəsi kimi sadələşdirilmiş qaydaları və gömrük, sanitariya faktiki proseduru və sərnişinlərin və malların digər sərhəd rəsmiləşdirilməsi hərəkət zaman, xüsusilə də əldə edilir; gömrük xidmətlərin və haqları bütün növləri üçün tətbiqi güzəştli (25-50% azalma) dərəcələrinə malikdir. Nəqliyyat dəhlizləri malların mövcudluğu barədə mühüm məlumat toplayır xüsusilə məlumat infrastrukturunun inkişafında əhəmiyyətli rol oynayır, nəqliyyat vasitələri üçün ehtiyac, mal və onların təhlükəsizliyi keçid nəzarət etməyə imkan verir .

"Şimal-Cənub" nəqliyyat dəhlizi (INSTC) - Bu əsasən Şimal və Cənub ölkələri arasında əsas tranzit dəhlizlərindən biridir. Bu xüsusi ticarət yolu da adlanır. "Şimal-Cənub" Transit dəhlizi İran ərazisindən keçməklə və Fars körfəzi, Hind okeanı və Cənub-Şərqi Asiya ölkələri ilə şimal Avropa, Skandinaviya və Rusiya ölkələri birləşdirir.

"Şimal-Cənub" nəqliyyat dəhlizinin əsas üstünlükləri:

- Süveyş kanalı vasitəsilə marşrutu ilə müqayisədə 40% malların daşınması qısaldılması;
- Nəqliyyatın 30% xərclərini azaltmaq;
- Regionda yeni iqtisadi və ticarət mərkəzlərinin yaradılması

TRACECA beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi

"Şərq-Qərb" beynəlxalq Nəqliyyat dəhlizi Avropa və Mərkəzi Asiyanı birləşdirən, Qara dəniz, Qafqaz Respublika, Xəzər dənizi və Mərkəzi Asiyadan keçir. Bu marşrut ən azı vaxt və material xərcləri Mərkəzi Asiya respublikaları üçün qlobal bazar və Avropa limanlarına çıxışı təmin edir.

"TRACECA " Dəhlizinə üzv ölkələr:

Ermənistan, Azərbaycan, Gürcüstan, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Tacikistan, Türkmənistan, Özbəkistan, Bolqarıstan, Moldova, Monqolustan, Rumıniya, Türkiyə və Ukrayna.

Dünya nəqliyyatı dasıdığı yüklərin, sərnişinlərin kəmiyyət-keyfiyyət göstəricilərinə görə region və ölkələr üzrə fərqlənir. Simall ölkələrində dünya nəqliyyatının ümumi uzunlununun, yük və sərnişin dövriyyəsinin 80%-i həyata keçirilir. Dünya üzrə avtomobil parkının 80%-ə qədəri, bütün növ limanların (dəniz, təyyarə) 60%-ə qədəri bu ölkələrə məxsusdur.

Azərbaycan faktiki olaraq iki nəhəng nəqliyyat dəhlizinin kəsimə nöqtəsində yerləşir. Bu dəhlizlərdə iştirak edən Azərbaycan iqtisadi müstəqilliyini artırmaqla yanaşı, Avropa və dünya bazarlarına alternativ nəqliyyat marsrutları ilə çıxmaq imkanı qazanır. Bütün bunlar göstərir ki, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin kəsiməsində yerləşən Azərbaycan hər növ nəqliyyat daşımaları üçün əhəmiyyətli strateji mərkəzdir.

Avropa-Qafqaz-Asiya beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi - TRACECA

Qafqaz regionu dünyada strateji, geoiqtisadi, geosiyasi mövqeyinə görə əhəmiyyətli rola malikdir. Bu region Qərblə Şərq, Cənubla Şimal arasında körpü rolunu oynayır. Lakin bununla belə regionda mövcud olan separatçı münaqişə ocaqları həm region dövlətləri, həm də regionla əlaqədə olan dünya ölkələri üçün ciddi təhlükə yaradır, davamlı sülhə, milli təhlükəsizliyə, xalqlar və dövlətlər arasında sosial-iqtisadi və mədəni inteqrasiyaya maneçilik törədir. Bütün bu problemləri həll etmək üçün bu regionda yerləşən ölkələrin öz aralarında eləcə də dünya ölkələri ilə qarşılıqlı əməkdaşlığı məqsəduyğundur.

Hal-hazırda reallaşmaqda olan bir sıra beynəlxalq layihələr region ölkələri ilə Şərq və Qərb ölkələri arasında əməkdaşlığa, böyük gələcəyi olan perspektivlərlə hesablanmışdır. Belə ki, böyük İpək Yolunun bərpası, Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin – **TRASEKA** proqramının həyata keçirilməsi, Xəzərin enerji ehtiyatlarından birgə istifadəyə dair —Əsrin müqaviləsi (24 sentyabr 1994) ünvanı almış neft kontraktlarının —Bakı-Tbilisi-Ceyhan əsas ixrac neft kəməri, —Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz kəməri layihələrinin əsas məqsədi Qafqazın, o cümlədən Azərbaycanın milli təhlükəsizliyinin qorunması və regionda sülhün, sabitliyin möhkəmlənməsinə nail olmaq və iqtisadi inteqrasiya proseslərində daha fəal iştirak etməkdən ibarətdir. Azərbaycan Respublikasının dünya iqtisadiyyatına inteqrasiyası ölkənin iqtisadi inkişafında həlledici rol oynayır. Bu istiqamətdə atılmış ilk addım 1993-cü ilin mayında Brüsseldə Avropa İttifaqı ilə Cənubi Qafqaz və Mərkəzi Asiya ölkələrinin nəqliyyat nazirləri arasında keçirilmiş görüş idi. Bu görüşdə Avropa-Asiya nəqliyyat dəhlizinin yaradılması üçün TRASEKA proqramının təklif edildi. Qeyd etmək lazımdır ki, TRASEKA proqramında 35 ölkənin iştirak etməsi iştirakçı ölkələrin inteqrasiya proseslərində böyük əhəmiyyət kəsb edir. Bu proqramın keçid dövrü şəraitində respublika üçün əhəmiyyətini göstərməklə, qeyd etməkdir ki, respublikaya göstərilən bütün texniki yardımların və köməyin əsas hissəsi TASİS xətti ilə həyata keçirilmişdir və bu proqram Şərqi Avropa, Qafqaz və Orta Asiya ölkələri ilə iqtisadi və siyasi əlaqələrinin ardıcıl inkişaf etdirilməsi üçün təmənnasız maliyyələşdirmə yolu ilə reallaşdırılmışdır.

TRASEKA proqramı üzv ölkələrin siyasi və iqtisadi müstəqilliyini onların Avropa və dünya bazarlarına alternativ nəqliyyat marşrutları vasitəsilə çıxmaq imkanlarını genişləndirmək yolu ilə dəstəkləyir. Bu proqram regional əməkdaşlığın genişlənməsinə kömək edir, beynəlxalq maliyyə qurumlarının və özəl sərmayədarların yardımını təşiq edir. TRASEKA proqramının əsas məqsədi müasir nəqliyyat sistemi, infrastruktur və daşınma sistemləri yaradılmasından, bu sistemləri Transavropa şəbəkələri ilə birləşdirməkdən ibarətdir. Bu proqram Avropa İttifaqı komissiyasının fəal köməyi sayəsində üzv ölkələrdə kommunikasiya obyektlərinin modernləşdirilməsini və tikintisini, müvafiq qanunvericilik aktlarının hazırlanmasını, gömrük və tarif siyasətlərinin təkmilləşdirilməsini, kadrların hazırlanmasını nəzərdə tutur. TRASEKA-nın qəbul edilməsindən keçən dövr ərzində sadaladığımız istiqamətlərdə bir sıra işlər görülmüş və proqram Aİ-nin ən müvəffəqiyyətli proqramlarından birinə çevrilmişdir. Bu müvəffəqiyyət həyata keçirilən konkret investisiya və texniki yardım layihələrində üz əksini tapır. Hazırda bu proqramın çərçivəsində 20-dən artıq layihə həyata keçirilir. Bunlara kadrların təlimi, nəqliyyat qanunvericiliyin hazırlanması, avtomobil yollarının yaxşılaşdırılması, regional hərəkətin proqnozlaşdırılması, multimodal nəqliyyat sistemləri və s. aiddir.

Belə ki, TRASEKA nəqliyyat dəhlizi üzrə yük axınının artırılması üçün son illər ərzində nəqliyyat sektorunun texniki təchizatının yaxşılaşdırılması sahəsində bir sıra tədbirlər görülmüş, avtomobil magistrallarının, dəmir yolu xətlərinin və körpülərin bərpası və tikintisi, dəmir yolu nəqliyyatı vasitələrinin, gəmilərin, bərələrin, liman qurğularının təmiri üzrə müəyyən işlər görülmüşdür.

Azərbaycan Respublikasının Xarici İşlər Nazirliyi TRASEKA Proqramının məqsədlərinin reallaşdırılmasını yaxından izləyir və bu prosesdə fəal iştirak etməkdədir. XİN-in bu sahədə fəaliyyəti iki istiqamətdə həyata keçirilir:

Əsas Çoxtərəfli Sazişin Depozitoru funksiyalarını yerinə yetirərək Xarici İşlər Nazirliyi Üzv- Dövlətlərlə Sazişin işi ilə bağlı yazışma aparır, iştirakçıları Sazişə aidiyyətli olan sənədlər, məlumatlar və bildirişlər haqqında xəbərdar edir;

Azərbaycan Respublikasının Diplomatik Xidmət haqqında Qanununa uyğun olaraq, ölkəmizi digər dövlətlərlə və beynəlxalq təşkilatlarla münasibətlərdə təmsil etmə funksiyasını həyata keçirən Xarici İşlər Nazirliyi tərəfindən TRASEKA Proqramının inkişaf etdirilməsi ilə bağlı məsələlər xarici siyasətin prioritet istiqamətlərindən biri kimi əsas tutulur, aparılan görüşlər və danışıqlar zamanı, ikitərəfli əlaqələr səviyyəsində və beynəlxalq təşkilatlar çərçivəsində TRASEKA-nın maraqlarının müdafiə edilməsi istiqamətində iş aparılır, Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin fəaliyyətinin yaxşılaşdırılmasına yönəlmiş təkliflər irəli sürülür.

Azərbaycan Respublikasında və Əsas Çoxtərəfli Sazişin başqa Üzv-Dövlətlərində TRASEKA nəqliyyat dəhlizinin cəlbediciliyinin artırılması istiqamətində son illər ərzində görülən işlərin nəticəsində gözə çarpan nailiyyətlər əldə edilmiş, marşrut üzrə yük daşımalarının həcmi xeyli artmışdır.

TASİS proqramı çərçivəsində hazırlanan layihələr əsasən struktur islahatlarına, dövlət idarəetmə sistemiminin təkmilləşdirilməsinə, kiçik və orta sahibkarlığın kreditləşdirilməsinə, infrastrukturun inkişafına və idarəetmənin yaxşılaşdırılmasına, telekommunikasiya sahələrinə, kənd təsərrüfatının kreditləşdirilməsinə yönəldilmişdir. Göstərilən istiqamətdə keçid dövrü ərzində respublikaya 100 mln. avro məbləğindən çox vəsait ayrılmışdır.

Azərbaycanın TASİS proqramı vasitəsilə həyata keçirdiyi ən mühüm və əhəmiyyətli layihə yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi TRASEKA (Böyük İpək Yolu bərpası) layihəsidir.

34-dən çox dövlətin ərazisindən keçməklə Avropa və Asiyayı birləşdirən Böyük İpək Yolunun iqtisadi, siyasi və sosial baxımdan əhəmiyyətlidir. Qafqazın həm Asiya, həm də Avropa ölkələri ilə iqtisadi və mədəni əməkdaşlığının artmasında TRASEKA proqramının əhəmiyyəti böyükdür. Dənizə çıxışı olmayan ölkələrə doğru və bu ölkələrdən yeni nəqliyyat marşrutları, xüsusən neft və qaz üçün, habelə digər növ xammal və hazır məhsullar üçün marşrutlar nəqliyyat və ticarətin mövcud olan kanallarına çox dəyərli alternativ olacaqdır. Bundan başqa bu layihə nəqliyyat sistemləri ilə yanaşı nəqliyyata xidmət edən infrastruktur sahələrinin də inkişaf etdirilməsi nəzərdə tutur.

TRASEKA proqramının inkişafında 1998-ci il sentyabrın 7-8-də Bakıda tarixi İpək Yolunun bərpası üzrə keçirilən beynəlxalq konfransın böyük rolu olmuşdur. Konfransda 32 dövlət və 15 beynəlxalq təşkilatın nümayəndəliyi iştirak etmişdir. Konfransda —Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizinin inkişaf etdirilməsi üzrə beynəlxalq nəqliyyat haqqında çotərəfli əsas saziş, beynəlxalq avtomobil nəqliyyatı, beynəlxalq dəmir yolu nəqliyyatı, beynəlxalq ticarət gəmiçiliyi, gömük proseduru və sənədlərin işlənməsi üzrə sazişə texniki əlavələr və —Bakı bəyannaməsi qəbul edilmişdir. Azərbaycan, Gürcüstan, Ermənistan, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Özbəkistan, Tacikistan, Ukrayna, Moldova, Bolqarıstan, Rumıniya və Türkiyə) tərəfindən imzalanmış —Əsas Sazişin məqsədi aşağıdakılardır: Avropa, Qafqaz, Asiya, Qara dəniz və Xəzər bölgələrində iqtisadi münasibətlərin, ticarət və nəqliyyatın inkişaf etdirilməsi; beynəlxalq avtomobil, hava, su və dəmir yol nəqliyyatına çıxışa kömək edilməsi; yük və sərnişin daşımalarına, karbohidrogen məhsullarının nəqlinə yardım edilməsi; hərəkətin təhlükəsizliyinin, yüklərin bütövlüyünün və ətraf mühitin mühafizəsinin təmin edilməsi; nəqliyyat qanunvericiliklərinin uyğunlaşdırılması; nəqliyyat növləri arasında rəqabət üçün şərait yaradılması və s.

Bu proqrama iştirakçı dövlətlərin marağının artmasına təsir edən səbəblər kimi aşağıdakılar göstərilə bilər:

Birincisi, dünya ölkələrində istehsalinhəcmi ildən-ilə artır, təbii sərvətlərin dövriyyəyə cəlb edilməsi getdikcə sürətlənir və nəticədə yükdaşımalara və nəqliyyat vasitələrinə tələbat güclənir. Bu da hər bir dövlət üçün daha yaxın və ucuz başa gələn yol tələbedir.

Daha bir səbəb odur ki, BİY-nun bərpası 1000 km məsafəyə, böyük vaxta, böyük həcmdə daşın- ma xərclərinə qənaət edəcəkdir. Bu yolun bərpası Çindən Avropaya yüklərin daşınmasında 8000 km, Yaponiyada 10000 km-ə qədər yolu qısalt- maşa imkan verir.

Nəhayət, TRASEKA proqramının iştirakçısı olan bütün dövlətlərin infrastrukturunu inkişaf edəcək, dünya standartlarına uyğunlaşdırılacaq, əhalinin maddi həyat səviyyəsi yüksələcək, qarçılıqlı ticarət-iqtisadi əlaqələr möhkəmləncək, işçi qüv- vəsinin beynəlxalq miqراسiyası artacaq və elmi-mədəni əlaqələri yaxşılaşacaqdır.

Layihənin iqtisadi səmərəliliyi şübhəsizdir, necə ki, onu 1000 km. qısaltmağa imkan verir, uyğun olaraq təchizat müddəti də qısalır, dövriyyə vəsaitlərinin dövriyyəsi yüksəlir. Aİ mütəxəssislərinin fikrincə Böyük İpək Yolunun yenidən bərpası yüklərin 2 dəfə tez və 30% ucuz daşınmasına imkan verəcəkdir.

TRASEKA proqramının başlıca stateji məqsədləri aşağıdakılardır:

1. Asiya-Avropa arasında alternativ nəqliyyat dəhlizləri vasitəsilə Orta Asiya və Cənubi Qafqaz dövlətlərinin Qərb bazarlarına çıxışını təmin etmək və bu yolla onlarən iqtisadi, siyasi, mədəni inkişafəna dəstək vermək;

2. Müstəqil Cənubi Qafqaz və Orta Asiya dövlətləri arasında regional əməkdaşlığa təkan vermək;

3. Beynəlxalq maliyyə qurumlarını həmin müstəqil dövlətlərə maliyyə yardımına cəlb etmək; Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizini Transavropa nəqliyyat şəbəkəsi ilə birləşdirmək və s.

Azərbaycan coğrafi mövqeyi onun tarixən Avropa və Asiya ölkələri arasında nəqliyyat dəhlizi olmasına şərait yaratmışdır və bu baxımdan Azərbaycanı TRASEKA layihəsindən çox böyük mənfəətlər gözləyir ki, onları da aşağıdakı kimi qruplaşdırmaq olar:

İqtisadi mənfəətlər–İpək Yolunun keçdiyi ölkələr üzrə mal və xidmətlər dövriyyəsinin artımı nəticəsində ümumi yükdaşımalarda həcmnin artması, nəqliyyat və kommunikasiya şəbəkəsinin əlaqəli şəkildə güclü inkişafı, infrastrukturun yaxşılaşdırılması və s.;

Sosial mənfəətlər – işsizlik probleminin qismən də olsa həlli, informasiya mübadiləsinin güclənməsi, əhalinin pul gəlirlərinin artması və s.;

Siyasi mənfəətlər – Azərbaycanın dünyanın iri ölkələrinin geosiyasi və geoiqtisadi cəhətdən diqqət mərkəzində olması, Azərbaycan gerçəkliyinin dünya ictimaiyyətinə çatdırılmasında birbaşa fəaliyyət, layihənin çoxlu sayda ölkələrin əməkdaşlığa cəlb etməsi nəticəsində sağlam beynəlxalq iqlimin bərqərar olması, lahihə iştirakçıları arasında mənafə birliyinə nail olunması, təhlükəsizliyin və siyasi sabitliyin təmin olunması və s.

TRASEKA-nın iqtisadi səmərəliliyinin yüksəldilməsində şübhəsiz ki, bu layihə çərçivəsində yükdaşımalarda həcmnin artırılması ciddi əhəmiyyət kəsb edir. Belə ki, Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi üzrə yükdaşımalarda həcmi 1996-cı ildə 650 min tondan, 1999-cu illərdə müvafiq olaraq 24 mln tona, 2001-ci ildə 32 mln tona, 2003-cü ildə isə 40 mln tona, 2005-ci ildə 46 mln tona qədər artmışdır. 1999-cu ildə yükdaşımalardan əldə olunan gəlir 87,7 mln man, 2002-ci ildə 149 mln man, 2005-ci ildə 191 mln man olmuşdur. Eyni zamanda bu dövrdə Bolqarıstan, Rumıniya, Polşa, Moldova, Monqolustan və Türkiyə proqramın üzvü olmuşlar, bundan əlavə Çin, Cənubi Koreya və Avropanın 25 ölkəsi bu proqrama xüsusi maraq göstərmişlər.

BEYNƏLXALQ DAŞIMALARDA NƏQLİYYAT TƏHLÜKƏSİZLİYİ

Nəqliyyat təhlükəsizliyi anlayışı və onun əsas xüsusiyyətləri

Müasir dövrdə beynəlxalq daşımalar zamanı nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması beynəlxalq nəqliyyat hüququnun həll etməli olduğu əsas məsələlərdən biridir. Söhbət beynəlxalq nəqliyyat təşkilatlarının əsas vəzifələrindən biri sayılan və dövlət siyasətinin tərkib hissəsi olan nəqliyyat təhlükəsizliyindən gedir. Məlum olduğu kimi, yük, sərnişin və baqajın daşınması nəqliyyat vasitələrinin köməyi ilə həyata keçirilir. Nəqliyyat vasitələri isə yüksək təhlükə mənbəyi hesab olunur və onların istismarı prosesində ətrafdakılara zərər (maddi, fiziki, ekoloji və s.) vurulur. Yüksək təhlükə mənbəyi növlərinin təsnifatında nəqliyyat vasitəsi fiziki təhlükə mənbəyi qrupunun mexaniki mənbə növünə aid edilmişdir. Azərbaycan Respublikasının yeni qəbul edilmiş Mülki Məcəlləsi də (1999-cu il) nəqliyyat vasitələrini ətrafdakılar üçün yüksək təhlükə yaradan fəaliyyət növlərinin sırasına aid etmiş (maddə 1108) və belə fəaliyyət nəticəsində əmələ gələn mülki hüquq pozuntusu üçün müvafiq məsuliyyət nəzərdə tutur. Nəqliyyat (daşıma) prosesində nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması ən vacib məsələ kimi çox aktual görünür.

Nəqliyyat təhlükəsizliyi beynəlxalq nəqliyyat (daşıma) prosesinin elə bir vəziyyətidir ki, bu vəziyyət həmin prosesdə iştirak edən şəxslərin nəqliyyat hadisəsindən və onun nəticələrindən müdafiə olunması dərəcəsini əks etdirir.

Beynəlxalq nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsinin başlıca prinsipləri aşağıdakılardır:

-beynəlxalq nəqliyyat (daşıma) prosesində iştirak edən insanların həyat və sağlamlığının təsərrüfat fəaliyyətinin iqtisadi nəticələrindən üstünlüyü;

-nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsinə görə dövlət məsuliyyətinin nəqliyyat (daşıma) prosesində iştirak edən şəxslərin məsuliyyətindən üstünlüyü;

-nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsi zamanı insanların, cəmiyyətin və dövlətin mənafeələrinə əməl olunması;

-nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsi ilə bağlı fəaliyyətə məqsədyönlü və kompleks yanaşma.

Ümumilikdə götürüldükdə beynəlxalq daşımalar zamanı nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsi aşağıdakı **əsas istiqamətlər** üzrə həyata keçirilir:

-beynəlxalq nəqliyyat (daşıma) prosesinin təşkilində nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsi;

-yollarda, traslarda nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti üçün sərfəli və rahat şəraitin yaradılması;

-təhlükəsiz davranma qaydalarının əhaliyə öyrədilməsi və bu sahədə müvafiq maarifləndirmə işinin aparılması;

-nəqliyyat təhlükəsizliyinə dair beynəlxalq qaydaların, standartların, texniki normaların və digər normativ hüquqi sənədlərin müasir texnologiyanın elmi nailiyyətləri nəzərə alınmaqla işlənib hazırlanması və tətbiq edilməsi;

-nəqliyyat vasitələrinin beynəlxalq nəqliyyat (daşıma) prosesinə buraxılması və onların hərəkətinin nizama salınması;

-nəqliyyat vasitələrini idarə edən heyət (sürücü, maşinist, kapitan, pilot və s.) üzrə kadrlar hazırlanmasının və onların ixtisasının artırılmasının təşkili;

-nəqliyyat təhlükəsizliyinin tibbi təminatı ilə bağlı kompleks tədbirlərin həyata keçirilməsi və ətraf mühitin mühafizəsi;

-nəqliyyat təhlükəsizliyi sahəsində müvafiq icra hakimiyyəti orqanlarının səlahiyyətlərinin və məsuliyyətlərinin müəyyən edilməsi;

-nəqliyyat təhlükəsizliyi tədbirlərinin maddi və maliyyə təminatı;

-nəqliyyat hadisələrinin (qəzaların) qarşısının alınması və onların nəticələrinin ağırlığını azaltmaq məqsədilə müvafiq orqanların fəaliyyətinin əlaqələndirilməsi;

-nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsi sahəsində qanunvericiliyin tələblərinin yerinə yetirilməsinə dövlət nəzarətinin həyata keçirilməsi.

Müasir beynəlxalq nəqliyyat hüququnun təşəkkül tapması qloballaşma dövründə “nəqliyyat təhlükəsizliyi” hüquq institutunun, onun prinsiplərinin formalaşması ilə müşayiət olunur.

Nəqliyyat təhlükəsizliyi iki və daha artıq dövlət arasında həmin dövlətlərin öz aralarında bağladıkları müqavilələrlə (sazişlərlə) müəyyənləşdirilən şərtlər əsasında həyata keçirilən beynəlxalq nəqliyyat daşımaları üçün zəruri amillərdən biridir.

Nəqliyyat daşımalarının təhlükəsizliyi prinsipi beynəlxalq nəqliyyat hüququnun ümumi prinsiplərindən törəmə xarakteri daşmasına baxmayaraq, təhlükəsizliyin təminatı məsələlərində həlledici mövqeyə malik imperativ beynəlxalq-hüquqi normaların tələblərinə uyğunlaşır. Bu hal “Beynəlxalq müqavilələr hüququ haqqında” 1969-cu il Vyana Konvensiyasının tələbləri ilə də uzlaşır. Konvensiyanın 53-cü maddəsində göstərilir ki, “ümumi beynəlxalq hüququn imperativ norması beynəlxalq dövlətlər birliyi tərəfindən bütövlükdə qəbul edilən və tanınan normadır, ondan yayınma yolverilməzdir”.

Beynəlxalq hüquq prinsiplərinin normativliyi, ali hüquqi qüvvəyə malik olması nəzərə alınaraq, postsovet məkanındakı digər ölkələr kimi, Azərbaycan Respublikası da bu prinsiplərə sadıqlıq məsələsini öz Əsas Qanununda təsbit etmişdir. Bu mövqeyə əsaslanaraq göstərilən prinsiplərin reallaşdırılması problemi, nəqliyyat daşımalarının təşkili və onların təhlükəsizliyinin təmini prinsipinin həyata keçirilməsi dövlət orqanlarının sanki konstitusion vəzifəsinə çevrilib.

Qeyd etmək lazımdır ki, beynəlxalq hüququn hamı tərəfindən tanınan ümumi prinsipləri və beynəlxalq hüququn universal normaları nəqliyyat təhlükəsizliyinə bilavasitə təsir göstərir. Bu amil sərnişin, yük və baqaj daşınması zamanı nəqliyyat təhlükəsizliyinin təşkilinin mümkünlüyünü, həm də bu məqsədlə həyata keçirilən zəruri tədbirlərin xarakterini müəyyənləşdirir. Göstərilən hal o mənada çox əhəmiyyət kəsb edir ki, dövlətlərin suveren bərabərliyi prinsipindən bərabər hüquqlu subyektlərin təhlükəli və xüsusilə təhlükəli yüklərin beynəlxalq daşınması zamanı tək-cə “qarşılıqlı faydalı münasibətlərə daxil olmaq” kimi hüquq bərabərliyi deyil, suveren hüquqların hər hansı bir sıxışdırılmasını istisna etmək məqsədilə bu münasibətlərin tənzimlənməsi vəzifəsinə də irəli çəkir.

Beləliklə, beynəlxalq hüququn həm ümumi, həm də xüsusi prinsipləri təhlükəsiz nəqliyyat daşımaları zamanı **tənzimləyici funksiya** yerinə yetirir, digər tərəfdən isə beynəlxalq-hüquqi müddəaların vahid sisteminin tərkib hissələrindən birini təşkil edir.

Qloballaşma dövründə müasir **beynəlxalq nəqliyyat hüququnun aşağıdakı prinsipləri** formalaşmışdır:

- dövlətlərin beynəlxalq nəqliyyat münasibətlərində suveren bərabərliyi;
- beynəlxalq nəqliyyat daşımaları müqaviləsi üzrə öhdəliklərin vicdanla yerinə yetirilməsi;
- dövlətlərin beynəlxalq nəqliyyat münasibətlərində bir-biri ilə əməkdaşlıq etmək vəzifəsi;
- beynəlxalq nəqliyyat münasibətlərində qarşılıqlı fayda;
- beynəlxalq nəqliyyat daşımalarında nəqliyyat təhlükəsizliyi və s.

Göründüyü kimi, “**nəqliyyat təhlükəsizliyi**” prinsipi müasir beynəlxalq nəqliyyat hüququnun əsas xüsusi prinsiplərindən biri olmaqla sərnişinlərin və

yüklərin daşınması üzrə subyektlərin nəqliyyat fəaliyyətində mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

İstənilən təhlükəsizlik növü üçün olduğu kimi, yük və sərnişinlərin beynəlxalq daşınması (nəql edilməsi) ilə bağlı olan nəqliyyat təhlükəsizliyi üçün də ən əsas insan həyatının üstünlüyü məsələsidir. Bu zaman istənilən nəqliyyat vasitəsindən istifadə edildikdə nəqliyyat təhlükəsizliyi üçün başlıca və kifayətedici əlamət yüklərin, sərnişinlərin daşınmasıdır (nəql edilməsidir).

Nəqliyyat təhlükəsizliyi təkcə beynəlxalq–hüquqi vasitə və tədbirlərlə deyil, həm də istənilən beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının hüquqi tənzimlənmə səviyyəsi ilə təmin edilməlidir. Bu zaman ətraf mühitin əlverişli ekoloji durumuna zərər vurulmamalı, hər hansı bir subyektin mənafeələrinə ciddi zərər yetirilməsi və ya mənfi nəticələrin meydana çıxması imkanına yol verilməməli və belə imkan istisna olunmalıdır.

Saziş üzrə yükün təyinat yerinə çatdırılma müddəti və daşıma ödənişləri

Daşıma öhdəliyinin lazımı qaydada yerinə yetirilməsi çatdırılma müddətindən asılıdır. Buna görə də Saziş çatdırılma müddəti ilə bağlı bütün məsələlərin nizamlanmasına xüsusi əhəmiyyət verir.

Sürətə görə çatdırılma müddətinin (çatdırılma müddəti sürətdən asılı olan məsələdir) iki növü fərqləndirilir: yükün böyük sürətlə çatdırılma müddəti, yükün kiçik sürətlə çatdırılma müddəti. Belə ki, Sazişə görə yük böyük və ya kiçik sürətlə təyinat yerinə çatdırıla bilər. Buna görə də yükdaşıma iki növ sürətlə (böyük və ya kiçik sürətlə) həyata keçirilir. Sürətin növünü yükəndərən seçir və müəyyənləşdirir. Yükgəndərən seçdiyi sürət növü isə həm yükün çatdırılma müddətinə, həm də daşıma haqqının həcminə təsir göstərir.

Sürətdən başqa, daşımanın növü də yükün çatdırılma müddətinə təsir göstərir. Söhbət daşımanın xırda yükəndərmə və vaqonla yükəndərmə kimi iki növündən gedir. Hər iki əlamətə (sürətə və daşımanın növünə) görə yükün çatdırılma müddəti aşağıdakı normalar əsasında müəyyənləşdirilir:

1. Böyük sürət üçün:

- xırda yükəndərmə – 1 sutkada 200 km;
- vaqonla yükəndərmə – 1 sutkada 320 km;

2. Kiçik sürət üçün:

- xırda yükəndərmə – 1 sutkada 150 km;
- vaqonla yükəndərmə – 1 sutkada 200 km.

Sazişdə yükün təyinat yerinə çatdırılma müddətinin başlanğıcının müəyyən edilməsi barədə normaya da rast gəlirik. Bu normaya görə çatdırılma müddətinin axını yükün daşınma üçün qəbul olunduğu gündən sonra gələn günün 00:00

saatından başlayır (hesablanır). Bəzi hallarda çatdırılma müddəti iki sutka uzadılır. Həmin hallara aşağıdakılar aiddir:

-ölkənin dəmir yollarının eni müxtəlif olduqda, sərhəd stansiyalarında yükün boşaldılıb yenidən yüklənməsi və ya vaqonların yerlərinin dəyişdirilməsi;

-vaqonların bərə ilə keçirilməsi.

Çatdırılma müddəti həm də sərhəd, gömrük və digər prosedurların (qaydaların) həyata keçirilmə vaxtı qədər uzadılır. Belə ki, həmin prosedurların yerinə yetirilməsi, şübhəsiz ki, müəyyən vaxt müddəti tələb edir. Bu isə, məlum məsələdir ki, çatdırılma müddətinin uzadılmasına səbəb olur.

Bunlardan əlavə, çatdırılma müddəti aşağıda göstərilən hallarda da uzadılır:

a) daşıyıcının (dəmir yolunun) təqsiri olmadan daşımada yaranan fasilə (bu fasilə müvəqqəti olaraq daşımının başlamasına və ya davam etdirilməsinə mane olur),

b) daşıma müqaviləsinin şərtlərinin dəyişdirilməsi nəticəsində yaranan ləngimə.

Sazişdə daşıma ödənişləri barədə də müvafiq hüquqi göstərişlər vardır. Daşıma ödənişləri aşağıdakılardan ibarətdir:

-**daşıma haqqı** (yük sahibinin yükdaşımaya görə daşıyıcıya ödədiyi haqq);

-**əlavə rüsumlar**;

-**digər xərclər** (yükün daşıyıcı tərəfindən daşınma üçün qəbul olunduğu andan yükə verildiyi ana kimi yaranan xərclər).

Buna görə də daşıma ödənişləri dedikdə daşıma haqqı, əlavə rüsumlar və digər xərclər başa düşülür. O, daşıma müqaviləsi bağlanana kimi qüvvədə olan mövcud tariflərə görə hesablanır. Qüvvədə olan tariflər dedikdə daxili tariflər və tranzit tarifləri başa düşülür.

Daxili tariflər odur ki, bu tariflər əsasında yükün yola salındığı ölkənin və təyinat ölkəsinin dəmir yolları ilə yükdaşımaya görə daşıma ödənişləri hesablanır. Belə ki, yükün yola salındığı ölkənin ərazisində həyata keçirilən daşımaya görə həmin ölkənin daxili tarifi, təyinat ölkəsinin ərazisində isə həyata keçirilən daşımaya görə həmin ölkənin daxili tarifi tətbiq edilir. Daxili tariflər müvafiq ölkələrin daxili (milli) valyutası ilə müəyyən edilir.

Tranzit tarifləri odur ki, bu tariflərə əsasən tranzit yolu (üçüncü ölkənin dəmir yolu) ilə daşımaya görə daşıma ödənişləri hesablanır (tranzit tarifinə uyğun gələn valyuta ilə).

Daşıma müqaviləsi üzrə daşıma ödənişləri sərhəd stansiyası vasitəsilə qısa yol üzrə hesablanır. Söhbət yükəndərən qaimədə göstərdiyi stansiyadan gedir.

Daşıma ödənişlərinin həyata keçirilməsi yükəndərənə yükəndərən arasında bölünür. Bu o deməkdir ki, daşıma ödənişlərini həm yükəndərən, həm də yükəndərənə həyata keçirə bilər. Sazişin 14-cü və 15-ci maddələri bu məsələnin tənzimlənməsinə həsr edilmişdir. Həmin maddələrə müvafiq olaraq, daşıma müqaviləsi üzrə daşıma ödənişləri aşağıdakı kimi alınır:

-yükün yola salındığı ölkənin (göndərilmə yerinin) dəmir yolu ilə daşımaya görə – yükəndərəndən (ödəniş yükün yola salındığı stansiyada həyata keçirilir);

-təyinat ölkəsinin dəmir yolu ilə daşımaya görə – yükəlandan;

-tranzit dəmir yolu ilə daşımaya görə – ya yükəndərəndən, ya da yükəlandan.

Bu, daşıma müqaviləsinin şərtindən asılıdır. Həmin şərtə görə, daşıma ödənişini həyata keçirməli olan şəxs (yükəndərən və ya yükəlanın) adı qaimədə göstərilir. Qaimədə adı göstərilən şəxs də daşıma ödənişini həyata keçirmək vəzifəsini daşıyır. Daşıma ödənişləri Beynəlxalq Tranzit Tariflərinin (BTTnin) stavkası (dərəcəsi) əsasında həyata keçirilir (valyuta İsveçrə frankıdır).

Saziş yük sahibinə hüquq verir ki, o, artıq bağlanmış daşıma müqaviləsinin şərtlərini dəyişdirsin. Söhbət yükəndərən və ya yükəlanın daşıma müqaviləsinin şərtlərini dəyişdirmək hüququndan gedir. Buradaca qeyd edirik ki, həm yükəndərən, həm də yükəlan yalnız bircə dəfə müqavilə şərtlərini dəyişdirə bilərlər. İkinci dəfə onların müqavilə şərtlərini dəyişdirməyə ixtiyarı çatmır.

Sazişin IV bölməsi daşıma müqaviləsinin dəyişdirilməsi qaydasını müəyyən edir. Yükəndərən müqaviləyə aşağıdakı dəyişikliklər edə bilər: yükü götürmək (yükün yola salındığı stansiyadan), təyinat stansiyasını dəyişmək, yükəlanı dəyişmək, yükü yola salındığı stansiyaya qaytarmaq. Yükəlan isə təyinat stansiyasını (təyinat ölkəsi həddində) və yükəlanı dəyişdirə bilər. Əgər müqavilənin dəyişdirilməsi yükün hissələrə bölünməsinə səbəb olarsa, onda belə hala yol verilmir.

Yük sahibi həm də bildiriş verə bilər. Belə ki, nəqliyyat prosesində daşınma və yükün verilməsinə mane olan hallar yarana bilər. Yük sahibi belə halların yaranması barədə bildiriş verir. Sazişdə həmin halların yaranması zamanı müəyyən hərəkətlərin edilməsi barədə qayda nəzərdə tutulmuşdur.

Yük təyinat stansiyasına çatdıqda dəmir yolu (daşıyıcı) yükü yükəlanı verməlidir. Bu, onun üzərinə düşən əsas vəzifələrdən biridir. Daşıyıcının bu vəzifəsinə yükəlanın yükün verilməsini tələb etmək hüququ uyğun gəlir. Digər tərəfdən, yükəlan onun ünvanına göndərilmiş yükü qəbul etməlidir. Yükü qəbul etmək yükəlanın hüququ deyil, vəzifəsidir. Bu isə təsadüfi deyildir. Belə ki, əgər yükəlanlar öz ünvanlarına göndərilmiş yükləri qəbul etməsələr, onda təyinat stansiyalarında çoxlu yüklər yığılıb qalardı. Bu hal isə, öz növbəsində, yüklərin saxlanması və yerləşdirilməsində problemlərin yaranmasına səbəb olardı. Belə problemin əmələ gəlməməsi üçün yükəlan onun ünvanına göndərilmiş yükləri təyinat stansiyasında (yerində) qəbul etmək vəzifəsi daşılmalıdır.

Yükəlan yalnız bircə halda yükün qəbul olunmasından imtina edə bilər. Belə ki, əgər zədələnmə və ya xarabə nəticəsində yükün keyfiyyətinin xeyli dəyişdiyini, ondan nəzərdə tutulmuş məqsədlər üçün tamamilə və ya qismən istifadə etiməyin mümkün olmadığı müəyyənləşdirilsə, yükəlan zədələnmə və ya xarabə olmuş yükü qəbul etməkdən imtina etmək hüququna malikdir. Praktika bu qaydanı

(normanı) belə mənada başa düşür ki, yükdən istifadənin mümkünlüyü ümumiyyətlə deyil, həmin yükalan üçün istisna edilir.

Dəmir yolu (daşıyıcı) yükalanə yükü o halda verir ki, yükalan daşıma ödənişlərini tam həyata keçirsin. Daşıyıcı yükalanə yüklə birlikdə və onunla bərabər qaimənin əslini, yükün çatması (gəlməsi) barədə bildiriş vərəqini də verir.

Sazişdə yükün salamat (olduğu kimi) qalmaması halında əmələ gələn münasibətləri nizama salan müvafiq normalar da nəzərdə tutulmuşdur. Yükün salamat qalmaması **kommersiya aktı** ilə təsdiqlənir. **Kommersiya aktı yükün salamat qalmamasını sübut edən sənəddir. Bu sənəd aşağıdakı hallarda tərtib edilir:**

- yükün tam itməsi;
- yükün qismən itməsi (yəni yükün əskik gəlməsi);
- yükün çəksinin (kütləsinin) çatışmaması;
- yükün zədələnməsi;
- yükün xarab olması və ya korlanması;
- yükün keyfiyyətinin aşağı düşməsi.

Kommersiya aktı onu tərtib edən stansiyanın vəzifəli şəxsi və yükalan tərəfindən imzalanır. O, təlimatda (ona xidməti təlimat deyilir) göstərilən qaydada tərtib olunur.

Kommersiya aktı elə bir sənəddir ki, onun əsasında daşıyıcıya (dəmir yoluna) pretenziya və iddia verilir. Bəzən kommersiya aktı tərtib olunmur.

Kommersiya aktının tərtib edilməməsi yük sahibini yalnız bir şərt əsasında daşıyıcıya tələb (pretenziya və iddia) irəli sürmək hüququndan məhrum etmir: əgər dəmir yolunun kommersiya aktı tərtib etməməsi kimi düzgün olmayan hərəkətdən vaxtında şikayət verilmişsə, onda yük sahibi dəmir yoluna tələb irəli sürə bilər.

Yeri gəlmişkən, bu qayda Azərbaycan Respublikasının daxili (milli) nəqliyyat hüququnda da nəzərdə tutulmuşdu. Məsələn, keçmiş Hava Məcəlləsinə görə, kommersiya aktının olmaması yük sahibini pretenziya və ya iddia vermək hüququndan məhrum etmirdi, bu şərtlə ki, aviasiya müəssisəsi işçilərinin kommersiya aktı tərtib etməkdən boyun qaçırdıqları, yükgöndərən və ya yükalanın onların hərəkətlərindən şikayət etdiyi sübut edilmiş olsun.

Bəzən yükün itməsinin, xarab olmasının, korlanmasının, onun çəkisinin azalmasının və ya keyfiyyətinin aşağı düşməsinin səbəbini və miqdarını, habelə yükün salamat qalmaması nəticəsində yük sahibinə vurulmuş zərərin həcminin müəyyənləşdirilməsi məqsədilə kommersiya aktına əlavə olaraq ekspertiza aparılır. Ekspertiza təyinat ölkəsinin qaydaları və daxili (milli) qanunvericiliyi əsasında həyata keçirilir.

Yük sahibinin yük daşınması müqaviləsi üzrə daşdığı əsas vəzifələrdən biri daşıma ödənişlərini tam həyata keçirməkdən ibarətdir. Həmin ödənişlərin tam həyata keçirilməsini təmin etmək üçün Sazişdə xüsusi norma müəyyən edilmişdir. Bu normaya görə, daşıyıcı (dəmir yolu) yükə girov hüququna malikdir, yəni Saziş daşıyıcının girov hüququnu tanıyır. Yükə girov hüququ daşıyıcıya ixtiyar verir ki,

o, əgər yük sahibi daşıma müqaviləsindən irəli gələn daşıma ödənişlərini həyata keçirməzsə, öz tələbini yük hesabına təmin etsin. Yüke girov hüququ barədə norma Azərbaycan Respublikasının mülki qanunvericiliyində də nəzərdə tutulmuşdur (MM-in 860-cı maddəsi).

Dəmir yolunun (daşıyıcının) yükə olan girov hüququ təyinat ölkəsinin (yükün yükə verilməli olduğu ölkənin) daxili (milli) qayda və qanunları ilə müəyyən edilir. Buna görə daşıyıcının tələbinin yük hesabına təmin edilməsi üzrə münasibətlərə həmin qayda və qanunlar tətbiq edilir.

Yaxın Şərq ölkələrində dəmir yolu nəqliyyatı ilə beynəlxalq daşımaların tənzimlənməsi

Yaxın Şərq regionunda beynəlxalq dəmir yolu daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi məsələsi xüsusi maraq doğurur.

Məlum olduğu kimi dəmir yolu ilə beynəlxalq yükdaşımalar müxtəlif hüquqi aktlarla tənzimlənilir. Qərbi və Mərkəzi Avropa ölkələrində beynəlxalq dəmir yolu nəqliyyatı ilə daşımalar KOTİFlə (Bern Yük Konvensiyası ilə) tənzimlənilir. MDB ölkələrinə gəldikdə isə qeyd etmək lazımdır ki, həmin ölkələrdə dəmir yolu ilə beynəlxalq yükdaşımalar «Beynəlxalq dəmir yolu ilə yük əlaqələri haqqında» Sazişlə nizamlanır.

Yaxın Şərq ölkələrində isə beynəlxalq dəmir yolu nəqliyyatı ilə daşımalar «Dəmir yolu ilə yük daşımaları haqqında» Sazişlə (TSLİ) tənzimlənilir. «TSLİ» onun qısaldılmış adıdır.

Bu Sazişə aşağıdakı dövlətlər daxildir:

- Türkiyə Respublikası;
- Suriya Respublikası;
- Livan Respublikası;
- İraq Respublikası;
- İran İslam Respublikası;
- İordaniya Respublikası.

Sözü gedən Saziş – TSLİ **regional sazişdir**. O, Bern Yük Konvensiyası nümunəsində qurulmuşdur. Lakin TSLİ bəzi fərqli cəhətlərə malikdir. Məsələn, burada daşıyıcı (dəmir yolu) üçün Bern Yük Konvensiyasına nisbətən bir o qədər də yüksək məsuliyyət nəzərdə tutulmur və ya yükdaşımanın daha sadə rəsmiləşdirilmə forması, yəni sadə formalı qaimədən istifadə edilməsi müəyyənləşdirilir və s.

Göstərilən ölkələr həm də dəmir yolu nəqliyyatı vasitəsilə sərnəşin daşımaları üçün ümumi tarif işləyib hazırlamışlar. Bu sənəd sərnəşin daşınması barədə Bern Konvensiyasına (Bern Sərnəşin Konvensiyasına) yaxındır. Ümumi tarif həmin regional ölkələr arasında həyata keçirilən dəmir yolu ilə beynəlxalq sərnəşin daşımalarının tənzimlənməsində vacib rol oynayır.