

BEYNƏLXALQ XÜSUSİ HÜQUQ

EYNƏLXALQ HAVA DAŞIMALARININ BƏZİ QAYDALARININ UNİFİKASIYASI ÜÇÜN MONREAL KONVENSIYASININ XÜSUSİYYƏTLƏRİ VƏ TƏTBİQİ ŞƏRTLƏRİ

Natiq Əsgərov*

Xülasə

Hava yolu ilə həyata keçirilən daşımalar günümüzdə ən təhlükəsiz və ən sürətli daşıma hesab edilir. Hava daşımacılığının sürətlə inkişafı və genişlənməsi öz növbəsində bu münasibətləri tənzimləyən universal qaydaların olmasını zəruri edir. Beynəlxalq hava daşımalarına dair ortaya çıxan ilk universal beynəlxalq müqavilə 1929-cu il tarixli Varşava Konvensiyasıdır. Lakin bu Konvensiya zamanla inkişaf edən mülki aviasiyanın tələblərinə cavab vermədiyi üçün onun modernləşdirilməsi və tələblərə uyğunlaşdırılması məqsədi ilə müxtəlif dövrlərdə konvensiyaya əlavə və dəyişikliklər edən Protokollar və əlavə Konvensiyalar qəbul edilmişdir. Bütün bu sənədlər birlikdə “Varşava sistemi”ni təşkil edir. Sonradan Varşava sisteminin təkmilləşdirilməsi və bütün bu qaydaların tək bir sənəddə birləşdirilməsi məqsədi ilə son olaraq 1999-cu ildə Monreal Konvensiyası adlandırılan “Beynəlxalq hava daşımalarının bəzi qaydalarının unifikasiyası üçün Konvensiya” qəbul edilmişdir. Monreal Konvensiyasında əsasən sənəşinlərin və yüköndərənlərin maraqlarını daha təsirli və effektiv qoruyacaq müddəalar təsbit edilmişdir. Bu Konvensiyada beynəlxalq hava daşımaları ilə bağlı əsasən üç məsələ - daşıma sənədləri, daşıyıcının daşıma müqaviləsi üzrə məsuliyyəti və daşıyıcıya qarşı iddia irəli sürülməsi ilə bağlı qaydalar müəyyən edilir. Monreal Konvensiyası bütün hava daşımalarına deyil, yalnız Konvensiyada müəyyən edilən şərtlərə uyğun olaraq həyata keçirilən daşımalara tətbiq edilir. Bu məqalədə məhz Monreal Konvensiyasının ümumi xüsusiyyətləri və onun tətbiqi şərtləri müəyyən edilməyə çalışılmışdır.

Açar sözlər: *Varşava sistemi, Varşava Konvensiyası, Monreal Konvensiyası, Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı, hava daşımaları, beynəlxalq daşımalar, qarışıq daşıma.*

Dünyada ilk dəfə beynəlxalq hava daşımalarının universal hüquqi tənzimlənməsi məqsədi ilə “Varşava sistemi” adlanan normativ baza yaradılmışdır. Bu sistemin əsasını 1929-cu ildə Varşavada qəbul edilmiş “Beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün” Konvensiya (bundan sonra “Varşava Konvensiyası”) təşkil edir. Bu Konvensiyanın məqsədi həm yük, həm də sənəşinlərin və onların baqajlarının beynəlxalq hava yolu ilə daşınmasının hüquqi rejimini tənzimləməkdir. Sonralar Varşava Konvensiyasına 1955-ci il 28 sentyabr tarixli “Haaqa Protokolu”, 1961-ci il 18 sentyabr tarixində Qvadalaxarada imzalanmış “Müqavilə üzrə daşıyıcı olmayan şəxslərin həyata keçirdikləri beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün Varşava Konvensiyasına” Əlavə Konvensiya, 1971-ci il 8 mart tarixli “Qvatemala Protokolu”, 1975-ci il 25 sentyabr tarixli 1-3 nömrəli Əlavə Protokol və 4 nömrəli

* hüquq üzrə fəlsəfə doktoru, Bakı Dövlət Universitetinin “Beynəlxalq xüsusi hüquq və Avropa hüququ kafedrasının” müəllimi, elmlər doktoru proqramı üzrə doktorantı

Monreal Protokolu (“Monreal Protokolları”) ilə əlavə və dəyişikliklər edilmişdir. Dünyanın əksər ölkələri Varşava sisteminə qoşulmuşdur. Azərbaycan Respublikası da 9 noyabr 1999-cu il tarixində 747-IQ nömrəli Qanunla 1929 tarixli Varşava Konvensiyasına və eləcə də müvafiq olaraq 748-IQ, 749-IQ, 750-IQ, 751-IQ, 752-IQ, 753-IQ nömrəli Qanunlarla 1955-ci il Haaqa Protokoluna, 1961-ci il Qvadalaxara Əlavə Konvensiyasına, 1975-ci il tarixli 1-3 nömrəli Əlavə Protokollara və 4 nömrəli Monreal Protokoluna qoşulmuşdur.

Sonralar Varşova sisteminin təkmilləşdirilməsi və birləşdirilməsi məqsədi ilə Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatının (ICAO) 1995-ci ildə keçirilən iclasından sonra yeni bir konvensiyanın hazırlanması üçün çalışmalar başlanmışdır. Nəhayət 1999-cu il 10-28 may tarixlərində Monreal şəhərində keçirilmiş Hava hüququ üzrə beynəlxalq konfransda “Beynəlxalq hava daşımalarının bəzi qaydalarının unifikasiyası üçün Konvensiya” (bundan sonra “Monreal Konvensiyası”) qəbul edilmiş və İCAO-nun Monrealdakı mənzil-qərargahında bütün dövlətlər, həmçinin regional iqtisadi inteqrasiya təşkilatları¹ tərəfindən imzalanmaq üçün açılmışdır. Konvensiyanın qüvvəyə minməsinə görə onu imzalamış dövlətlər tərəfindən milli qanunvericiliklərinə görə ratifikasiya edilməsi və Konvensiyaya tərəf olan ölkələrin (regional iqtisadi inteqrasiya təşkilatları nəzərə alınmadan) otuzuncusunun ratifikasiya, qəbul, təsdiq və ya qoşulma sənədlərinin depozitari təyin edilən Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatına saxlanca verildiyi tarixdən altmış gün keçməsi şərti müəyyən edilmişdir. Konvensiya qeyd edilən tələbin yerinə yetirilməsi nəticəsində 4 noyabr 2003-cü il tarixindən etibarən Konvensiyaya tərəf olan dövlətlər üçün qüvvəyə minmişdir. Hazır qədər 139 dövlət və Avropa İttifaqı bu Konvensiyaya tərəf olmuşdur. [9] Konvensiyanı imzalamayan istənilən dövlət və ya regional iqtisadi inteqrasiya təşkilatının sonradan istənilən zaman onu qəbul, yaxud təsdiq edə və ya ona qoşula biləcəyi kimi, istənilən iştirakçı dövlətin depozitariyə yazılı bildiriş göndərməklə Konvensiyanı denonsasiya edə biləcəyi də nəzərdə tutulmuşdur. [3, maddə 53-54]

Azərbaycan Respublikası 30 sentyabr 2014-cü il tarixli 1022-IVQ nömrəli Qanunla Monreal Konvensiyasına qoşulmuşdur. Lakin Azərbaycan Monreal Konvensiyasını ona dair qeyd-şərtlə təsdiq etmişdir. Həmin qeyd-şərtə əsasən Monreal Konvensiyasının 57-ci maddəsinə uyğun olaraq Azərbaycan Respublikası Konvensiyanın müddələrinin aşağıdakılara münasibətdə tətbiq edilməyəcəyini bəyan etmişdir:

1. suveren dövlət kimi öz funksiyaları və vəzifələri ilə əlaqədar qeyri-kommersiya məqsədi ilə həyata keçirilən və birbaşa idarə olunan beynəlxalq hava daşımalarına;

¹ “Regional iqtisadi inteqrasiya təşkilatı” dedikdə, müəyyən regionun suveren dövlətləri tərəfindən təsis edilən, bu Konvensiya ilə tənzimlənən bəzi məsələlərə münasibətdə səlahiyyətə malik olan və bu Konvensiyanı imzalamağa və ratifikasiya, qəbul, təsdiq etməyə və ya ona qoşulmağa lazımı qaydada müvəkkil edilmiş hər hansı bir təşkilat başa düşülür. (Monreal Konvensiyası - maddə 53)

2. hərbi qurumları üçün Azərbaycan Respublikasında qeydiyyatda alınmış və ya onun tərəfindən icarəyə götürülmüş, bütün tutumu belə qurumlar tərəfindən və ya onların adından sifariş edilmiş hava gəmiləri ilə həyata keçirilən sərnişin, yük və baqaj daşımalarına. [4, qeyd-şərt]

Monreal Konvensiyası beynəlxalq hava daşımalarına tətbiq edilən istənilən qaydalardan üstün hüquqi qüvvəyə malikdir. Bu Konvensiya ona qoşulan ölkələr arasında həyata keçirilən beynəlxalq hava daşımalarının tənzimlənməsində Varşava sisteminin yerinə keçmişdir. Yəni həm Monreal Konvensiyasına, həm də Varşava sisteminə qoşulmuş ölkələr arasında həyata keçirilən beynəlxalq hava daşımalarına Monreal Konvensiyası tətbiq ediləcəkdir. Monreal Konvensiyasını təsdiq etməmiş ölkələrə və ya ölkələrdən həyata keçirilən beynəlxalq daşımalara isə Varşava Konvensiyasının müddəaları tətbiq ediləcəkdir. [3, maddə 55] Bu baxımdan ölkəmizin Monreal Konvensiyasına qoşulması ilə Varşava Konvensiyasının hüquqi qüvvəsi ölkəmiz üçün də tamamilə ortadan qalxmamışdır. Başqa sözlə Azərbaycanla Monreal Konvensiyasına qoşulmuş ölkələr arasında (həmçinin bu Konvensiyanın şərtlərinə uyğun olaraq ölkə daxilində) həyata keçirilən beynəlxalq hava daşımalarına Monreal Konvensiyası, Monreal Konvensiyasına qoşulmamış, ancaq Varşava sisteminə qoşulmuş ölkələr arasında həyata keçirilən beynəlxalq hava daşımalarına isə Varşava sisteminin müddəaları tətbiq ediləcəkdir.

Monreal Konvensiyası preambuladan, yeddi fəsildən və 57 maddədən ibarətdir. “Ümumi müddəalar” adlanan birinci fəsil Konvensiyanın ümumi tətbiq dairəsini və dövlət tərəfindən həyata keçirilən daşımalara və poçt göndərişlərinin daşınmasına tətbiqi şərtlərini tənzimləyir (Konvensiyanın tətbiq şərtləri barədə aşağıda ətraflı şəkildə izah verilir).

“Sərnişinlərin, baqajın və yüklərin daşınması ilə bağlı tərəflərin sənədləri və vəzifələri” adlanan ikinci fəsildə həm sərnişinlərin və onların baqajlarının, həm də yüklərin daşınması üçün istifadə edilən sənədlər, sənədlərin növləri, tərtib edilmə qaydası, məzmunu, təsviri, sübutedici qüvvəsi, sənədlərə dair tələblərə əməl etməmənin hüquqi nəticəsi tənzimlənilir. Bu Konvensiyaya görə daşıma sənədləri, əksi sübut edilənədək, daşıma müqaviləsinin bağlanması, yükün və orada göstərilən daşıma şərtlərinin qəbul edilməsinin dəlilidir. Bununla belə müvafiq daşıma sənədinin tərtib edilməməsi və ya sənədlərlə bağlı müəyyən edilən tələblərə uyğun olmaması məsuliyyətin məhdudlaşdırılmasına aid qaydalar da daxil olmaqla daşıma müqaviləsinin mövcudluğuna və ya etibarlılığına təsir etməyəcəkdir. [3, maddə 3, 9, 11]

Həmin fəsildə sənədlərdəki məlumatların düzgünlüyünə, təqdim edilən məlumatların və bəyanatların yanlışlığı, qeyri-dəqiqliyi və ya natamamlığına görə tərəflərin məsuliyyəti, yükəndərən və yükalanın hüquqlarının həyata keçirilməsi, o cümlədən yükəndərən yükə sərəncam vermək hüququ və bu hüquqdan istifadə edilməsinin qayda və şərtləri, yükalanın yükün verilməsini tələb etmə hüququ və bu hüquqdan istifadə edilməsinin qayda və şərtləri kimi məsələ

lələr də tənzimlənir. Konvensiyaya görə yükçündən onun tərəfindən və ya onun adından aviayük qaiməsinə daxil edilmiş, həmçinin onun tərəfindən və ya onun adından təqdim edilən məlumatların və bəyanatların yanlışlığı, qeyri-dəqiqliyi və ya natamamlığı səbəbindən daşıyıcıya, yaxud daşıyıcının qarşısında məsuliyyət daşdığı istənilən digər şəxsə dəymiş bütün zərərə görə daşıyıcı qarşısında məsuliyyət daşır. Eləcə də daşıyıcı onun tərəfindən və ya onun adından yük qəbzinə və ya yük qeydinə daxil edilən məlumatların və bəyanatların yanlışlığı, qeyri-dəqiqliyi və ya natamamlığı səbəbindən yükçündənə, yaxud yükçündənə qarşısında məsuliyyət daşdığı digər şəxsə dəymiş bütün zərərə görə yükçündənə qarşısında məsuliyyət daşır. [3, maddə 10]

İkinci fəsildə tənzimlənən məsələlər arasında həmçinin gömrük, polis və ya digər dövlət orqanlarının rəsmiyyətləri ilə bağlı prosedurlar və bu prosedurlara əməl edilməsinə görə məsuliyyət də vardır. Konvensiyaya görə gömrük, polis və ya digər dövlət orqanları tərəfindən müəyyən olunmuş prosedurlara riayət edilməsi zəruri olduqda, yükçündəndən yükün xarakterinin göstərildiyi sənədin təqdim olunması tələb edilə bilər. Yük yükəsalana təhvil verilənə qədər yükçündənə gömrük, polis və ya digər dövlət orqanlarının rəsmiyyətlərinin yerinə yetirilməsi üçün zəruri olan məlumatları və sənədləri təqdim etməlidir. Daşıyıcının, onun əməkdaşlarının, yaxud agentlərinin təqsiri üzündən zərərin vurulması halları istisna olunmaqla, yükçündənə istənilən belə məlumatların və ya sənədlərin olmaması, kifayət etməməsi, yaxud düzgün olmaması nəticəsində vurulan bütün zərərə görə daşıyıcı qarşısında məsuliyyət daşır. Daşıyıcı belə məlumatların və ya sənədlərin düzgünlüyünü və ya kafiliyini yoxlamağa borclu deyil və daşıyıcı üçün bunda irəli gələn vəzifələr, öhdəliklər və ya məsuliyyət yaratmır. [3, maddə 6, 16]

“Daşıyıcının məsuliyyəti və zərərə görə kompensasiyanın dərəcəsi” adlanan üçüncü fəsildə daşıyıcının məsuliyyət halları və şərtləri, məsuliyyətdən azadolma halları və şərtləri, məsuliyyət hədləri və onun tətbiq edilmədiyi hallar, kompensasiya məbləğinin müəyyən edilməsi qaydaları, tərəflərin müqavilə ilə məsuliyyət hədlərini dəyişdirə bilməsi ilə bağlı qeyd-şərtlər və bunun məhdudiyətləri, zərərə görə ilkin ödəmələr, iddianın əsası, daşıyıcının əməkdaşına və ya agentinə Konvensiya normalarının tətbiq edilmə xüsusiyyətləri, yaranmış zərərlə bağlı etirazların irəli sürülmə müddəti və vaxtında etiraz irəli sürülməmənin hüquqi nəticələri, mübahisələrin məhkəmə aidiyyəti, eləcə də mübahisənin arbitraj vasitəsilə həll edilməsinin mümkünlüyü və arbitraj aidiyyəti, iddia müddəti, ardıcıl daşıyıcıların məsuliyyətinin şərtləri və qaydası kimi məsələlər tənzimlənmişdir.

Monreal Konvensiyasına görə daşıyıcı sərnişinin ölümü, bədən xəsarəti alması və gecikdirilməsi, baqajın və yükün məhv olması, itməsi, zədələnməsi və ya gecikdirilməsi səbəbi ilə yaranan zərərə görə məsuliyyət daşır. Daşıyıcının məsuliyyəti bir qayda olaraq məhdudlaşdırılıb. Lakin Varşava Konvensiyasından fərqli olaraq Monreal Konvensiyasında sərnişinlərin ölümü və ya bədən xə-

sarəti almaları səbəbindən yaranan zərərə görə daşıyıcının tam məsuliyyəti prinsipi əsas alınır. Başqa sözlə Konvensiyada bu halla bağlı iki mərhələli təzminat sistemi müəyyən edilir: birinci mərhələdə hər bir sərnişin üçün 100.000 SDR-dən artıq olmayan zərərə münasibətdə daşıyıcı öz məsuliyyətini istisna edə və ya məhdudlaşdırma bilməz; ikinci mərhələdə isə 100.000 SDR-dən artıq zərərə görə daşıyıcının məsuliyyəti təqsirindən asılı olaraq məhduddur (lakin bu halda daşıyıcının təqsirli olduğu dəlil olaraq qəbul edilib, əksi, yəni məsuliyyətdən azad olmaq üçün Konvensiyada müəyyən edilən hallar daşıyıcı tərəfindən sübut ediləlidir). [3, maddə 21] Bundan başqa daşıyıcının məsuliyyəti aşağıdakı kimi məhdudlaşdırılır:

- Sərnişinlərin gecikdirilməsi halında yaranan zərərə görə hər bir sərnişinə münasibətdə 4150 xüsusi borcalma hüququnun məbləği ilə;

- Baqajın daşınması zamanı məhv edilmə, itirilmə, korlama və ya gecikdirilmə halında yaranan zərərə görə sərnişinin qeydiyyatda alınmış baqajın daşıyıcıya təhvil verilməsi anında çatdırılmada maraqlı olması barədə xüsusi bəyannamə verdiyi və zəruri olduğu təqdirdə əlavə yığım ödədiyi hallar istisna edilməklə, hər bir sərnişinə münasibətdə 1000 xüsusi borcalma hüququnun məbləği ilə;

- Yükün daşınması zamanı məhv edilmə, itirilmə, korlama və ya gecikdirilmə halında yaranan zərərə görə yükəndərinin yerin daşıyıcıya təhvil verilməsi anında çatdırılmada maraqlı olması barədə xüsusi bəyanat verdiyi və zəruri olduğu təqdirdə əlavə yığım ödədiyi hallar istisna edilməklə, hər kiloqram üçün 17 xüsusi borcalma hüququnun məbləği ilə. [3, maddə 22]

Bu hədlərə iddiaçının milli qanunvericiliyə müvafiq olaraq tələb edə bildiyi məhkəmə xərcləri və faizlər də daxil olmaqla, iddiaçının məhkəmə istintaqı üzrə çəkdiyi digər xərclər aid edilmir. Bununla yanaşı, ziyanın daşıyıcının, onun öz səlahiyyətləri daxilində fəaliyyət göstərən əməkdaşlarının, yaxud agentlərinin ziyan vurmaq niyyəti ilə, yaxud düşünmədən və bunun nəticəsində ziyanın dəyər biləcəyi dərk olunmaqla edilmiş hərəkəti və ya hərəkətsizliyi nəticəsində baş verdiyi sübut ediləcəyi təqdirdə, daşıyıcının məsuliyyəti məhdudlaşdırılması qaydasından istifadə edə bilməyəcəkdir. [3, maddə 22]

Daşıyıcıya münasibətdə daşıma müqaviləsinə Konvensiyada nəzərdə tutulardan daha yüksək məsuliyyət hədlərinin tətbiq edilməsi, yaxud heç bir məsuliyyət həddinin tətbiq edilməməsi barədə qeyd-şərt edilməsinə icazə verilir. Lakin daşıyıcının məsuliyyətdən azad olunmasına və ya Konvensiyada təsbit ediləndən daha aşağı məsuliyyət həddi müəyyən olunmasına dair hər hansı bir qeyd-şərt edilməsi qadağandır, belə qeyd-şərt etibarsız sayılır və heç bir hüquqi nəticə doğurmur. Bununla belə, daşıyıcının daşıma müqaviləsinə bağlamaqdan imtina etmək, Konvensiyada nəzərdə tutulan hər hansı müdafiə vasitəsindən imtina etmək və yaxud Konvensiyanın müddəalarına zidd olmayan şərtlər müəyyən etmək hüququ saxlanılır. [3, maddə 25-27]

Bir maddədən ibarət "Qarışıq daşımalar" adlanan dördüncü fəsil həm hava daşımalarından, həm də digər daşıma növlərindən istifadə edilməklə beynəlxalq

daşıma həyata keçirildiyi zaman yaranan münasibətlərə Konvensiyanın müddəalarının tətbiq edilib-edilməyəcəyini tənzimləyir. Belə ki, Konvensiyanın 38-ci maddəsinə əsasən qismən hava ilə, qismən də hər hansı digər daşıma üsulu ilə həyata keçirilən qarışıq daşıma zamanı bu Konvensiyanın müddəaları yalnız beynəlxalq hava daşımaya münasibətdə tətbiq ediləcəkdir. Hətta tərəflər hava daşıma sənədinə digər daşıma vasitələri ilə daşımalara aid şərtləri də daxil etsələr, bu Konvensiyanın müddəaları yenə də qarışıq daşımanın yalnız hava daşımaya hissəsinə şamil ediləcəkdir. Konvensiyaya görə hava daşımalarının müddətinə hava limanından kənarında həyata keçirilmiş heç bir yerüstü daşıma, dəniz daşımaya və ya daxili su yolu ilə daşıma daxil deyildir. Bununla belə, Konvensiyada bu qaydadan istisnalar da nəzərdə tutulub. Belə ki, “Yükün zədələnməsi” adlı 18-ci maddənin 4-cü hissəsinə görə əgər hava limanından kənarında həyata keçirilmiş yerüstü daşıma, dəniz daşımaya və ya daxili su yolu ilə daşıma yükləmə, təhvil vermə, yaxud bir yerdən başqa yerə yüklənmə məqsədi ilə hava daşımaya müqaviləsinin icrası üçün həyata keçirilsə, bütün zərər əksi sübut edilənə qədər hava daşımaya zamanı baş vermiş hesab edilir və bütövlükdə bu Konvensiyanın normaları ilə tənzimlənir. Eləcə də daşıyıcı tərəflər arasındakı razılaşmaya uyğun olaraq hava ilə daşınması nəzərdə tutulan daşımanı yükləyicinin razılığı olmadan tamamilə və ya qismən hər hansı digər nəqliyyat növü ilə əvəz edirsə, belə daşıma da hava daşımaya müddətində həyata keçirilən daşıma hesab edilir və bu daşımaya Monreal Konvensiyasının normaları tətbiq edilir.

“Müqavilə üzrə daşıyıcı olmayan şəxs tərəfindən həyata keçirilən daşımalar” adlanan beşinci fəsilə faktiki daşıyıcı ilə bağlı məsələlər, o cümlədən müqavilə üzrə daşıyıcı və faktiki daşıyıcının fərqi və qarşılıqlı münasibətləri, faktiki daşıyıcının məsuliyyət şərtləri və hədləri, faktiki daşıyıcıya qarşı etiraz və iddia irəli sürülməsi qaydası, Konvensiya normalarının ona tətbiq edilməsi xüsusiyyətləri, faktiki daşıyıcının əməkdaşları və agentlərinin məsuliyyəti, faktiki daşıyıcıya qarşı irəli sürülən iddiaların məhkəmə aidiyyəti kimi məsələlər tənzimlənir.

Konvensiyaya görə daşıma müqaviləsinə əsas tərəf qismində bağlayan şəxs müqavilə üzrə daşıyıcı, müqavilə üzrə daşıyıcının verdiyi səlahiyyət çərçivəsində daşımanın tam və ya bir hissəsini faktiki olaraq həyata keçirən, lakin ardicil daşıyıcı olmayan şəxs isə faktiki daşıyıcı sayılır. Konvensiyanın qaydaları, müqavilə üzrə daşıyıcıya müqavilədə nəzərdə tutulan bütün daşımaya münasibətdə, faktiki daşıyıcıya isə yalnız özünün həyata keçirdiyi daşımaya münasibətdə tətbiq edilir. Faktiki daşıyıcı da Konvensiyada nəzərdə tutulan hüquq və vəzifələrə, o cümlədən məsuliyyət həddi, məsuliyyətdən azad olma hallarından istifadə etmək hüququna sahibdir. Faktiki daşıyıcı tərəfindən həyata keçirilən daşımaya münasibətdə faktiki daşıyıcının və onun əməkdaşlarının və agentlərinin öz vəzifələrinin icrası çərçivəsindəki hərəkətləri və ya hərəkətsizliyi eynilə müqavilə üzrə daşıyıcının hərəkətləri və ya hərəkətsizliyi, eləcə də müqavilə üzrə daşıyıcının və onun əməkdaşlarının və agentlərinin öz vəzifələrinin icrası çərçivəsində

dəki hərəkətləri və ya hərəkətsizliyi eynilə faktiki daşıyıcının hərəkətləri və ya hərəkətsizliyi hesab edilir. Lakin faktiki daşıyıcının razılığı olmadan müqavilə üzrə daşıyıcının Konvensiya ilə ona həvalə edilməyən öhdəlikləri öz üzərinə götürməsi, Konvensiyada nəzərdə tutulan hüquqlardan və ya müdafiə vasitələrindən imtina etməsi və ya Konvensiyanın 22-ci maddəsində nəzərdə tutulan çətdirilməməsi maraqlı haqqında hər hansı bir xüsusi bəyanat faktiki daşıyıcıya şamil edilməyəcəkdir. Həmçinin, reşes və kompensasiya hüququ da daxil olmaqla müqavilə üzrə daşıyıcı ilə faktiki daşıyıcı arasında yaranan hüquq və öhdəliklərə, bəzi müddəaları istisna olmaqla bu fəslin normaları tətbiq edilmir. [3, maddə 39-48]

“Digər müddəalar” adlanan altıncı fəsildə Monreal Konvensiyasının beynəlxalq hava daşımalarına məcburi tətbiq edilməsi, daşıyıcıların məsuliyyətinin icbari sığorta etdirilməsi, fəvqəladə hallarla bağlı həyata keçirilən daşımaya Konvensiyanın bəzi müddəalarının tətbiq edilməməsi, Konvensiyada nəzərdə tutulan günlərin müəyyən edilməsi məsələləri tənzimlənir. Konvensiyanın tələbinə görə zərərin vurulmasından əvvəl tərəflərin bu Konvensiyanın tələblərinin tətbiq edilməməsi ilə bağlı daşıma müqaviləsinə daxil etdikləri istənilən müddəə və xüsusi razılaşma etibarsız hesab edilir. Göründüyü kimi tərəflərin zərərin vurulmasından sonra Konvensiyanın tətbiq edilməyəcəyinə dair razılaşması etibarlıdır. Konvensiyada ona qoşulmuş dövlətlərin həm öz daşıyıcılarından, həm də onun ərazisinə uçuşlar həyata keçirən daşıyıcılardan öz məsuliyyətlərinin lazımı qaydada sığorta olunmasını və bununla bağlı müvafiq təsdiqedicə sənəd təqdim etməsini tələb etmək imkanı tanınmışdır. [3, maddə 49, 50]

“Yekun müddəalar” adlanan sonuncu fəsildə isə Monreal Konvensiyasının imzalanması, ratifikasiya edilməsi və qüvvəyə minməsi, denonsasiyası qaydası, Monreal Konvensiyasının Varşava Konvensiyası və digər sənədlərlə əlaqəsi, müxtəlif hüquq sistemlərinin tətbiq edildiyi iki və ya daha çox ərazi vahidi olan dövlətlərdə bu Konvensiyanın tətbiqi xüsusiyyətləri, Konvensiyaya qeyd-şərt edilməsinin mümkünlüyü və çərçivəsi tənzimlənmişdir. Konvensiya rus, ingilis, ərəb, ispan, çin və fransız dillərində tərtib edilmiş və bütün mətnlər bərabər, autentikdir.

Monreal Konvensiyasının tətbiqi dairəsi, şərtləri Konvensiyanın birinci fəslinin normaları və digər müddəalarının məzmunu ilə müəyyən edilə bilər. Konvensiyanın 1-ci maddəsinə görə “Bu Konvensiya şəxslərin, baqajın və ya yükün hava gəmisi vasitəsilə ödəniş müqabilində həyata keçirilən hər bir beynəlxalq daşımaya tətbiq edilir. Konvensiya həmçinin hava nəqliyyatı müəssisəsi tərəfindən hava gəmisi ilə həyata keçirilən əvəzsiz daşımalara da tətbiq edilir.” Bu və digər normaların tələbləri nəzərə alınaraq Monreal Konvensiyasının tətbiqi şərtləri aşağıdakı kimi qruplaşdırıla bilər:

1. Daşımanın beynəlxalq xarakterli olması. Monreal Konvensiyasının 1-ci maddəsinin 2-ci hissəsində beynəlxalq daşımaya anlayış verilir: “Bu Konvensiyanın məqsədləri üçün “beynəlxalq daşıma” tərəflərin razılaşmasına əsasən da-

şımada fasilənin, yaxud bir nəqliyyat vasitəsindən digərinə yükləmənin olub-olmamasından asılı olmayaraq, yoladüşmə və təyinat yeri hər iki iştirakçı dövlətin ərazisində və ya razılaşıdırılmış dayanacaq digər dövlətin ərazisində olarsa, hətta bu dövlət iştirakçı dövlət olmadıqda belə, eyni iştirakçı dövlətin ərazisində yerləşdiyi istənilən daşımanı bildirir. Eyni bir iştirakçı dövlətin ərazisindəki iki məntəqə arasında belə dayanma olmadan həyata keçirilən daşınma bu Konvensiya baxımından beynəlxalq daşıma hesab edilmir.”

Konvensiyaya görə hava gəmiləri ilə həyata keçirilən daşımının beynəlxalq xarakterli daşıma sayılması üçün iki fərqli hal nəzərdə tutulur:

- Birincisi, daşıma ən azı iki müxtəlif dövlətin arasında həyata keçirilirsə və yoladüşmə yerinin və təyinat yerinin yerləşdiyi hər iki ölkə bu Konvensiyanın iştirakçısıdırsa bu daşıma beynəlxalq daşıma sayılacaqdır.

Daşıma prosesi zamanı fasilənin olub-olmaması və ya daşıma prosesində bir nəqliyyat vasitəsindən digərinə yenidən yükləmənin həyata keçirilib-keçirilməməsi əhəmiyyət kəsb etmir. Digər tərəfdən daşımının beynəlxalq daşıma sayılması üçün daşımının faktiki olaraq iki və ya bir neçə dövlətin ərazisində həyata keçirilməsi deyil, tərəflərin Konvensiyaya iştirakçısı olan müxtəlif dövlətlər arasında daşımının həyata keçiriləcəyi barədə razılaşması əsasdır. Başqa sözlə müqavilə tərəflərinin daşımının Konvensiyada iştirak edən dövlətin ərazisində yerləşən yoladüşmə yerindən yenə də Konvensiyada iştirak edən başqa bir dövlətin ərazisində yerləşən təyinat yerinə daşınacağı barədə razılaşmaları olmalıdır. Lakin daşımının hər hansı səbəbdən həyata keçirilməməsi, eyni bir ölkənin sərhədləri daxilində başa çatması və ya tərəflərin razılaşmasında olmayan, ancaq faktiki olaraq iki müxtəlif dövlət arasında həyata keçirilməsi daşımının beynəlxalq xarakterinə təsir göstərmir. Eləcə də, daşıma müqaviləsinin tərəflərinin, daşıma prosesinin iştirakçılarının milli mənsubiyyəti, qeydiyyat yeri də daşımının beynəlxalq xarakterli olub-olmaması üçün meyar təşkil etmir. Belə ki, daşıyıcının, sərnişinin, yükgöndərənin və ya yükalanın eyni və ya müxtəlif dövlətin vətəndaşı olması daşımının beynəlxalq xarakterli olub-olmaması baxımından əhəmiyyət kəsb etmir. [8, s.297]

- İkincisi, daşıma yoladüşmə yeri və təyinat yeri Konvensiyaya iştirakçısı olan eyni bir dövlətin ərazisində həyata keçirilirsə və tərəflərin razılaşmasında bu daşıma prosesi çərçivəsində Konvensiyaya tərəf olan və ya olmayan başqa bir dövlətin ərazisində dayanma yeri müəyyən edilibsə bu daşıma da beynəlxalq daşıma sayılır. Lakin eyni iştirakçı dövlətin ərazisindəki iki məntəqə arasında belə dayanma olmadan həyata keçirilən daşınma bu Konvensiya baxımından beynəlxalq daşıma hesab edilmir. Bununla belə, bir neçə ardıcıl daşıyıcı vasitəsilə həyata keçiriləli olan daşıma bir müqavilə və yaxud bir sıra müqavilələrdə nəzərdə tutulmasından asılı olmayaraq, əgər tərəflər onu bir əməliyyat kimi nəzərdə tutmuşdursa, onda belə daşıma bu Konvensiyanın tətbiqi nöqtəyi-nəzərindən vahid daşıma hesab edilir və o bir və ya bir neçə müqavilənin bütünlüklə

yalnız eyni dövlətin ərazisində yerinə yetirilməsindən asılı olmayaraq öz beynəlxalq xarakterini itirmir.

Dayanma yeri dedikdə, sərnişinləri düşürtmək və ya mindirmək, yükü boşaltmaq və ya yükləmək məqsədi ilə daşıma prosesinə fasilə verilməsi, hava gəmisinin hər hansı başqa bir ölkə ərazisində dayanması başa düşülür. Burada da faktiki gedilən yol, dayanma yeri deyil, müqavilə ilə razılaşdırılmış olan yol və dayanma yeri əsas alınır. [5, s.23] Bu səbəblə eyni bir hava gəmisində olan sərnişinlərin, yüklərin bir hissəsinə münasibətdə daşıma beynəlxalq xarakterdə olduğu halda, digərləri üçün olmaya bilər. Məsələn, hava gəmisi ilə Bakı şəhərindən Naxçıvan şəhərinə sərnişin daşınması zamanı əgər tərəflərin razılaşmasında hava gəmisinin Tiflis şəhərindən dayanacağı nəzərdə tutulubsa, bu zaman daşıma eyni bir ölkənin ərazisində (Azərbaycanın ərazisi olan Bakıdan Naxçıvana) həyata keçirilməsinə baxmayaraq bu daşıma beynəlxalq daşıma sayılacaq. Əks təqdirdə daşıma birbaşa həyata keçiriləcəksə, yəni qeyd edilən misalə uyğun olaraq, Bakıdan birbaşa Naxçıvana daşıma həyata keçirilirsə, o zaman Konvensiya baxımından bu daşıma beynəlxalq daşıma sayılmır. Bununla belə, bu daşıma Konvensiya baxımından beynəlxalq daşıma sayılmasa da “Aviasiya haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanununa (AHQ) görə həyata keçirilən daşımalara Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı beynəlxalq müqavilələr tətbiq edilir². Ona görə də hətta Konvensiyaya baxımından beynəlxalq daşıma sayılmayan daxili daşımalara da Monreal Konvensiyasının müddələrinin tətbiq edilməsi mümkündür.

2. Daşıma müqaviləsinin bağlanmış olması. Konvensiyada bu şərt birbaşa göstərilməsə də ümumi normaların məzmunundan müəyyən edilə bilər. Bu səbəblə, daşıma müqaviləsi bağlamadan hava gəmisinə qaçaq minən şəxslərə və ya qaçaq daşınan bagaj və yüklərə bu Konvensiya normaları tətbiq edilməyəcəkdir. Çünki burada müqavilənin bağlanması üçün zəruri olan bir-birinə uyğun qarşılıqlı iradə ifadələri mövcud deyil. Konvensiyada daşıma müqaviləsinin bağlanması qaydası və forması ilə bağlı ayrı bir göstəriş olmadığından, bu məsələ milli qanunvericilik normaları ilə tənzimlənəcəkdir. Azərbaycan qanunvericiliyi tətbiq ediləcəyi halda, qanunvericiliyimizdə daşıma müqaviləsinin forması ilə bağlı məcburi göstəriş olmadığından bu müqavilə istənilən formada bağlana bilər. [6, s.30-32; 7, s.216-217] Digər tərəfdən, Konvensiyada nəzərdə tutulan daşıma sənədləri də müqavilənin bağlanmış hesab edilməsi və ya etibarlı olması baxımından deyil, sadəcə onun mövcudluğunun və məzmununun sübut edilməsi baxımından istifadə edilə bilər. [8, s.296] Konvensiyanın 3-cü maddəsinin 5-ci

² AHQ-nun 49-cü maddəsinə əsasən hava gəmilərinin istismarı ilə əlaqədar vurulan zərərə (hava daşımaları ilə əlaqədar sərnişinlərə, bagaja və ya yükə vurulan zərərə və hava gəmisinin istismarı zamanı hava gəmisi ilə daşınmayan şəxslərə və ya onların əmlakına vurulan zərərə) görə məsuliyyətin əsasları və məsuliyyətə cəlb edilmə qaydası bu fəslin müddələri nəzərə alınmaqla Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyi və tərəfdar çıxdığı beynəlxalq müqavilələrlə müəyyən edilir.

hissəsinə və 9-cu maddəsinə əsasən daşıma sədləri ilə bağlı tələblərə əməl olunmaması, məsuliyyətin məhdudlaşdırılmasına aid qaydalar da daxil olmaqla, hər halda bu Konvensiyanın qaydalarının təsiri altına düşən daşıma müqaviləsinin mövcudluğuna və ya etibarlılığına təsir etmir. Konvensiyanın 11-ci maddəsinin 1-ci hissəsinə görə də aviayük qaiməsi və ya yük qəbzi, əksi sübut edilənədək müqavilənin bağlanması, yükün və orada göstərilən daşıma şərtlərinin qəbul edilməsinin dəliliyədir. Normaların tələbindən görüldüyü kimi daşıma sənədi daşıma müqaviləsi ilə eyniləşdirilmir, müqavilənin forması ilə bağlı deyil və daşıma sənədi olmasa da daşıma müqaviləsinin mövcudluğu və məzmunu hər hansı bir başqa üsullarla sübut edilə bilər.

3. Daşımanın hava gəmisi ilə həyata keçirilməsi. Konvensiyada hava gəmisinin anlayışı verilmədiyi kimi onun böyüklüyü, xüsusiyyəti, quruluşu, model kimi hallar Konvensiyanın tətbiq edilməsi baxımından heç bir rol oynamır. Belə olan halda hava gəmisinin anlayışı milli qanunvericiliyə əsasən müəyyən edilir. AHQ-nun 1.0.13-cü maddəsinə əsasən hava gəmisi dedikdə, hava ilə qarşılıqlı təsir hesabına atmosferdə qalan (yer və su səthindən əks olunan hava ilə qarşılıqlı təsir istisna olmaqla) hər hansı aparat başa düşülür. Daşıma qismən hava gəmisi ilə, qismən də hər hansı digər nəqliyyat vasitəsi ilə qarışıq həyata keçirildikdə bu Konvensiyanın müddəaları bəzi istisnalar xaric yalnız hava gəmisi ilə həyata keçirilən daşımaya tətbiq ediləcəkdir. Lakin digər nəqliyyat vasitələri ilə daşıma hava gəmisinə yükləmə, təhvil vermə, yaxud bir yerdən başqa yerə yükləmə məqsədi ilə həyata keçirilirsə, bütövlükdə bu Konvensiya tətbiq ediləcəkdir. Həmçinin daşıyıcı hava gəmisi ilə daşınması nəzərdə tutulan daşımanı yükləyənin razılığı olmadan tamamilə və ya qismən hər hansı digər nəqliyyat növü ilə əvəz edirsə, bu daşımaya da Monreal Konvensiyasının normaları tətbiq edilir. [3, maddə 18]

4. Daşımanın əvəzli olması. Belə ki, Konvensiya bir qayda olaraq kommersiya xarakterli yük və sərnişin daşımalarına tətbiq edilir. Ona görə də Konvensiyanın tətbiq edilə bilməsi üçün daşıma bir qayda olaraq haqq qarşılığında həyata keçirilməlidir. Haqqın isə mütləq şəkildə pul olması vacib deyil. Digər tərəfdən əvəzin ödənilməsi deyil, tərəflər arasında razılaşdırılmış olması və müəyyən edilə bilən olması kifayətdir. Ancaq Konvensiyaya görə bəzi hallarda əvəzsiz həyata keçirilən daşımalara da bu Konvensiya tətbiq edilir. Belə ki, Konvensiyanın 1-ci maddəsinə görə bir hava nəqliyyatı müəssisəsi tərəfindən hava gəmisi ilə haqq ödənilmədən (əvəzsiz) həyata keçirilən daşımalara da bu Konvensiya eyni qaydada tətbiq ediləcəkdir. Bu maddənin məqsədi kommersiya xarakterli daşımaları həyata keçirən hava daşıma şirkətlərinin əvəzsiz bilet verdiyi şəxslərə dəyən zərərə görə daşıyıcının məsuliyyəti ilə bağlı bu Konvensiyanın tətbiq edilə bilməsini təmin etməkdir. [5, s. 26]

5. Daşımanın predmetini yük, sərnişin və baqaj təşkil etməsi. Konvensiyada daşınan sərnişinlərə, baqaja və ya yükə dair hər hansı qayda və ya məhdudiyyət müəyyən edilmir. Ona görə bütün insanların və daşına bilən maddi varlığı

olan bütün əşyaların daşınmasının Konvensiyanın tətbiqi dairəsinə daxil olduğu deyilə bilər. Bununla belə, təhlükəli yüklərin daşınması ilə bağlı xüsusi qaydalar olduğundan belə yüklərin daşınması zamanı həmin qaydalar da nəzərə alınmalıdır. Həmçinin Konvensiyanın 2-ci maddəsinin tələbinə görə daşıyıcılarla poçt administrasiyaları arasındakı münasibətlərə tətbiq edilən qaydalara uyğun olaraq daşıyıcının müvafiq poçt administrasiyası qarşısında məsuliyyəti məsələsi istisna olmaqla, hər hansı bir beynəlxalq poçt göndərişlərinin daşınmasına bu Konvensiya tətbiq edilmir.

Monreal Konvensiyası digər şərtlərə uyğun olaraq dövlət və ya ümumi hüququn digər hüquqi şəxsləri tərəfindən həyata keçirilən daşımalara, faktiki daşıyıcılar tərəfindən həyata keçirilən daşımalara da tətbiq edilir. Bununla belə bu Konvensiya bir qayda olaraq aşağıdakı münasibətlərə tətbiq edilmir:

- Beynəlxalq poçt daşımaları üzrə münasibətlərə;
- Müqavilə üzrə daşıyıcı ilə faktiki daşıyıcı arasındakı münasibətlərə;
- Yükəgöndərənə yükəalan arasındakı münasibətlərə;
- Hüquqları ya yükəgöndərəndən, ya da yükəalandan irəli gələn üçüncü şəxslər arasındakı münasibətlərə;
- Qismən hava ilə və qismən hər hansı digər daşıma üsulu ilə həyata keçirilən qarışıq daşıma zamanı, bəzi istisnalar xaric digər nəqliyyat növləri ilə həyata keçirilən daşımalarla bağlı münasibətlərə;
- Zərərə görə məsuliyyət daşıyan şəxsin hər hansı bir digər şəxsə qarşı reqres hüququna malik olub-olmaması barədə məsələyə;
- Bəzi istisnalar xaric, müqavilə üzrə daşıyıcı ilə faktiki daşıyıcının qarşılıqlı münasibətlərinə, o cümlədən istənilən reqres və ya məsuliyyətdən azad etmə məsələlərinə;

Beləliklə, 1999-cu il tarixli “Beynəlxalq hava daşımalarının bəzi qaydalarının unifikasiyası üçün Konvensiya” yuxarıda göstərilən şərtlər çərçivəsində həyata keçirilən beynəlxalq hava daşımalarına tətbiq ediləcəkdir.

İstinadlar:

1. “Aviasiya haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu, 24 iyun 2005-ci il tarixli, 944-IIQ nömrəli
2. “Beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün” Konvensiya, 1929-cu il.
3. “Beynəlxalq hava daşımalarının bəzi qaydalarının unifikasiyası üçün Konvensiya”, 1999-cu il.
4. “Beynəlxalq hava daşımalarının bəzi qaydalarının unifikasiyası üçün Konvensiya”nın təsdiq edilməsi haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanununu, 30 sentyabr 2014-cü il tarixli 1022-IVQ nömrəli
5. Bozabalı Banu Bozkurt, “Hava Yoluyla Yolcu Taşıma Sözləşmələrində Taşıyanın Ölüm və Cismani Zarardan Doğan Hukuki Sorumluluğu”, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2013, s. 19-38
6. Natiq Əsgərov, “Yük Daşınması Müqaviləsi: Xüsusiyyətləri və Hüquqi Təbiəti”, Nəqliyyat hüququ” Elmi nəzəri, təcrübi jurnal, № 1, Bakı 2013, s. 28-38.

7. Natiq Əsgərov, “Yük Daşınması Müqaviləsinin Forması”, “Gənc Tədqiqatçıların I Beynəlxalq Elmi Konfransı” Materialları, Bakı 2013, s. 216-217.

8. Natiq Əsgərov, “Azərbaycan Respublikası Mülki Məcəlləsinin 850.1-ci Maddəsinə Əsasən Yük Daşınması Müqaviləsinin Anlayışının Təhlili”, “Müasir Dövrə Azərbaycan Respublikasında Hüquq Elminin və Təhsilinin Əsas İnkişaf Tendensiyaları” mövzusunda Beynəlxalq Elmi-praktiki konfransın materialları, 1-2 iyun, II Cild, Bakı 2017, s. 294-298.

9. https://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/mtl99_en.pdf

ОСОБЕННОСТИ И УСЛОВИЯ ПРИМЕНЕНИЯ МОНРЕАЛЬСКОЙ КОНВЕНЦИИ ДЛЯ УНИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Натик Аскеров*

Резюме

Авиaperевозки на сегодняшний день считаются самым безопасным и быстрым транспортом. Быстрое развитие и расширение воздушных перевозок, в свою очередь, обуславливает необходимость существования универсальных правил, регулирующих эти отношения. Варшавская конвенция 1929 года была первым универсальным международным соглашением о международном воздушном транспорте. Однако, поскольку эта Конвенция не отвечает сложившимся с течением времени требованиям гражданской авиации, в разное время принимались протоколы и дополнительные конвенции, которые дополняют и изменяют Конвенцию с целью ее модернизации и адаптации к требованиям. Все эти документы вместе составляют «Варшавскую систему». Впоследствии, с целью совершенствования Варшавской системы и объединения всех этих правил в единый документ, в 1999 году была окончательно принята «Конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок», получившая название Монреальской конвенции. Монреальская конвенция в основном содержит положения, которые будут более эффективно и действенно защищать интересы грузоотправителей и грузополучателей. Эта Конвенция в основном определяет три вопроса, связанных с международными воздушными перевозками, - перевозочные документы, ответственность перевозчика по договору перевозки и правила предъявления претензий к перевозчику. Монреальская конвенция применяется не ко всем воздушным перевозкам, а только к перевозкам, осуществляемым в соответствии с условиями, изложенными в Конвенции. В данной статье предпринята попытка определить общие черты Монреальской конвенции и условия ее применения.

Ключевые слова: *Варшавская система, Варшавская конвенция, Монреальская конвенция, Международная организация гражданской авиации, воздушный транспорт, международные перевозки, смешанные перевозки.*

* д.ф.п.п., докторант кафедры международного частного права и европейского права Бакинского государственного университета

**FEATURES AND CONDITIONS OF APPLICATION
OF THE MONTREAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION
OF CERTAIN RULES FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR**

Natig Asgarov*

Abstract

Air transportation is considered the safest and fastest transportation today. The rapid development and expansion of air transportation, in turn, necessitates the existence of universal rules governing these relations. The Warsaw Convention of 1929 was the first universal international agreement on international air transport. However, since this Convention does not meet the requirements of the civil aviation that has developed over time, Protocols and additional Conventions have been adopted at various times, which add to and amend the Convention in order to modernize it and adapt it to the requirements. All these documents together make up the "Warsaw system". Subsequently, with the aim of improving the Warsaw system and unifying all these rules in a single document, the "Convention for the unification of certain rules of international air transport" called the Montreal Convention was finally adopted in 1999. The Montreal Convention mainly contains provisions that will protect the interests of shippers and shippers more effectively and efficiently. This Convention mainly defines three issues related to international air transport - the documents of carriage, the liability of the carrier under the contract of carriage, and the rules on bringing claims against the carrier. The Montreal Convention does not apply to all air transport, but only to transport carried out in accordance with the conditions set out in the Convention. This article tried to determine the general features of the Montreal Convention and the conditions of its application.

Keywords: *Warsaw system, Warsaw Convention, Montreal Convention, International Civil Aviation Organization, air transport, international transport, mixed transport.*

* Ph.D in law, doctoral student of the “International Private Law And European Law” Department (Baku State University)