

DOI: 10.5281/zenodo.15310647

Beynəlxalq hava daşımalarının hüquqi tənzimlənməsində “Varşava Sistemi”nin əhəmiyyəti və xarakteri

Əsgərov Natiq Fərhad oğlu,
hüquq üzrə fəlsəfə doktoru, BDU-
nun “Beynəlxalq xüsusi hüquq və Av-
ropa hüququ kafedrasının” dosenti,
elmlər doktoru proqramı üzrə dokto-
rantu.

E-mail: natigasgerov@yahoo.com

Beynəlxalq hava daşımacılığının sürətlə inkişafı və genişlənməsi öz növbəsində bu münasibətləri tənzimləyən universal qaydaların qəbul edilməsini zəruri edirdi. Bu məqsədlə 1929-cu ildə Varşavada hava daşımalarına dair ilk universal beynəlxalq müqavilə olan “Beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün Konvensiya” qəbul edilmişdir. Varşava Konvensiyası adlanan bu Konvensiya həm yüklərin, həm də sərnişinlərin və onların baqajının beynəlxalq hava yolu ilə daşınmasının hüquqi rejimini tənzimləyir. Lakin Konvensiya zamanla sürətlə inkişaf edən mülki aviasiyanın tələblərinə cavab vermədiyi üçün onun modernləşdirilməsi və tələblərə uyğunlaşdırılması məqsədi ilə müxtəlif dövrlərdə konvensiyaya əlavə və dəyişikliklər edən əlavə konvensiya və protokollar qəbul edilmişdir. Belə ki, 1955-ci il tarixli “Haaqa Protokolu”, 1961-ci il tarixli “Qvadalaxara Əlavə Konvensiyası”, 1971-ci il tarixli “Qvatemala Protokolu”, 1975-ci il tarixli “Monreal Protokolları” ilə Varşava Konvensiyasına əlavə və dəyişikliklər edilmişdir. Qeyd olunan bütün sənədlər birlikdə “Varşava sistemi”ni təşkil edir. Bu məqalədə “Varşava sistemi”nin əhəmiyyəti, ümumi xüsusiyyətləri və tətbiqi şərtləri araşdırılmışdır.

Açar sözlər: Varşava Konvensiyası, Varşava sistemi, Varşava/Haaqa Konvensiyası, beynəlxalq hava daşımaları, məsuliyyət həddi, daşıyıcı.

Beynəlxalq hava daşımacılığının sürətlə inkişafı və genişlənməsi öz növbəsində bu münasibətləri tənzimləyən universal qaydaların qəbul edilməsini zəruri edirdi. Bu məqsədlə dünyada ilk dəfə beynəlxalq hava daşımalarının universal hüquqi tənzimlənməsi üçün

“Varşava sistemi” adlanan normativ baza yaradılmışdır. Bu sistemin əsasını 1929-cu il 12 oktyabr tarixində Varşavada imzalanmış “Beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün Konvensiya” (bundan sonra qıscaca “Varşava Konvensiyası”) təşkil edir. Lakin həmin Konvensiya zamanla sürətlə inkişaf edən mülki aviasiyanın tələblərinə cavab vermədiyi üçün onun modernləşdirilməsi və tələblərə uyğunlaşdırılması məqsədi ilə müxtəlif dövrlərdə konvensiyaya əlavə və dəyişikliklər edən əlavə konvensiya və protokollar qəbul edilmişdir. Belə ki,

1955-ci il 28 sentyabr tarixli “Haaqa Protokolu”, 1961-ci il 18 sentyabr tarixində Qvadalaxarada imzalanmış “Müqavilə üzrə daşıyıcı olmayan şəxslərin həyata keçir-



dikləri 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 Monreal Protokolu (“Monreal Protokolları”) ilə Varşava Konvensiyasına əlavə və dəyişikliklər edilmişdir. Varşava Konvensiyası daxil bütün qeyd olunan sənədlər birlikdə “Varşava sistemi”ni təşkil edir. Dünyanın 150-dən çox ölkəsi¹, o cümlədən Azərbaycan Respublikası Varşava sisteminə qoşulmuşdur. Belə ki, Azərbaycan Respublikası 9 noyabr 1999-cu il tarixində 747-IQ nömrəli Qanunla 1929 tarixli Varşava Konvensiyasına və eyni tarixli müvafiq olaraq 748-IQ nömrəli Qanunla 1955-ci il tarixli Haaqa Protokoluna, 749-IQ nömrəli Qanunla 1961-ci il tarixli Qvadalaxara Əlavə Konvensiyasına, 750-IQ nömrəli Qanunla 1975-ci il tarixli 1 nömrəli Əlavə Protokola, 751-IQ nömrəli Qanunla 1975-ci il tarixli 2 nömrəli Əlavə Protokola, 752-IQ nömrəli Qanunla 1975-ci il tarixli 3 nömrəli Əlavə Protokola, 753-IQ nömrəli Qanunla 1975-ci il tarixli 4 nömrəli Monreal Protokoluna qoşulmuşdur [4, s. 310-311].

Beynəlxalq hava daşımacılığında yük, sərnişin və baqaj daşımalarında daşıyıcının məsuliyyətini tənzimləyən, daşımayla bağlı tərtib edilən sənədləri standartlaşdıran, sərnişinin və yüklə əlaqəli olan şəxslərin hüquq və öhdəliklərini müəyyən edən beynəlxalq sahədə ilk tənzimləmə və əsas mənbə Varşava Konvensiyasıdır. Varşava

Konvensiyasının ilkin layihəsi 1925-ci ildə Parisdə təşkil edilən I Beynəlxalq Hava Xüsusi Hüquq Konfransı tərəfindən “CITE-JA” (“Comité International Technique d’Experts Jurisdiques Aériens”) adı ilə yaradılan Hava Hüququ Mütəxəssisləri Beynəlxalq Texniki Komitəsi tərəfindən hazırlanmışdır. Bu Komitə Fransa tərəfindən təqdim edilən layihə üzərində 1926 və 1927-ci illərdə Parisdə, 1928-ci ildə isə Madriddə toplanaraq həyata keçirdiyi çalışmalar nəticəsində otuz bir maddədən ibarət Varşava Konvensiyasının mətnini hazırlamışdır. Konvensiya Polşanın çağırışı ilə 4 oktyabr 1929-cu ildə keçirilən II Beynəlxalq Hava Xüsusi Hüquq Konfransında qəbul edilmişdir. Varşava Konvensiyası 12 oktyabr 1929 tarixində konfransda iştirak edən dövlətlərin nümayəndələri tərəfindən imzalanmış və 13 fevral 1933-cü il tarixində Konvensiyonu təsdiqləmiş dövlətlər arasında qüvvəyə minmişdir [3, s. 1-3; 7, s.374].

Varşava Konvensiyası beş bölməyə ayrılmaqla ümumilikdə qırx bir maddədən ibarətdir. Hava daşımacılığında əhəmiyyətli prinsip və qaydalar müəyyən edən Varşava Konvensiyası digər daşıma sahələrini tənzimləyən konvensiyalardan fərqli olaraq eyni zamanda həm yüklərin, həm də sərnişinlərin və onların baqajının beynəlxalq hava yolu ilə daşınmasının hüquqi rejimini tənzimləyir. Varşava Konvensiyasında digər məsələlərlə yanaşı əsasən iki məsələ – beynəlxalq daşımalarda istifadə edilən daşıma sənədləri (yük sənədi, sərnişin bileti və baqaj qəbzi) və daşıyıcının sərnişinin

1 *Varşava Konvensiyasına tərəf olan dövlətlərin siyahısı üçün bax:* http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf



ölümü, sağlamlığına xəsarət yetirilməsi və yaxud gecikməsi halında və yükə zərər vurulması, itirilmə və ya gecikməsi halında daşıma müqaviləsindən yaranan məsuliyyəti ilə bağlı qaydalar müəyyən edilmişdir.

Varşava Konvensiyası qüvvəyə mindiyi vaxtdan etibarən bir çox dövlət tərəfindən ratifikasiya olunmuş və dövrünün mütərəqqi universal sənədi hesab edilərək uzun müddət ümumi şəkildə tətbiq edilmişdir. Bununla belə 1935-ci imülki aviasiyanın və texnologiyanın sürətlə inkişaf etməsi nəticəsində Konvensiya zamanla artan tələblərə və ehtiyaclara cavab verməməyə başladı. Xüsusən daşıyıcının məsuliyyəti halları və şərtləri ilə bağlı müddəaların kifayət etməməsi, kompensasiya məbləğlərinin aşağı olması, daşıma sənədlərində həddindən artıq məlumatların yer alması və bu məlumatlardan hər hansı birinin qeyd olunmadığı təqdirdə daşıyıcının məhdud məsuliyyət halından istifadə edə bilməməsi kimi hallar tənqid edilməyə başlanmışdır. [5, s. 5] Bu səbəblə Varşava Konvensiyasının zamanın tələblərinə uyğunlaşdırılması məqsədilə 1938-ci ildə Brüsseldə keçirilən IV Hava Hüququ Konfransı nəticəsində CITEJA-ya səlahiyyət verilsə də ikinci dünya müharibəsi ilə əlaqədar olaraq onun fəaliyyəti dayanmışdır. 1948-ci ildə CITEJA-nın dağılmasından sonra Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı (International Civil Aviation Organization – ICAO) bu sahədə çalışmalara başlamışdır. Lakin yeni konvensiyanın qəbul edilməsindənə mövcud Konvensiyaya dəyişiklik edilməsinin məqsədəuyğun olacağı qəbul edilmiş və ona görə ICAO Hüquq Komitəsi tərəfindən dəyişiklik barədə

Protokol layihəsi hazırlanmışdır. Beləliklə, 1955-ci ildə Haaqada keçirilən VI Hava Xüsusi Hüquq Konfransında “12 oktyabr 1929-cu ildə Varşavada imzalanan beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün Konvensiyaya düzəlişlər haqqında Protokol” imzalanmış və bu Protokol 1 avqust 1963-cü il tarixindən qüvvəyə minmişdir. Qeyd edək ki, Haaqa Protokolu 130-dan çox dövlətin qoşulması, Varşava Konvensiyasına daha sonralar edilmiş dəyişikliklərin Haaqa Protokolu qədər tərəfdar toplamadığı və hazırda beynəlxalq mülki aviasiya sahəsində ən çox tətbiq edilən normativ sənəd olduğu üçün bu Protokol ədəbiyyatlarda Varşava/Haaqa Konvensiyası kimi də qeyd edilir [3, paraq. 3; 5, s.7-13; 7, s.376].

Haaqa Protokolu ilə Varşava Konvensiyasına xeyli mühüm dəyişikliklər gətirilmişdir. Belə ki, Haaqa Protokolu ilə Varşava Konvensiyasının 1-ci maddəsində dəyişiklik edilərək “beynəlxalq daşıma” anlayışı daha aydın şəkildə müəyyən edilmişdir. Konvensiyanın 3-cü və 4-cü maddələrində dəyişikliklər edilərək, daşıma sənədlərinə (sərnişin bileti və baqaj qəbzi) aid tələblər sadələşdirilmiş və bu sənədlərinin sübut etmə vasitəsi olduğuna dair müddəa əlavə edilmişdir. Bundan başqa 8-ci maddəyə də dəyişiklik edilərək, yük daşıma sənədlərində qeyd edilməli olan məlumatların dairəsi azaldılmışdır. Konvensiyada daşıyıcının məsuliyyətinə dair müddəalar əsasən olduğu kimi saxlanılsa da, 20-ci maddənin ikinci paragrafı çıxarılmaqla daşıyıcının məsuliyyətdən azad



olma halı ilə bağlı bir imkanı ortadan qaldırılmış, həmçinin 22-ci maddəyə dəyişiklik edilərək daşıyıcının məsuliyyət həddi artırılmışdır (maksimum məsuliyyət həddi 125.000 frank məbləğindən 250.000 frank məbləğinə yüksəldilmişdir). Konvensiyaya yeni bir maddə (25/A) əlavə edilərək, daşıyıcının köməyindən istifadə etdiyi şəxslərə və ya onun nümayəndələrinə eynilə daşıyıcı kimi məhdud məsuliyyət halından istifadə edə bilmək imkanı verilmişdir. Digər tərəfdən Konvensiyadan fərqli olaraq Protokol təkcə Fransız dilində deyil, həm də İngiliz və İspan dillərində olmaqla üç dildə hazırlanmış və bununla da Konvensiyanın dilindən və buna bağlı olaraq tərçümələrindən irəli gələn terminalogiyai problemləri aradan qaldırılmağa çalışılmışdır. Haaqa Protokolu-nun 21-ci maddəsinə görə, Varşava Konvensiyasına tərəf olmayan dövlət Haaqa Protokolu-nu təsdiq etdiyi zaman Varşava Konvensiyasının Haaqa Protokolu ilə dəyişdirilmiş halına tərəf olmuş olacaqdır [3, paraq. 3; 4, s.328-329; 7, s. 377].

Haaqa Protokolu ilə Varşava Konvensiyasına hər nə qədər mühüm dəyişikliklər edilsə də bəzi məsələlər Konvensiyada olduğu kimi Haaqa Protokolu ilə də tənzimlənmirdi. Bu məsələlərdən biri də çarter daşımaları baxımından əhəmiyyət kəsb edən faktiki daşıyıcının məsuliyyəti ilə bağlı olan məsələ idi. Haaqa Protokolu-nun 1-ci maddəsinə görə Varşava Konvensiyasının müddəaları sadəcə daşıma müqaviləsinin tərəfləri olan şəxslər arasında yaranan münasibətlərə tətbiq edilir. Halbuki daşıma müqaviləsi əsasında daşıma işini öhdəsinə

götürmüş daşıyıcı (müqavilə üzrə daşıyıcı), bu işi bir qayda olaraq başqa daşıyıcılar (faktiki daşıyıcılar) vasitəsi ilə yerinə yetirir. Lakin qeyd olunan normanın tələbinə görə Konvensiya müddəalarının faktiki daşıyıcılarla olan münasibətlərə tətbiq edilməsi mümkün olmurdu. Bu səbəblə, daşıma işini faktiki həyata keçirən şəxslə sərnişin və ya yükləndərən arasındakı münasibətlərin tənzimlənməsi məqsədi ilə İCAO Hüquq Komitəsi tərəfindən yeni bir çalışma başlatılmışdır. Bunun nəticəsində 18 may 1961-ci il tarixində Qvadalaxarada (Meksika) keçirilən bir diplomatik konfrans zamanı “Müqavilə üzrə daşıyıcı olmayan şəxslərin həyata keçirdikləri beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün Varşava Konvensiyasına Əlavə Konvensiya” qəbul edilmiş və imzalayan dövlətlər arasında 1 may 1964-cü il tarixində qüvvəyə minmişdir [5, s.23].

Qvadalaxara Əlavə Konvensiyasının qəbulu ilə daşımanı faktiki həyata keçirən şəxs ilə sərnişin/yükləndərən arasında yaranan münasibətin birbaşa Konvensiya ilə tənzimlənməsi mümkün hala gətirilmişdir. Belə ki, Əlavə Konvensiya ilə Varşava Konvensiyasının tətbiq sahəsi genişlədirilir və daşıyıcı baxımından müqavilə üzrə daşıyıcı və faktiki daşıyıcı ayrımı gətirilərək daşıma işini yerinə yetirməyi öhdəsinə götürən şəxslə yanaşı daşıma işini faktiki yerinə yetirən şəxslər də daşıyıcı olaraq qəbul edilir. Beliklə, Varşava Konvensiyası faktiki daşıyıcı baxımından da tətbiq edilə bilməkdə, habelə faktiki daşıyıcı Konvensiya çərçivəsində müqavilə üzrə daşıyıcının sahib olduğu hüquq və vəzifələrə sahibdir.



Varşava/Haaqa Konvensiyasında nəzərdə tutulmuş məsuliyyət hədlərinin zamanın tələblərinə uyğun gəlməməsi, habelə Amerikanın Varşava Konvensiyasından çıxaraq 1966 Monreal Müvəqqəti Razılaşması² imzalaması Varşava Konvensiyasının müddəalarının yenidən nəzərdən keçirilməsi zərurətini ortaya çıxarmışdır. Bu səbəblə İCAO Hüquq Komitəsi tərəfindən yaradılan bir alt komitə yeni bir Protokol layihəsi hazırlamış və Qvatemalada keçirilən VI Beynəlxalq Hava Hüququ Konfransı nəticəsində 8 mart 1971-ci ildə “Haaqa Protokol ilə dəyişdirilmiş 1929 tarixli Varşava Konvensiyasının diyişdirilməsinə dair Protokol” adı ilə qəbul edilmişdir. Sərnişin daşıma müqavilələri baxımından mühüm dəyişiklikləri nəzərdə tutan bu Protokol lazımı sayda dövlət tərəfindən təsdiq edilmədiyi üçün hələ qüvvəyə minməmişdir [3, paraq. 10].

Qvatemala Protokolu ilə Varşava/Haaqa Konvensiyasında bir sıra mühüm dəyişikliklər edilmişdir. Belə ki, ən mühüm dəyişikliklərdən biri ondan ibarətdir ki, daşıyıcının sərnişinlərin ölümünə və sağlamlığına

vurulan zərərə görə daşdığı məsuliyyət (kompensasiya məbləğinin) həddi 1.500.000 frank (və ya 100.000 ABŞ dolları), sərnişinin gecikməsi halına görə 62.500 frank və hər bir bagaja dəyən zərərə görə 15.000 frank məbləğinə qədər artırılır və daşıyıcının sərnişinin ölümü və ya yaralanmasından əmələ gələn zərərlərə görə məsuliyyətdən azad olma imkanı ortadan qaldırılaraq, mütləq (obyektiv) məsuliyyət prinsipi gətirilir. Digər tərəfdən sərnişin bileti və baqaj qəbzinin rekvizitləri azaldılır və bu sənədlərdə yer almayan məlumatların elektronik məlumat sistemləri vasitəsi ilə qeyd edilməsi mümkün sayılır. Eləcə də Varşava/Haaqa Konvensiyasından fərqli olaraq sərnişin bileti və baqaj qəbzi ilə bağlı tələblərə əməl edilməməsi halında daşıyıcının yenə də məhdud məsuliyyət haqqından istifadə etmək imkanı nəzərdə tutulur.

1970-ci illərin başlanğıcına qədər qızılın əsas ölçü vahidi olaraq qəbul edilməsi səbəbi ilə istər Varşava Konvensiyasında, istərsə də Haaqa və Qvatemala Protokollarında daşıyıcının məsuliyyəti çərçivəsində kompensasiya məbləğinin hesablanması zamanı pul vahidi Poincaré Frankı (Fransız

2 Amerika Birləşmiş Ştatları istər Varşava Konvensiyasında, istərsə də Haaqa Protokolunda sərnişin daşımaları üzrə ölüm və yaralanma halları üçün nəzərdə tutulan kompensasiya həddinin çox az olduğunu əsas gətirərək 1965-ci ildə Varşava Konvensiyasından çıxdığını bildirmiş və bunun üzərinə IATA üzvü olan hava yolu şirkətləri ilə Amerika Mülki Aviasiya Təşkilatı arasında qısaca 1966 Monreal Müvəqqəti Razılaşma olaraq adlandırılan “Varşava Konvensiyasının və Haaqa Protokolunun məsuliyyət həddi ilə əlaqəli Razılaşma” (Agreement Relating to Liability Limitations of the Warsaw Convention and the Hague Protocol”) adlı Protokol imzalanmışdır. Bu Protokolla hərəkət, təyinat və ya eniş yerləri ABŞ sərhədləri içərisində olan beynəlxalq sərnişin daşımaları zamanı yaranan zərərlərə görə kompensasiya məbləğinin maksimum həddi 75.000 ABŞ dollarına qədər artırılmışdır. Bu Razılaşma beynəlxalq çərçivədə bir konvensiya kimi qəbul edilmir və Amerika Mülki Aviasiya Təşkilatı ilə razılığa gələn bəzi hava yolu şirkətləri arasında bağlanan xüsusi bir razılaşma kimi qiymətləndirilir [5, s.26].



qızıl frankı) əsas alınmışdır. Ancaq 1970-ci illərin başında dolara tələbatın artması, dünyada qızıl rezervlərinin kifayət etməməsi, qızılın qiymətinin dalğalı olması və kompensasiya hesablanarkən qızılın sərbəst bazar dəyəri ilə rəsmi dəyəri arasındakı fərqə bağlı olaraq fərqli nəticələrin ortaya çıxması ilə daşıyıcının məsuliyyət daşdığı məbləğin müəyyən edilməsində yeni bir pul vahidindən istifadə edilməsi zərurəti yaranmışdır. Həmin dövrlərdə Beynəlxalq Valyuta Fondu (IMF) tərəfindən Xüsusi Borcalma Haqqı (Special Drawing Rights – SDR) olaraq ifadə edilən bir hesablaşma vahidi müəyyən edilmişdir. ICAO Hüquq Komitəsi Varşava/Haaqa Konvensiyasını da zamanın tələblərinə uyğunlaşdırmaq üçün çalışmalara başlamış və yeni Protokol layihəsi hazırlamışdır. Hazırlanan layihənin əsas məqsədi məsuliyyət həddlərini yenidən tənzimlənmək və məsuliyyət (kompensasiya) məbləğinin müəyyən edilməsi zamanı pul vahidi kimi SDR-nin əsas götürülməsini təmin etmək idi.

Beləliklə, ICAO Hüquq Komitəsi tərəfindən hazırlanan layihə Monrealda keçirilən Hava Xüsusi Hüququ Konfransında müzakirə edilərək 25 sentyabr 1975-ci il tarixində dörd ayrı Protokol şəklində qəbul edilmişdir. 1 nömrəli Monreal Protokolu 1929-cu il tarixli Varşava Konvensiyasına, 2 və 4 nömrəli Monreal Protokolu 1955-ci il tarixli Varşava/Haaqa Konvensiyasına, 3 nömrəli Monreal Protokolu isə 1971-ci il tarixli Qvatemala Protokolu ilə dəyişdirilmiş Varşava/Haaqa Konvensiyasına dəyişiklik edilməsini nəzərdə tutur.

1, 2 və 3 nömrəli Monreal Protokolları ilə gətirilən dəyişikliyə görə sərnişin, baqaj

və yük daşımaları ilə bağlı daşıyıcının məsuliyyət daşdığı məbləğlər SDR üzərindən müəyyən edilmişdir. Bununla belə Beynəlxalq Valyuta Fonduna üzv olmayan və ya daxili qanunvericiliyi SDR-nin istifadəsinə icazə verməyən dövlətlər baxımından daşıyıcının məsuliyyət daşdığı məbləğlərin yenə də frank qızılına görə müəyyən edilməsi imkanı nəzərdə tutulmuşdur. 4 nömrəli Monreal Protokolu ilə isə Varşava/Haaqa Konvensiyasına bəzi mühüm dəyişikliklər gətirilmişdir. Belə ki, 4 nömrəli Monreal Protokolu ilə hava yük sənədi əvəzinə elektronik məlumat sistemi vasitələrinin istifadəsi imkanı nəzərdə tutulmuş; yükün zərər görməsi və ya itməsi hallarına görə daşıyıcının məsuliyyəti məhdud və obyektiv məsuliyyət halı kimi müəyyən edilmiş (gecikməyə görə isə yenə də təqsirə görə məsuliyyət prinsipi saxlanılmış); daşıyıcının yükə görə məsuliyyət həddi hər bir kiloqram üçün 17 SDR olaraq müəyyən edilmiş; hava yük sənədindəki rekvizitlər tam doldurulmadığı təqdirdə də daşıyıcının məhdud məsuliyyət halından istifadə imkanını təsbit edilmişdir [3, paraq. 12; 7, s.380].

Ən son 1975-ci il Protokolları ilə edilən dəyişikliklərdən sonra Varşava Konvensiyasının çox qarışıq bir hal alması nəzərə alınaraq, Varşava sisteminin təkmilləşdirilməsi və bütün qaydaların tək bir sənəddə birləşdirilməsi məqsədi ilə 1999-cu ildə Monreal Konvensiyası adlandırılan “Beynəlxalq hava daşımalarının bəzi qaydalarının unifikasiyası üçün Konvensiya” qəbul edilmişdir. Azərbaycan Respublikası 30 sentyabr 2014-cü il tarixli 1022-IVQ nömrəli Qanunla Monreal Konvensiyasına qeyd-şərtlə qoşulmuşdur. Monreal Konvensiyası ona qoşulan ölkələr arasında həyata keçirilən bey-



nəlxalq 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. Bu mənada ölkəmiz Monreal Konvensiyasına qoşulsa da Varşava Konvensiyasının hüquqi qüvvəsi ölkəmiz üçün tamamilə ortadan qalxmamışdır. Belə ki, 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 [6, s.142].

Varşava Konvensiyasının tətbiqi dairəsi və şərtləri Konvensiyanın birinci fəslinin normaları və digər müddələrinin məzmunu ilə müəyyən edilə bilər. Konvensiyanın I-cı maddəsinə əsasən, "bu Konvensiya, hava gəmisi ilə haqq qarşılığında edilən bütün beynəlxalq sərnişin, bagaj və ya yük daşımalarına tətbiq edilir. Bir hava daşıma şirkəti tərəfindən hava gəmisi ilə haqq ödənilmədən edilən daşımalara da eyni qaydada tətbiq edilir". Beləliklə, bu və digər normaların tələbi nəzərə alınaraq, Varşava Konvensiyasının tətbiqi şərtləri aşağıdakı kimi müəyyən edilə bilər:

1. Daşıma müqaviləsi bağlanmış olmalıdır. Konvensiyada bu şərt birbaşa göstə-

rilməsə də ümumi normaların məzmunundan bu nəticəyə gəlmək olur. Bu səbəblə, daşıma müqaviləsi bağlamadan hava gəmisinə qaçaq minən şəxslərə və ya qaçaq daşınan baqaj və yüklərə Konvensiya normaları tətbiq edilməyəcəkdir. Çünki bu halda müqavilənin bağlanması üçün zəruri olan bir-birinə uyğun qarşılıqlı iradə ifadələri mövcud olmayacaq. Konvensiyada daşıma müqaviləsinin bağlanması qaydası və forması ilə bağlı xüsusi bir göstəriş olmadığından, bu məsələ milli qanunvericilik normaları əsasında tənzimlənəcəkdir. Konvensiyada nəzərdə tutulan daşıma sənədləri də müqavilənin bağlanmış sayılması və ya etibarlı olması üçün deyil, sadəcə onun mövcudluğunun və məzmununun sübut edilməsi üçün istifadə edilə bilər. Bu mənada daşıma sənədi olmasa da müqavilənin mövcudluğu və şərtləri hər hansı bir başqa yolla da sübut edilə bilər.

2. Daşıma hava gəmisi ilə həyata keçirilməlidir. Konvensiyada hava gəmisinin anlayışı verilmədiyi kimi onun böyüklüyü, xüsusiyyəti, quruluşu, modeli kimi hallar Konvensiyanın tətbiq edilməsi baxımından heç bir rol oynamır. Belə olan halda hava gəmisinin anlayışı milli qanunvericiliyə əsasən müəyyən ediləcəkdir.

3. Daşıma haqq qarşılığında həyata keçirilməlidir (əvəzli olmalıdır). Konvensiya bir qayda olaraq kommərsiya xarakterli yük və sərnişin daşımalarına tətbiq edilir. Ona görə də Konvensiyanın tətbiq edilə bilməsi üçün daşıma bir qayda olaraq haqq qarşılığında həyata keçirilməlidir. Digər tərəfdən haqqın (əvəzin) ödənilməsi deyil, onun tərəflər arasında razılaşıdırılmış 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 Konvensiyanın tətbiq edilə bilməsini təmin etməkdir [2, s.26].

4. Daşımının predmetini yük, sərnişin və ya baqaj təşkil etməlidir. Konvensiyada sərnişin, baqaj və ya yüklə bağlı hər hansı qayda və ya məhdudiyət müəyyən edilməmişdir. Ona görə bütün insanların və daşıma bilən maddi varlığı olan bütün əşyaların daşınmasının Konvensiyanın tətbiqi dairəsinə daxil olduğu deyilə bilər. Ancaq Konvensiyanın 2-ci maddəsinin tələbinə görə, bu Konvensiya, hər hansı bir beynəlxalq poçt müqaviləsi ilə edilən daşımalara tətbiq edilməyəcəkdir. Digər tərəfdən, təhlükəli yüklərin daşınması ilə bağlı xüsusi qaydalar mövcud olduğundan belə yüklərin daşınması zamanı həmin qaydalar da nəzərə alınmalıdır.

5. Daşıma beynəlxalq xarakterli olmalıdır. Konvensiyanın 1-ci maddəsinə əsasən, “beynəlxalq daşıma” tərəflərin razılaşmasına əsasən daşımada fasilənin, yaxud bir nəqliyyat vasitəsindən digərinə yükləmənin olub-olmamasından asılı olmayaraq, yola-düşmə və təyinat yeri hər iki iştirakçı dövlətin ərazisində və ya razılaşdırılmış dayanacaq digər dövlətin ərazisində olarsa, hətta bu dövlət iştirakçı dövlət olmadıqda

belə, eyni iştirakçı dövlətin ərazisində yerləşdiyi istənilən daşımaları bildirir. Eyni bir iştirakçı dövlətin ərazisindəki iki məntəqə arasında belə dayanma olmadan həyata keçirilən daşıma bu Konvensiya baxımından beynəlxalq daşıma hesab edilmir.”

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

– birincisi, daşıma ən azı iki müxtəlif dövlətin arasında həyata keçirilirsə və yola-düşmə 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 daşımaların beynəlxalq daşıma sayılması üçün daşımaların faktiki olaraq iki və ya bir neçə dövlətin ərazisində həyata keçirilməsi deyil, tərəflərin Konvensiya iştirakçısı olan müxtəlif dövlətlər arasında daşımaların həyata keçiriləcəyi barədə razılaşması əsasdır. Başqa sözlə, müqavilə tərəflərinin daşımaların Konvensiyada iştirak edən dövlətin ərazisində yerləşən yola-düşmə yerindən yenedə Konvensiyada iştirak edən başqa bir dövlətin ərazisində yerləşən təyinat yerinə daşınacağı barədə razılaşmaları olmalıdır. Lakin daşımaların 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 daşımaların beynəlxalq xarakterinə



təsir göstərmir. Eləcə də, daşıma müqaviləsinin tərəflərinin, daşıma prosesinin iştirakçılarının milli mənsubiyyəti, qeydiyyat yeri də daşımanın beynəlxalq xarakterli olub-olmaması üçün meyar təşkil etmir. Belə ki, daşıyıcının, sərnişinin, yükəndərən və ya yükalanın eyni və ya müxtəlif dövlətin vətəndaşı olması daşımanın beynəlxalq xarakterli olub-olmaması baxımından əhəmiyyət kəsb etmir;

– ikincisi, daşıma yoladüşmə yeri və təyinat yeri Konvensiya iştirakçısı olan eyni bir dövlətin ərazisində həyata keçirilsə 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 keçirilməli 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.

Konvensiyanın müddələri, əsasən, imperativ (məcburi) xarakterə malikdir, ona görə də, daşıma müqaviləsinin tərəflərinə, bir qayda olaraq, Konvensiya normalarından fərqli qayda müəyyən etmək imkanı tanınmır. Lakin tərəflər aşağıdakı hallarda Konvensiyanın normalarından fərqli qayda

müəyyən edə bilərlər: daşıyıcı və sərnişin daşıyıcının məsuliyyət həddinin artırılması barədə razılığa gələ bilər; daşınan yükün xarakterinə bağlı olaraq yük itdiyi və zədələndiyi halda daşıyıcının məsuliyyət həddi dəyişdirilə bilər; daşıma sənədində yükə sərəncam vermək hüququnu və onun təyinat yerində verilmə qaydasını müəyyən edən qaydadan fərqli qayda qeyd edilə bilər; yük daşınması zamanı arbitraj sazişinin bağlanmasına yol verilə bilər.

İstifadə edilmiş əsədbiyyat

1. “Beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üçün Konvensiya” (1929-cu il) və 1955-ci il tarixli “Haaqa Protokolu”, 1961-ci il tarixli “Qvadalaxara Əlavə Konvensiyası”, 1971-ci il tarixli “Qvatemala Protokolu”, 1975-ci il tarixli “Monreal Protokolları”.
2. Bozabalı Banu Bozkurt. “Hava Yoluyla Yolcu Taşıma Sözləşmələrində Taşıyanın Ölüm və Cismani Zarardan Doğan Hukuki Sorumluluğu”, Seçkin Yayıncılık. Ankara, 2013, s.19-38.
3. Gjemulla E./Schmid R./Müler-Rostin W./Detting-Ott, R./Margo, R., Montreal Convention, Alphen aan den Rijn, 2006.
4. Etibar Əliyev. Beynəlxalq nəqliyyat hüququ. Dərslük. Bakı, 2013.
5. Kader Güneş, Liability of the Air Carrier in International Law, European Law And In Turkish Law. Ankara, 2013.
6. Natiq Əsgərov. “Beynəlxalq hava daşımalarının bəzi qaydalarının unifikasiyası üçün Monreal konvensiyasının xüsusiyyətləri və tətbiqi şərtləri” // Azərbaycan Hüquq Jurnalı, №3. Bakı, 2021, s.140-152.
7. Sözer Bülent. Milletlerarası Hava Taşımacılığına İlişkin Kurallar ve Uygulanma Şartları, Batider, C. IX, S.2, 1977, s.369-403.



Значение и особенности «Варшавской Системы» в правовом регулировании международных воздушных перевозок

**Аскеров Натик Ферхад оглы,
доцент кафедры "Международного частного права
и Европейского права" БГУ, доктор философии по праву.**

Быстрое развитие и расширение международных авиаперевозок, в свою очередь, требует наличия универсальных правил, регулирующих эти отношения. В 1929 году была принята первым универсальным международным договором о международных воздушных перевозках, "Конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок" (Варшавская Конвенция). Эта Конвенция регулирует международную перевозку грузов, людей и багажа воздушным транспортом. Однако, поскольку эта конвенция не отвечает требованиям гражданской авиации, развивающейся с течением времени, были приняты протоколы и дополнительные конвенции, которые в разное время вносили дополнения и изменения в Конвенцию с целью ее модернизации и приведения в соответствие с требованиями. Таким образом, Варшавская конвенция была изменена и дополнена Гаагским протоколом 1955 года, Гвадалахарской дополнительной конвенцией 1961 года, Гватемальским протоколом 1971 года и Монреальским протоколами 1975 года. Все эти документы вместе составляют "Варшавскую систему". В статье рассматриваются значение, общие характеристики и условия применения «Варшавской системы».

Ключевые слова: Варшавская система, Варшавская Конвенция, Варшавская/Гаагская Конвенция, международная воздушная перевозка, предел ответственности, перевозчик.

The Importance and Characteristics of the "Warsaw System" in the Legal Regulation of International Carriage by Air

**Asgarov Natig Ferhad,
Associate professor of the "International private law and
European law" Department of the BSU, PhD in law.**

The rapid development and expansion of international air transportation, in turn, necessitates the existence of universal rules governing these relations. In 1929 in Warsaw was adopted the first universal international agreement on international carriage by air, the "Convention for the unification of certain rules of international



carriage by air" called the Warsaw Convention. This Convention regulates the international carriage of cargo, persons and their baggage by aircraft. 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. Thus, the Warsaw Convention was amended and supplemented by the 1955 Hague Protocol, the 1961 Guadalajara Additional Convention, the 1971 Guatemala Protocol, and the 1975 Montreal Protocols. All these documents together make up the "Warsaw system". This article tried to determine the importance, general characteristics, and application conditions of the "Warsaw System".

Key words: Warsaw system, Warsaw Convention, Warsaw/Hague Convention, international carriage by air, limit of liability, the carrier.

Uluslararası hava taşımacılığının yasal düzenlemesinde "Varşova Sistemi"nin önemi ve niteliği

**Askerov Natig Ferhad oğlu,
Hukuk Doktorası, BSU'nun "Uluslararası Özel Hukuk" ve Avrupa
Hukuku Bölümü Doçenti, Bilim Doktoru programında doktora öğrencisi.**

Uluslararası hava taşımacılığının hızla gelişip yaygınlaşması, bu ilişkileri düzenleyen evrensel kuralların benimsenmesini gerekli kılmıştır. Bu amaçla, hava taşımacılığına ilişkin ilk evrensel uluslararası sözleşme olan "Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme" 1929 yılında Varşova'da kabul edildi. Varşova Konvansiyonu adı verilen bu Konvansiyon, uluslararası yük ve yolcu taşımacılığı ile bunlara ait bagajların hava yoluyla taşınmasına ilişkin hukuki rejimi düzenlemektedir. Ancak Sözleşmenin zaman içinde hızla gelişen sivil havacılığın ihtiyaçlarına cevap vermemesi nedeniyle, çeşitli zamanlarda ek sözleşmeler ve protokoller kabul edilerek modernize edilmiş ve ihtiyaçlara uygun hale getirilmiştir. Böylece Varşova Sözleşmesi, 1955 Lahey Protokolü, 1961 Guadalajara Ek Sözleşmesi, 1971 Guatemala Protokolü ve 1975 Montreal Protokolleri ile değiştirilmiş ve tamamlanmıştır. Yukarıdaki belgelerin tümü birlikte "Varşova Sistemi"ni oluşturmaktadır. Bu makalede "Varşova Sistemi"nin önemi, genel özellikleri ve uygulama koşulları incelenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Varşova Konvansiyonu, Varşova Sistemi, Varşova/Lahey Konvansiyonu, uluslararası hava taşımacılığı, sorumluluk sınırı, taşıyıcı.

