



YOL – İQTİSADİYYAT, MƏDƏNİYYƏT, BİR SÖZLƏ,  
HƏYAT DEMƏKDİR.

Heydər ƏLİYEV

# Nəqliyyat hüququ

## ELMİ-NƏZƏRİ, TƏCRÜBİ JURNALI REDAKSIYA ŞURASININ TƏRKİBİ:

**PAŞAYEV A.M.** – Redaksiya Şurasının sədri – Milli Aviasiya Akademiyasının rektoru, akademik, fizika-riyaziyyat elmləri doktoru.

**ABBASBÖYLİ A.N.** – Bakı Dövlət Universiteti Beynəlxalq münasibətlər kafedrasının müdiri, professor, tarix elmləri doktoru.

**EMİNƏ YAZICIOĞLU** – İstanbul Universiteti Hüquq fakültəsinin professoru, hüquq üzrə elmlər doktoru.

**TİMÇENKO L.D.** – Ukrayna Dövlət Vergi Xidməti Akademiyası Beynəlxalq əlaqələr şöbəsinin rəisi, professor, hüquq üzrə elmlər doktoru.

**VALEYEV R.M.** – Kazan Dövlət Universitetinin professoru, hüquq üzrə elmlər doktoru.

**ƏLİYEV Ə.İ.** – Bakı Dövlət Universiteti Hüquq fakültəsinin dekani, professor, hüquq üzrə elmlər doktoru.

**HÜSEYNOV L.H.** – Avropa İnsan Hüquqları Məhkəməsinin hakimi, professor, hüquq üzrə elmlər doktoru.

**VƏLİYEV İ.V.** – Azərbaycan Respublikasının Prezidenti yanında Dövlət İdarəçilik Akademiyasının professoru, hüquq üzrə elmlər doktoru.

**ZEYNALOV R.M.** – Beynəlxalq Yol Polisi və Nəqliyyat Təşkilatı Assambleyasının üzvü, AR NK YHTK-nın sədr müavini, AR DİN BDYPİ-nin rəisi, polis general-mayoru.

**ABBASOV İ.M.** – Bakı Biznes Universitetinin rektoru, professor, iqtisad elmləri doktoru.

**MƏMMƏDOV H.Ə.** – Bakı Mühəndislik Universitetinin rektoru, professor, texnika elmləri doktoru.

**QULİYEV İ.O.** – Milli Aviasiya Akademiyası Hüquqşünaslıq kafedrasının müdiri, professor, hüquq üzrə elmlər doktoru.

**MƏMMƏDOV R.F.** – Bakı Dövlət Universiteti Beynəlxalq ümumi hüquq kafedrasının müdiri, professor, hüquq üzrə elmlər doktoru.

**ƏFƏNDİYEV O.F.** – Azərbaycan Dövlət İqtisad Universiteti Hüquq kafedrası, professor, hüquq üzrə elmlər doktoru.

**ƏLİYEV E.Ə.** – Azərbaycan Hüquqşünasları Konfederasiyasının üzvü, Beynəlxalq Nəqliyyat Akademiyasının həqiqi üzvü, dosent, hüquq üzrə elmlər doktoru.

**№1(50)**

2004-cü ilin dekabr  
ayından çıxır.

**Təsisçilər:**

- Milli Aviasiya Akademiyası;
- Azərbaycan Beynəlxalq Avtomobil Daşıyıcıları Assosiasiyası (ABADA) İctimai Birliyi;
- Əliyev E.Ə.

*Müəlliflə redaksiyanın  
mövqeyi uyğun olmaya bilər.*

**Göndərilən əlyazmalar,  
fotolar geri qaytarılmır.**

**Redaksiyanın ünvanı:**

**Bakı şəhəri,  
Yasamal rayonu,  
Yeni Yasamal y/sahəsi,  
Ş.Bünyadzadə küçəsi, 12**

Tel.: +994124388789  
mob.: +99450 210-24-42  
+99455 210-24-42

vebsayt:  
www.intranslaw.org  
www.intranslaw.az  
Elektron poçt:  
intranslaw@rambler.ru  
transportlaw@intranslaw.com

**REDAKSİYA HEYƏTİNİN ÜZVLƏRİ:**

**Baş redaktor** — **ƏLİYEV E.Ə.** — Beynəlxalq Nəqliyyat Akademiyasının həqiqi üzvü, hüquq üzrə elmlər doktoru.

**Məsul redaktor** — **MƏMMƏDOV Ə.Q.** — BDU Beynəlxalq xüsusi hüquq və Avropa hüququ kafedrasının müdiri, dosent, hüquq üzrə fəlsəfə doktoru.

**Texniki redaktor** — **Zümrüd TURABXANQIZI.**

**Böyük redaktorlar:**

— **ABBASOV A.Q.** — BDU-nun «İngilis dili» kafedrasının müdiri, dosent, filologiya elmləri üzrə fəlsəfə doktoru.

— **AĞAKIŞIYEV Ə.Y.** — BDU-nun baş müəllimi, filologiya elmləri üzrə fəlsəfə doktoru.

**Redaktorlar:**

— **VƏLİYEV E.T.** — AR VN Xüsusi Rejimli Vergi Xidməti Departamentinin baş dövlət vergi müfəttişi, kiçik vergi xidməti müşaviri, hüquqşünas;

— **ƏLİYEV E.E.** — Azərbaycan Respublikasının Daxili İşlər Nazirliyi, əməkdaş, hüquqşünas;

— **ƏLƏSGƏROVA S.Q.** — Azərbaycan Respublikası DİN Baş DYP İdarəsinin əməkdaşı – operator;

— **ƏLİYEV F.E.** — inzibatçı, BDU BXH və Avropa hüququ kafedrası, dosent, hüquq üzrə fəlsəfə doktoru.

Azərbaycan Respublikası Ədliyyə Nazirliyi Hüquqi Şəxslərin Dövlət Qeydiyyatı üzrə Bakı Bölgə Şöbəsinə 16 sentyabr 2004-cü il tarixdə dövlət qeydiyyatına alınmışdır (01 iyun 2006-cı il tarixli dəyişikliklərlə).

**ŞƏHADƏTNAMƏ: 0104-P72-40981**

27 mart 2019-cu il tarixdə 136  
səhifə həcmində çap olunmuşdur.  
Tirajı 300 ədəd.

**2019**

I RÜB

## ÇOXLARI ÜÇÜN IDEAL İNSAN

**T**ale elə gətirib ki, onun haqqında düşüncələrimi, tək indi yox, müxtəlif yubiley yaşlarında da qələmə almışam.

Bu insanın mənim üçün kim olduğunu sözlərin rəngi ilə təsvir etməyə çalışmışam. İndi isə qarşımdakı 80 rəqəmini görəndə əvvəlcə bir anlıq tərəddüd edirəm. Zamanın özünü bizə hiss etdirmədən belə tez keçməsi adamı heyrətləndirir. Elə bilirəm ki, o, hələ də ilk dəfə Bakı Dövlət Universitetinin Hüquq fakültəsində gördüyüm yaşdadır. Biz tələbələrə oxuduğu maraqlı mühazirələri diqqətlə dinlədiyimiz zamanlardadır.

Amma tez öz yaşımı nəzərə alıram və onda anlayıram ki, daha özüm də universitet tələbəsi deyiləm, vaxt bizi o vədələrdən çox uzaqlaşdırıb. Ömür bizim təsəvvür etdiyimizdən tez ötüşür. Vaxtın insana yeganə qazancı isə insanın mənəvi-əxlaqi dəyərlərə, prinsiplərə sadıqlıqla əldə etdiyi şəxsiyyət ucalığıdır, müdriklikdir. Başqaları üçün də bir örnəyə çevrilməyidir.

Belə bir insan haqqında yazıram. O, Azərbaycanda hüquq elminin görkəmli simalarından olan, Bakı Dövlət Universitetinin Cinayət hüququ və kriminologiya kafedrasının müdiri, hüquq üzrə elmlər doktoru, professor Firudin Yusif oğlu Səməndərovdur.

Bəzən insan fəaliyyətinin əhatə dairəsini, tutumunu təsəvvürə sığdırmaqdan ötrü quru rəqəmlərə müraciət etmək lazım gəlir. Bu mənada yubiley yazılarında insan ömrünün müxtəlif mərhələlərini əks etdirən tarixlərsiz, onun gördüyü işlərin həcmi göstərən rəqəmlərsiz keçinmək olmur. Bunlar ilk baxışdan təqvimdə ard-arda sıralanan adi tarixlərdir, cansız rəqəmlərdir. Amma nəzərlərini onlara tuşlayıb diqqətlə düşünəndə bu tarixlərin, rəqəmlərin hərəsində bütün ömrünün

şərəflə yaşamış bir ziyalının əziyyətlərini, keçdiyi çətin sınaqları, zərrə-zərrə qazandığı uğurları, onun həyata, insanlara, Vətənə sevgi dolu qəlbini görürsən.

Firudin Yusif oğlu Səməndərov 12 aprel 1939-cu ildə Saatlı rayonunun Molday kəndində əkinçi ailəsində anadan olub. Əkinçi ailəsində doğulmasını onun ömür yolunda xüsusi qeyd etməyim səbəbsiz deyil. Əkinçilik torpağa bağlılıqdır, zəhmətdir, halallıqdır, bar yetirən sağlam toxumlardır. Firudin müəllim də onun 80 illik ömrünün əsas cizgilərinə çevrilmiş bu keyfiyyətləri, görünür, ata-anasından əxz edib. Əkinçi saflığını, mənəviyyatını ömrün hər bir məqamında qoruyub. Onun ailədən gələn bu saflığın, mənəvi işığın davamı kimi səpdiyi toxumlarsa tələbələrə verdiyi bilikdir, onlara təlqin etdiyi dəyərlərdir.

Firudin müəllim müharibə uşaqları adlanan nəslin təmsilçilərindəndir. Bir çox həmyaşdqları kimi onun uşaqlığı İkinci Dünya müharibəsi illərinə və ondan sonrakı çətin dövrlərə təsadüf edib. Həyata gözünü açanda ətrafındakı doğmalarını, əzizlərini, el-obanı çətinliklər içində görüb. Xarakterindəki xeyirxahlıq, mərhəmət, insanlara əl tutmaq, kömək etmək hissi, bəlkə də uşaqlıqda yaşadığı çətinliklərdən gəlir. Çünki o, özü də çox çətinliklər yaşamış adamdır.

### Müharibə illərinin uşağı

Müharibə illərinin uşağı olmaq nə deməkdir – bunu hamımız bilirik. O dövrün uşaqları çox əziyyətlə böyüyüblər, oxuyublar, bəzən məktəbdə təhsil ala-ala işləyiblər, ailəyə kömək ediblər. Təxminən belə bir həyatı Firudin Səməndərov da yaşayıb.



1948-1958-ci illərdə Firudin müəllim Səməd Vurğun adına Saatlı qəsəbə orta məktəbində oxuyub. Məktəbi gümüş medalla bitirib. Orta məktəbi bitirəndən sonra birinci il universitetə daxil ola bilməməsi də, üç iliyə keçmiş sovet ordusunun sıralarında qulluq etməyə gedib üç il geri düşməsi də onu ruhdan salmayıb. Öz məqsədinə doğru həmişə inamla addımlayıb və ona yetişib. Məqsəd aydınlığı isə həmişə uğura, nailiyyətə, qələbəyə gətirib çıxarır. 1958-1961-ci illərdə ordu sıralarında hərbi xidmət keçib qayıtdıqdan sonra 1961-ci ildə Azərbaycan Dövlət Universitetinin Hüquq fakültəsinə daxil olub. O dövrdə bir tələbə üçün ən yüksək təhsil nailiyyətlərindən sayılan Lenin təqaüdü ilə oxuyub. 1966-cı ildə təhsilini başa vurarkən biliyini, elmə marağını nəzərə alaraq onu ADU-nun Cinayət hüququ kafedrasına aspirant qəbul ediblər. 1966-1969-cu illərdə bu kafedranın aspirantı olub.

1970-ci ildə “Qətl cinayətlərini doğuran halların və davranış motivinin cəza təyininə təsiri” mövzusunda namizədlik dissertasiyasını uğurla müdafiə edərək hüquq elmləri namizədi elmi dərəcəsi alıb. 1969-cu ildən ADU-nun Cinayət hüququ kafedrasında müəllim, dosent vəzifələrində çalışıb. Firudin Səməndərov 1985-1989-cu illərdə ADU-nun Hüquq fakültəsinin dekanı, 1992-1993-cü illərdə Universitetin rektoru olub. 1995-ci ildən BDU-nun Cinayət hüququ və kriminologiya kafedrasının müdiri kimi çalışıb. 1996-cı ildə “Hüquqi şüur və cinayət hüquq yaradıcılığı” mövzusunda doktorluq işini müdafiə edib, hüquq elmləri doktoru elmi dərəcəsi alıb. 1997-ci ildən kafedranın professorudur.

#### **Firudin müəllimin elmi yaradıcılıq fəaliyyəti çox məhsuldardır**

O, 30-dan çox dərsləyin, dərslər vəsaiti və monoqrafiyanın müəllifidir. “Cinayətin sub-

vektiv cəhəti”, “Cinayət hüququ. Cinayət və cəza məsələləri”, “Cinayət hüququ. Ümumi hissə” dərsləkləri, “Şəxsiyyət əleyhinə edilən cinayətlər” adlı dərslər vəsaiti, “Cinayət hüququnda cəza problemi: tarix və müasirlik” monoqrafiyası (2009), “Kriminologiya” dərslər vəsaiti (2012), “Azərbaycan Respublikasının Cinayət Məcəlləsinin Kommentariyası” şərikli müəllifliklə (2013), “Cinayət hüququ. Ümumi hissə” (2013), Moskvada 2011-2012-ci illərdə rus dilində nəşr edilən “Uqolovnoe pravo Azerbaydjanskoy Respubliki. Obşaya çast (v soavtorstve)”, “Uqolovnoe pravo Azerbaydjanskoy Respubliki. Osobennaya çast (v soavtorstve)” və bu qəbildən olan bir çox əsərləri hüquq elminə dəyərli töhfələridir. Müxtəlif elmi nəşrlərdə 100-dən artıq elmi məqaləsi, respublika mətbuatında dövrümüzün aktual problemlərinə həsr edilmiş çoxsaylı məqalələri işıq üzünə görüb.

Onun yazdığı iri həcmli “Cinayət hüququ. Ümumi hissə” dərsləyi 2002-ci ildə Respublika Kitabsevərlər Cəmiyyətinin mükafatına layiq görülüb. Hazırda respublikamızda bu sahədə ən mükəmməl dərsləklər sayılır. Dərsləklər indiyə qədər bir neçə dəfə nəşr edilib.

Cinayət hüququ hüquq sahəsinin öz mü-rəkkəbliyi və çətinliyi ilə seçilən qoludur. Bu sahə ilə bağlı hər hansı yeni fikir söyləmək o qədər də asan deyil. Bütün bunlara baxmayaraq, Firudin müəllimin cinayət hüququ sahəsində yazdığı əsərlərdə dərin tədqiqatların nəticəsi olaraq gəldiyi qənaətlər hüquq elmi üçün mühüm əhəmiyyət daşıyır. Onun elmi əsərlərində nəzəriyyə və praktik fəaliyyət üst-üstə düşür. Cinayətin yeni anlayışının verilməsi, milli hüququn bu sahəsinin prinsiplərinin dəqiqləşdirilməsi, dünya təcrübəsinin ümumiləşdirilərək istifadə edilməsi, dini hüquq sistemlərinin əsas müddəə və prinsiplərinin tədqiqi də Firudin Səməndərovun elmi uğurlarıdır.



Professor Firudin Səməndərovun iştirakı və redaktorluğu ilə ilk dəfə Azərbaycan dilində hazırlanmış “Azərbaycan Respublikasının Cinayət Məcəlləsinin Kommentariyası” kitabı cinayət hüququ sahəsi ilə məşğul olan tədqiqatçıların və hüquq-mühafizə orqanları işçilərinin stolüstü kitabına çevrilib. Onun müəllifi olduğu bu kitabı belə dəyərli edən odur ki, nəşr cinayət qanununun həm ümumi, həm də xüsusi hissəsini əhatə edir və cinayət qanununun praktikada düzgün tətbiqinə bələdçidir. Təsadüfi deyil ki, bu kommentariya indiyə kimi 6 dəfə nəşr olunub.

Professor Firudin Səməndərov ölkəmizdə hüquqi dövlət quruculuğu prosesinə, aparılan islahatlara, cəmiyyətimizdə qanununun aliyinin təmin olunmasına bir sıra qurumlardakı fəaliyyəti ilə də töhfə verir. O, 1995-ci ildə Azərbaycan Respublikasının Prezidenti yanında Hüquqi İslahatlar Komissiyasının, eyni zamanda, Ali Məhkəmə yanında Elmi Məsləhət, respublika Prokurorluğu yanında Elmi-Metodik Şuranın üzvü olmuşdur. Azərbaycan Respublikasının hazırda qüvvədə olan 1999-cu il Cinayət Məcəlləsinin müasir tələblər və beynəlxalq standartlar səviyyəsində hazırlanmasında yaxından iştirak edib. Azərbaycan Respublikası Konstitusiyaya Məhkəməsi Plenumunun və respublika Ali Məhkəməsi Plenumunun qərarlarının hazırlanmasında, qanunun mübahisəli məqamlarının aydınlaşdırılmasında da Firudin müəllimin böyük əməyi olub. O, hazırda qüvvədə olan “Təhsil haqqında” Azərbaycan Respublikası Qanununun hazırlanması prosesinin iştirakçılarındandır.

### Elm ustadı

Professorun Azərbaycanda hüquq elminin inkişafına verdiyi töhfələr təkə bununla məhdudlaşmır. Firudin müəllim bu sahədə mükəmməl, yüksək ixtisaslı kadr potensialının formalaşmasında, hüquq elminin dərinlik-

lərinə bələd olan yeni mütəxəssislərin yetişdirilməsində də bir pedaqoq, elm ustası kimi əvəzsiz xidmətlər göstərmişdir. Firudin Səməndərovun rəhbərliyi altında 3 hüquq üzrə elmlər doktoru, 50-dən çox fəlsəfə doktoru hazırlanıb. O, Azərbaycanın əməkdar hüquqşünasıdır.

Ölkəmizin ümumi tərəqqisinə xidmət edən kadr potensialının yaradılması prosesinin əsas ağırlığı məhz professor F.Səməndərov kimi alimlərimizin çiyinlərinə düşür və o, bu şərəfli missiyanın öhdəsindən layiqincə gəlir. Alimin yetirdiyi yüksək ixtisaslı kadrlar bu gün həm hüquq elminin inkişafına, həm də müstəqil Azərbaycanda hüquqi dövlət quruculuğu prosesinə öz dəyərli töhfələrini verməkdədirlər. Şübhəsiz ki, bir elm xadimi, insan üçün bundan ali mükafat ola bilməz.

O, BDU-nun nəzdində fəaliyyət göstərən cinayət hüququ, kriminologiya və cəza-icra hüququ, cinayət prosesi, kriminalistika, məhkəmə ekspertizası və cinayət-axtarış fəaliyyəti ixtisasları üzrə dissertasiya şurasının, habelə Təhsil Nazirliyinin Vahid Elmi-Metodiki Şurasının “Dövlət və hüquq” bölməsinin sədri olmuşdur.

Firudin müəllimi Azərbaycanda cinayət hüququ elmi məktəbinin əsas yaradıcılarından biri və bəlkə də birincisi saymaq olar. Onun formalaşdırdığı bu elmi məktəbin indi yüzlərlə davamçısı var və bu, bir ustad kimi onun xidmətləridir. Firudin Səməndərov elm sahəsində qazandığı uğurlarla Azərbaycan dövlətçiliyinin möhkəmləndirilməsinə, xalqımızın elmi potensialının daha da gücləndirilməsinə xidmət göstərir. Onun elmi tədqiqatlarının miqyası və əhəmiyyəti yalnız respublikamızda deyil, beynəlxalq aləmdə də yüksək qiymətləndirilir. Elə bunun nəticəsidir ki, o dəfələrlə müxtəlif ölkələrdə dünya miqyaslı və regional elmi konfranslarda Azərbaycanı ləyaqətlə təmsil edib.



Professor üçün ardıcılıq, millilik, millimənəvi dəyərlərə bağlılıq, millətin azadlığı, ölkəsinin müstəqilliyi əsasdır. Ona görədir ki, hələ sovet dönəmində müəyyən vəzifə tutmuş adamların ana dilində danışmağa ehtiyat etdikləri zamanlarda Firudin müəllim hüquq sahəsinə milli dil gətirmişdi. Hüquq elminə dair yazı və çıxışlarını istisnasız olaraq doğma Azərbaycan dilində nümayiş etdirdi.

### **O, bir ideya adamıdır**

Tariximizə, soykökümüzdə, Azərbaycanın istiqlalına bağlılıq onun qanından, ruhundan irəli gəlir. Ötən əsrin 80-ci illərinin sonlarında Azərbaycanda milli azadlıq hərəkatı başlayıb kükrəyən zaman Firudin Səməndərov prinsiplial, qorxmaz, cəsarətli, kütlənin önündə gedib onu düzgün istiqamətləndirməyi bacaran ziyalılardan idi. O, bu gün də Azərbaycana, ölkəmizin istiqlalına, milli dövlətimizə xidmət missiyasını elmi-pedaqoji fəaliyyəti ilə, yazdığı kitablarla, hazırladığı kadrlarla, cəmiyyətin hüquqi cəhətdən maariflənməsi prosesində yaxından iştirakı ilə davam etdirir.

Müəllim şərəfli bir sözdür. Həyatımızda bilikdən, öyrənməkdən dəyərləli nəşə yoxdur, müəllimsə öyrədən deməkdir. Bu mənada Firudin müəllim bu sözü ən çox haqq edən ziyalılarımızdandır. Müəllimlik, sanki necə dəyərlər, onun boyuna biçilib. Bizim tələbələrlik vaxtlarımızda da hətta dərslərə ən etinasız yanaşan tələbələr belə Firudin müəllimin mühazirələrini dinləmək üçün auditoriyaya tələsərdilər. Tələbələrinin Firudin müəllimin dərslərinə münasibətini sonralar da belə gördüm. Çünki onun oxuduğu mühazirələr bir qayda olaraq dərinliyi, nəzəri və elmi fikirlərin zənginliyi, həyatı faktlarla dolğunluğu ilə fərqlənir. Ona görə də tələbələrin bütün diqqəti bu mühazirələrdə cəmləşir.

Firudin müəllim özünün bilik sərvətini tələbələri ilə çox səxavətlə bölüşür. Böyük həvəs, tələbkərlilik və ciddilik nümayiş etdirərək çalışır ki, hər bir tələbəsi bilikli və savadlı olsun, yaxşı hüquqşünas kimi yetişsin. Bu marağın başqa bir səbəbi də onun tələbələrə müsbət ünsiyyət qura bilmə mahaarətidir. O, tələbələrə təkcə predmeti öyrətmir. Hələ yolun başında olan gənclərin suallarını bir müdrik kimi cavablandırmağa, istənilən mövzunu onlarla birlikdə müzakirə etməyə hazır olduğunu göstərir. Tələbələri ilə elə münasibət qurur ki, onlar müəllimə hörmət və ehtiram göstərməklə bərabər, onu həm də özlərinin yaxın dostu, arxa-dayağı, xeyirxahı hesab edirlər. Zəngin həyat təcrübəsi, dünyanın hər üzünü görmüş bu işıqlı insanın keçdiyi ömür yolu tələbələr üçün bir örnək yarada bilir. Nə vaxtsa Firudin müəllimin özünə ideal seçdiyi şəxsiyyətlər, şübhəsiz ki, olmuşdu. Bu günə onun özü 80 illik şərəfli bir ömürlə çoxları üçün idealdır. Onu özünə ideal seçən hər kəs təkcə F.Səməndərovun necə alim olmağı deyil, həm də necə insan olmağı öyrənir. Bu görkəmli alim hər şeydən əvvəl bizə onu sevənlərə və qiymətləndirənlərə həm də necə yaşamağı öyrətməyi öyrədir. Çünki o, özü əsl müdrik həyatı yaşamış alim, müəllim, ziyalı kimi tanınan və bu gün də sevilən insandır.

### **O, bizə necə yaşamağı öyrədir**

Hər dəfə auditoriyaya daxil olub mühazirəyə başlamazdan əvvəl tələbələri ilə ədalət və əxlaq həqiqətləri barədə qısa söhbət onun adətədir. Firudin müəllim bu cür söhbətlərlə insan səadətə və azadlığı naminə fədakarlığı, mənəvi məsuliyyəti müasir humanist ideya kimi diqqətə çatdırır. Gənclərə bu ideyanın ardınca getməyi tələqin edir. Hər bir yetirməsinin fərdi və əməli səadətə, xeyirli, zəkali və işıqlı sabahına bütün qəlbini, varlığını həsr edir.



O, tələbələri, doktorant və dissertantları ilə səmimi olduğu qədər də ciddidir, tələbkardır. Onların düzgün yol göstərənidir. Gənclərin bilik və bacarıqlara yiyələnməsi, biliklərinin obyektiv qiymətləndirilməsi üçün prinsiplərindən geri çəkilən deyil.

Onunla istənilən mövzularda söhbət etmək olar. Professor hərtərəfli bilikli, geniş müəllimlə, maraqlı bir şəxsiyyətdir. Firudin müəllimlə ünsiyyət onunla həmsöhbət olan hər kəsə xoş gəlir. Onun şirin söhbətlərini, müdrik nəsihətlərini, müxtəlif həyat həqiqətləri ilə bağlı hikmətli və ibrətli qənaətlərini dinləməkdən doymaq olmur. Çünki Firudin müəllim bütün söhbətlərində, elmi mübahisələrində, müqayisələrində əxlaqi zənginliyini ortaya qoyur.

Kövrək təbiətini, həssaslığını, mülayimliyini təkmini, səbri, ağır yana davranışları tamamlayır. Milli yaddaşa, mənəviyyatımıza ruhən bağlılığı, ciddiliyi amma bir o qədər də istiqanlılığı, səmimiliyi Firudin müəllimin şəxsiyyətinin parlaq cizgiləridir. O, etibarlı dost, hər zaman güvənə biləcəyin sirdaşdır. Tanrı ona çox böyük qəlb sahibliyi əta edib. Ona üz tutan insanların heç birindən köməyini əsirgəməməyə çalışır. Olduqca səxavətli, böyüklüyünü hər yerdə əməli ilə təsdiqləyir.

### Ömrün 80-ci zirvəsi

Bu yaşın gətirdiyi böyüklük deyil, xilqətən böyüklükdür, müdriklikdir. Firudin Səməndərov bu uralığı ömrün 80-ci zirvəsində fəth etməyib. Mənə elə gəlir ki, o, elə həyatının bütün mərhələlərində bu uralıqda qərar tutub. Ulularımızdan bir söz yadigarı var: böyük-küçük yeri bilmək. Çoxumuza elə gəlir ki, bu söz ancaq yaşca kiçiklərə aiddir. Yaşca böyüyün yolunu gözləmək, hörmətini saxlamaq həqiqətən kiçik üçün bir mənəvi bərdur. Amma bu hikmətin başqa tərəfi də var. Əslində, yaşca kiçiyə hörmətlə yanaşmaq, onunla münasibətləri əndazələr çərçivəsində

düzgün qurmaq da böyüyün öhdəliyidir. Yaşca böyük olanlardan bu həqiqəti çox az adamın anladığını görmüşəm. Amma Firudin müəllim də hər zaman o azların arasında olub. Yaşın müdrik çağlarına gəlib çatmış bir həmkar, ustad, dost başqaları ilə necə davranmalıdır, onun nümunəsini, meyarlarını formalaşdıran adamlardan biridir Firudin müəllim.

Firudin müəllim həm də gözəl ailə başçısıdır. Ömür-gün yoldaşı Lalə xanım, oğlu Yusif, qızı Aydan da bizə doğmadır. Aydan ixtisasca psixoloqdur, psixologiya üzrə fəlsəfə doktorudur, dosentdir, BDU-da elmi-pedaqoji fəaliyyətlə məşğul olur. Yusif isə praktiki sahədə fəaliyyət göstərir. Professor F.Səməndərov nəvələrinin əziz, sevimli, müdrik babasıdır. Bu ocaqda indi baba və nənənin adını daşıyan balaca Firudin və Lalə də böyüyür.

Onunla yol yoldaşlığımız da, ölkədən kənara səfərlərimiz də olub. Bu məqamların hər dəfəsində Firudin müəllimi bir insan kimi yenidən kəşf etmişəm. Onun ürəyində dünya boyda bir işıq gəzdirdiyinə, ətrafındakı hər kəsə bu işığın şəfaqlərindən pay verdiyinə şahid olmuşam.

Və hər dəfə də özlüyümdə arzu etmişəm ki, bu işıq həmişə indiki kimi gur parlasın. Əziz müəllimimin 80 illik yubileyinə ürək sözlərimi də elə bu diləklə tamamlayıram.

Firudin Səməndərov kimi ziyalılar xalqımıza Tanrının bir lütfüdür. Onlara həmişə ehtiyacımız var.

Yeni ömür zirvələrində görüşmək ümidi ilə, ustad!

### Alış QASIMOV,

**Bakı Dövlət Universitetinin Əmək və ekologiya hüququ kafedrasının müdiri, hüquq üzrə elmlər doktoru, professor, Rusiya Hüquq Elmləri Akademiyasının üzvü, "Qızıl qələm" mükafatı laureatı.**



## К ВОПРОСУ О МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОМ УРЕГУЛИРОВАНИИ НЕКОТОРЫХ СОВРЕМЕННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ МАРШРУТОВ (ПУТЕЙ)

**О.Ф. Эфендиев,**  
профессор, доктор юридических  
наук.

*Статья посвящена рассмотрению некоторых вопросов, касающихся некоторых современных международных транспортных маршрутов (путей), а также проблем их международно-правового регулирования. При этом делается попытка анализа статуса и порядка функционирования отдельных транспортных маршрутов (путей), проходящих по территории ряда постсоветских государств.*

Очевидно, и фактически бесспорно, что ряд постсоветских стран, включая Азербайджанскую Республику, географически, будучи естественным «мостом между Европой и Азией», имеют уникальное геополитическое положение, которое является весьма выгодным для прохождения различных пассажирских и грузовых потоков.

Не требует особого доказательства и то, что в современных международных экономических отношениях развитие транспортной системы, как фактора глобализации хозяйственной деятельности государств, является актуальной проблемой, которая в условиях формирования рыночных отношений требует, в частности, совершенствования их транспортной системы. Особенно это приоритетно для Азербайджана, поскольку транспорт, как важная составная часть мировой экономики, является как бы межгосударственным материальным носителем, а их специализация, комплексное развитие невозможны без системы транспорта.

Общепризнанным является и поступательный рост взаимозависимости национальных экономик и всё более тесная их интеграция. Наряду с этим, возникают глобальные системы инфраструктуры, как например, транспортные сети, Интернет и другие проблемы современности в области информационных технологий и телекоммуникаций, требующие наращивания активизации межгосударственного сотрудничества и партнёрства государств.

При этом, в основе одной из тенденций, характеризующих мировую экономику на современном этапе развития, лежит идея о росте взаимозависимости и взаимодействии национальных экономик, а также их более тесная интеграция. Этот постулат подтверждается, например, тем, что в современную эпоху каждый шестой товар или услуга попадают к потребителю через мировую торговлю. Так, важным показателем взаимозависимости национальных экономик служит удельный вес импорта в валовом национальном продукте. По данным таких развитых стран, как Бельгия, Нидерланды, Швейцария, Дания, Швеция, эта доля варьирует от 30 до 60%, по более «крупным» государствам (например, Германия, Франция, Англия, Италия) – от 20 до 30%; у США этот показатель – около 9%.

Стало быть, в целом, комплексная проблема развития и совершенствования транспортной системы, как составной части мировой экономики, является, в том числе и для постсоветских государств, приоритетной и весьма актуальной зада-





чей. Это видно и характерно, например, для Российской Федерации, как известно, располагающей достаточно развитой системой морских портов в Балтийском, Азово-Черноморском, Каспийском морях, Северном и Дальневосточном бассейнах, а также сетью внутренних водных путей, автомобильных и железных дорог. Очевидно, что РФ обладает огромным транспортным потенциалом, что дает возможность не только удовлетворять внутренние потребности страны, но и организовать транзитные перевозки между европейскими и азиатскими государствами».

Вместе с тем, основной, так называемый, евразийский грузопоток идет морским путем через Суэцкий канал в обход России, так что евразийские грузоперевозки контролируются иностранными судоходными компаниями. В частности, менее 1 % всего товарооборота между Европой и Азией проходит по территории России, что было отмечено при принятии транспортной стратегии РФ до 2030 г.

Ясно, что в подобной непростой ситуации и в процессе решения отмеченных проблем, на поверхность всплывают, в частности, необходимость рассмотрения различных вопросов и аспектов международно-правового регулирования современных транспортных маршрутов (путей и коридоров), включая их понятие. При этом, как бы они не назывались (международные или транспортные), важно учитывать, что их конвенционное определение, на универсальном уровне, пока отсутствует, не смотря на неоднократные попытки отдельных международных организаций дать его в своих резолюциях, поскольку у этих резолюций отсутствует юридическая сила.

Однако, неверно будет игнорировать авторитетные дефиниции, например, Европейской экономической комиссии (ЕЭК)

ООН и Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД).

Примечательно, что в рамках ЕЭК используется общий термин «транспортный коридор», относящийся как к международным, так и к национальным транспортным коридорам. Поэтому закономерно, что это не может способствовать однообразному пониманию природы международных транс-маршрутов и ограничению их от национальных транспортных путей.

Так или иначе, речь может идти, как отмечают некоторые авторы, об определенном направлении / маршруте массовых перевозок пассажиров и грузов, между центрами социально-экономической активности, которое обслуживается несколькими видами транспорта, способными обеспечить высокие скорости перевозки, обладает развитой инфраструктурой, с помощью которой в полной мере реализуется интермодальная технология. Данное определение, на наш взгляд, в достаточной мере отражает наличие технологических сторон международных транспортных коридоров, хотя и не затрагивает вопросы правового статуса коридора и правовых основ перевозки грузов в его рамках. Можно согласиться и с тем мнением, что международный транспортный коридор – «это результат огромных политических, дипломатических и экономических усилий заинтересованных государств. Никакая стыковка железнодорожной... колеи сама по себе еще не обеспечивает эффективность транспортировки грузов по всей трассе».

Известно и то, что ЮНКТАД оперирует термином и понятием «международный торговый коридор», возможно, подразумеваемая при этом «структура из четырех элементов (коммерческие и финансовые обычаи и практика; правительственные



требования; инфраструктура и оборудование; участники), которые взаимодействуют между собой и со своим окружением с целью осуществления импорта и экспорта той или иной страны». Данное определение имеет правовую составляющую – первые два из четырёх компонентов относятся к средствам регулирования (коммерческие и финансовые обычаи и практика; правительственные требования). «Некоторые из финансовых обычаев и правил определяются национальными законами, ... другие – международными... договорами... требования правительств отражают... политику в виде национальных законов, правил и ратифицированных международных соглашений, применимых к международным сделкам».

Приведенные комментарии ЮНКТАД показывают, что понятие международного торгового коридора рассматривается в частно-правовых аспектах с точки зрения международной перевозки. Кроме того, в рамках ЮНКТАД указывается: «Международные торговые коридоры специфичны для той страны, где они устанавливаются. Международная торговая сделка предполагает наличие не менее трех международных торговых коридоров: один – в стране, где изготавливаются товары, другой – между страной-производителем и страной назначения товаров, третий – в стране назначения».

Таким образом, понятие международного коридора может сводиться к национальным транспортным путям. Однако, как представляется, подобное отождествление неверно, поскольку противоречит природе международного транспортного коридора, которая предполагает единство правового регулирования на всех участках маршрута. Во-вторых, такое определение носит нечёткий характер с точки зрения технологии, в частности, указывается на

неясную формулировку – «свое окружение».

Кроме того, явным недостатком определения видится отсутствие указания на первооснову любого международного транспортного коридор – транспортный маршрут. Таким образом, ни в рамках ЕЭК ООН, ни в рамках ЮНКТАД не существует твёрдо сформулированного, полного и юридически исчерпывающего определения международного транспортного коридора. Опять-таки, независимо о каком названии (международном, современном транспортном, или ином пути) идёт речь, можно понимать такой международный транспортный маршрут, который основан на режиме свободы транзита. Вместе с тем, такой маршрут должен быть обеспечен соответствующей инфраструктурой, транспортными средствами, иметь соответствующую теоретическую, геополитическую и правовую основу, как международно-правовую, так и национально-правовую, функционирующий для регулярных (линейные) перевозок грузов и пассажиров.

Для сравнения и большей наглядности можно сослаться на практику и опыт использования международных транспортных коридоров, проходящих по территории России: «Транссибирская магистраль», «Север–Юг» и некоторые другие. Как известно, основой маршрута «Транссиб» является транссибирская железная дорога, в состав которой на территории РФ входит Байкало-Амурская железнодорожная магистраль (БАМ), «федеральная автодорога «Амур», трубопроводные энергетические коммуникации, линии связи». Естественно, функционирование указанных компонентов регулируется российским законодательством.

Что касается регулирования зарубежных участков маршрута, то здесь имеет



место иная географическая и правовая ситуация. В частности, участки «Транссиба» за пределами РФ были представлены одним из так называемых панъевропейских Критских коридоров – № 2 (Берлин – Варшава – Минск – Москва), маршруты которых закреплены в декларациях и докладах 2-й Общевропейской конференции по транспорту (Крит, 1994 г.). Были установлены маршруты девяти европейских международных транспортных коридоров. В качестве правовой основы этих европейских коридоров в них названы Соглашения об Ассоциации между ЕС и странами Центральной и Восточной Европы (Европейские Соглашения), а также Соглашения о партнерстве и сотрудничестве между ЕС и Россией, Украиной и с другими странами Восточной Европы. Также это «международные конвенции и соглашения, разработанные в рамках ЕЭК ООН» и решения Европейской конференции министров транспорта.

Исторически задача России в отношении системы Критских коридоров была сведена к тому, чтобы продлить маршруты международных транспортных коридоров по российской территории до соединения со странами Азиатско-тихоокеанского региона. С этой целью, ещё в 1995 г. Россия, Беларусь, Германия и Польша (при участии Комиссии Европейского Союза) подписали Меморандум о взаимопонимании по развитию международного транспортного коридора № 2.

После этого, на 3-й Общевропейской конференции по транспорту в Хельсинки (1997г.) было принято решение о продлении коридора № 2 по территории России до Нижнего Новгорода и далее на соединение с транссибирской магистралью. Таким образом, маршрут коридора № 2 был продлен до Владивостока и трансформировался из европейского в евразийский.

Примечательно также, что Критский проект планировалось реализовать к 2010 г. Однако политические реалии привели к гораздо более медленной степени интеграции, поскольку восточноевропейские страны, в том числе РФ, оказались не готовы в сжатые сроки модифицировать транспортную инфраструктуру и унифицировать транспортное и таможенное законодательство. С другой стороны, цели ЕС и России в отношении международных транспортных коридоров оказались разновекторными, поскольку Евросоюз, в рамках Критских международных транспортных коридоров, стремился создать «свое» европейское транспортное кольцо. Однако, учитывая серьёзный потенциал Критской системы, а также её продлённость до соединения с «Транссибом», РФ и страны азиатско-тихоокеанского региона, исходя из своего географического положения, были заинтересованы в евразийских трансконтинентальных коридорах.

Что касается транспортных коммуникации восточноевропейских стран в рамках маршрутов международных транспортных коридоров, то они реально должны постепенно приводиться к европейским стандартам, закрепленным в ряде транспортных конвенций: Европейского соглашения о международных автомагистралях 1975 г.; Европейского соглашения между международными магистральными железнодорожными линиями 1985 г.; Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах 1991 г.; Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения 1996 г. и др..

Однако, нельзя было не учитывать некоторые геополитические факторы. Так, распад СССР и появление новых независимых суверенных государств на евра-



зийских путях (Украины, Беларуси, Молдавии, среднеазиатских республик), нестабильная политическая обстановка и даже активные военные действия на территории некоторых из них сделали невозможным продолжение полноценного функционирования «Транссибирской магистрали».

Так или иначе, важнейшим определяющим фактором эффективности любого современного международного транспортного маршрута является его конкурентоспособность в рамках процесса всемирной (глобальной) конкуренции. В частности, главными конкурентами «Транссиба» на рынке евразийских трансконтинентальных перевозок продолжают оставаться: южный морской маршрут через Суэцкий канал (именно по нему проходит наибольшая часть грузов); сухопутные маршруты, «Великий шелковый путь», т. е., фактически, предлагаемые Китаем «Трансазиатская магистраль», поскольку его большая часть проходит по территории КНР.

Один из вариантов «Великого шелкового пути» является действующим, проходящий от порта Ляньюнган до «Транспортной азиатской железной дороге», далее через бывшие советские среднеазиатские республики в иранский порт Бендер-Аббас на побережье Персидского залива. Частью «Шелкового пути» является международный транспортный коридор ТРАСЕКА, маршрут которого также начинается в порту Ляньюнган, далее следует через пограничный переход «Дружба» в Казахстане, Узбекистан, Туркменистан, Азербайджан и заканчивается в порту Потти (Грузия). С использованием морского участка Потти–Ильичевск направление выходит на Украину и далее на европейские страны, минуя территорию России.

Что касается ещё одного международного железнодорожно-водного маршрута – «Север-Юг», проходящего по территории РФ, то его путь был первоначально рассчитан на прохождение через территории Восточная Европа – Центральная Европа – Скандинавия – Санкт-Петербург – Москва – Астрахань, Махачкала – Каспийское море – Иран – страны Персидского залива – Индийский океан – Индия. Использование этого маршрута, по-существу, могло дать практически двукратный выигрыш по расстоянию и финансовым расходам в сравнении с трансокеанским южным путем.

Маршрут в свое время активно использовался СССР и Ираном. Из СССР в Иран ежегодно поступало около 2 млн. т грузов. После 1991 г. перевозки по побережью Каспийского моря стали экономически неэффективны и небезопасны. Проблема безопасности связана с армяно-азербайджанским конфликтом по поводу Нагорного Карабаха и его последствиями одно из которых – прекращение транспортных связей между Арменией и Азербайджаном. Соответственно, до сих пор отсутствует прямое железнодорожное сообщение между РФ и Ираном, что достаточно ощутимо влияет на низкие транзитные показатели этого транспортного маршрута.

Более, чем очевидно, что причины этого в нестабильной политической обстановке в регионе, неурегулированность армяно-азербайджанского конфликта, терроризм, наличие конкурирующего ТРАСЕКА, другие факторы серьёзно препятствовали, и до сих пор препятствуют, возможности восстановить железнодорожное сообщение между странами региона и началу полноценного функционирования маршрута «Север-Юг».



Хотя по территории РФ проходят реально действующие транспортные коммуникации, способные обеспечить потребности евразийского грузопотока, однако другим важным «тормозом» является неурегулированность проблем правового характера в различных областях. Например, в таможенной области, страховании грузов, в сфере тарифного регулирования, транспортной безопасности, в области организационно-технического регулирования, сертификации и лицензирования, в сфере экологического регулирования, визового режима и др.

Кроме пробелов и недоработок в национальном законодательстве, наличия различных подходов к определениям терминов транспортного значения, имеются и другие правовые трудности и препятствия. Например, отсутствие соответствующей унификации с международным универсальным и региональным законодательством, что, в конечном счёте, не позволяет активно использовать транзитный потенциал на основе имеющихся маршрутов, а также интенсификации движения транзитных грузопотоков.

На фоне этих явлений важное значение приобретают разнообразные международно-правовые инструменты и, в первую очередь, заключённые многосторонние международные соглашения в области различных транспортных средств, прежде всего в сфере унификации норм, относящихся к автомобильному и железнодорожному транспорту и международным автомобильным и железнодорожным перевозкам. Первостепенную роль играют такие соглашения, которые заключаются в рамках имеющихся объединений, например, СНГ, ЕврАзЭС, Таможенного союза и Единого экономического пространства. К их числу относится такой акт, как Соглашение «О согласованном

развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств – участников СНГ» от 14 ноября 2008 г.; или Решение Совета глав правительств СНГ «Об основных направлениях развития рынка международных автотранспортных услуг» от 14 ноября 2008 г., Концепция формирования единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества (Утверждена Решением Межгоссовета ЕврАзЭС от 25 января 2008 г.) и др.

Международно-правовое закрепление международных транспортных маршрутов, как в многосторонних конвенциях, так и в формате факультативного регулирования, способно значительно повысить их конкурентоспособность.

Позитивным фактором в этом процессе является не только одновременное развитие международного права в целом, но и его комплексных отраслей, как например, международного экономического права, и отдельных подотраслей, в частности, современного международного транспортного права. Исключительное значение имеет создание такой всеобъемлющей безопасности, которая в международно-правовом смысле и реально, избавила бы мировое сообщество от угрозы любых форм и проявлений опасности.

Реалии настоящего времени выдвигают качественно новые системные решения, позволяющие реализовывать инновационные варианты развития отдельных государств, превышающих показатели проектов их социально-экономического развития. А создание в перспективе, например, единой транспортной системы на постсоветском пространстве позволит его странам не только быстрее интегрировать в мировую экономическую систему. Оно также обеспечит интенсификацию их отраслевых, территориальных и функцио-



нальных экономик, включая, в частности, создание единой системы мониторинга грузовых и пассажирских потоков.

Современное развитие информационных технологий на основе телекоммуникационных, опτικο-волоконных магистралей позволит на базе транспортных терминалов, так называемых «хабов», создавать логистические центры-комплексы, с помощью которых может регулироваться весь транспортный процесс доставки грузов получателем с максимальной скоростью, надёжностью и ценовой оптимизацией для хозяйствующих субъектов. Кроме того, одновременное комплексное строительство транспортных терминалов будет способствовать ликвидации диспропорции в логистике, а значит, позволит эффективно управлять транспортными (внутренними и внешними) грузовыми и пассажирскими потоками, т.е. реальному созданию, как единой мировой транспортной системы, так и нового транспортного правапорядка.

В таком правапорядке особенно заинтересованы молодые развивающиеся страны, каковой является, в частности, Азербайджанская Республика, обладающая, в силу своего географического положения, уникальными транзитными возможностями, имеющими ключевое значение для её перспективной внешнеэкономической стратегии, стержнем которой является трубопроводный фактор.

Очевидно, что на данном этапе глобализации особое, возрастающее значение имеет проблема транспортировки энергоносителей на мировые рынки посредством создания экологически безопасных и экономически выгодных транспортных инфраструктур, включая, в частности, трубопроводные и железнодорожные, что невозможно без взаимовыгодного сотрудничества и добрососедского партнёрства государств.

Важным фактором в формировании основ международно-правового регулирования деятельности современных транспортных маршрутов, также как любой разновидности прогрессивно-демократического миропорядка, является роль ООН, её соответствующих специализированных учреждений и структур, в первую очередь, экономической направленности, которые правомочны решать проблемы и вопросы транспортной деятельности государств, неразрывно связанных с развитием их торгово-экономических отношений. При этом следует учитывать и то обстоятельство, что международно-правовое регулирование транспортно-хозяйственной деятельности является результатом объективного процесса, способствующего укреплению взаимодействия между субъектами внешнеэкономических связей различных уровней.

За последнее десятилетие эти рекомендации достаточно актуализировались в государствах постсоветского пространства, поскольку различия в техническом регулировании затрудняют, в частности, выполнение отдельных международных проектов, способствуют появлению множества необоснованных согласований, увеличивают сроки и стоимость их реализации. Это касается, например, такого газопроводного проекта как Россия–Западная Европа, Каспийская трубопроводная система–Турция и др. Не затрагивая трудности международно-политического характера, можно отметить определённые технико-экономические сложности, среди которых, в частности, высокая капиталоемкость и возможные риски, предъявляющие высокие требования к нормативной документации, менеджменту качества, защите окружающей среды, охране труда и т.д.



Экономические реформы во многих странах постсоветского пространства, например, в России и Азербайджане, в целом, обеспечили дальнейшее развитие топливно-энергетического комплекса, приток инвестиций в добычу нефти и газа, а также крупномасштабного строительства и развития магистральных систем и развития трубопроводного транспорта.

Эти обстоятельства, в свою очередь, способствовали совершенствованию в этих странах действующего законодательства, включая сферу регулирования обязательных технико-экономических требований безопасности к так называемым промысловым, распределительным и иным трубопроводам с учётом национальных особенностей. Важную роль в данном процессе сыграл процесс гармонизации внутригосударственных и международно-правовых норм и принципов, что не предусматривало ужесточение или усложнение определённых требований, как это имело место при разработке первоначальных инвестиционных трубопроводных проектов.

Подобная гармонизация имела целью создание новых положений с требованиями, базирующимися на более совершенных и научно обоснованных технических стандартах, которые были направлены на снижение рисков, угроз и обеспечение региональной безопасности при строительстве и эксплуатации трубопроводных объектов, что, в первую очередь, относится к документу: Единые рекомендации ЕЭК ООН «О безопасности магистральных трубопроводов».

Транспортировка энергетических ресурсов на мировые рынки в условиях глобализации международных экономических отношений приобрела особый смысл как для государств, создающих новые экологически безопасные, так и

экономически выгодные трубопроводы, так и для стран, создающих соответствующие транспортные инфраструктуры, что возможно при эффективном, взаимовыгодном сотрудничестве и стратегическом партнёрстве современных государств.

Что касается энергетической ситуации в постсоветских странах, то подтверждённые природные запасы, кстати, Азербайджана и Казахстана, превратили их в серьёзных поставщиков энергоресурсов, а реальные намерения, например, Туркменистана к сближению с ними и европейской политикой транспортировки создают определённые экономические проблемы, в первую очередь России, не являющейся так называемой транзитной страной.

Как справедливо подчёркивал специальный посланник и координатор Госдепартамента США по международным энергетическим вопросам А. Хокстайн: «Южный газовый коридор», по которому газ из Азербайджана будет поставляться в Европу, является сегодня единственным настоящим проектом диверсификации в Европе, так как он обеспечивает поставку нового газа по новому маршруту, обеспечивая тем самым настоящую возможность для конкуренции. Вот почему, я считаю исключительной роль Азербайджана в обеспечении энергетической безопасности Европы. И поскольку энергетическая безопасность является основой экономической и национальной безопасности для каждой страны, это означает, что Азербайджан играет исключительную роль в обеспечении национальной и экономической безопасности Европы... Этот коридор является еще более сложным. Он требует создания инфраструктуры из Азербайджана через Грузию, Турцию, Грецию в Албанию, и в конечном итоге в Италию с интерконнекторами из Греции в Болгарию».



Азербайджан не только активно содействует формированию региональной экономической безопасности, но и преуспевает, образно говоря, в «перетягивании» на себя международной торговли, во всяком случае, в области энергоносителей. Вместе с тем, возрастающая значимость нашего государства в европейской энергетической безопасности выдвигает на передний план не только данную тему, но и соответствующие усилия заинтересованных сторон в более тесном переплетении их экономики.

Это особо важно и актуально, если иметь в виду намерения принять соответствующие планы действий в сфере энергетической политики, в которых вопросам экономически выгодного и экологически безопасного энергоснабжения придан приоритетный характер и смысл. Представляется, что данное обстоятельство, в свою очередь, означает, что тема энергетики и энергоснабжения играет одну из ключевых ролей в выстраивании, хотя бы, отношений Евросоюза с Азербайджаном. И, во вторых, первостепенное значение в решении данной проблемы должна иметь определённая международно-правовая, договорная основа, рассчитанная на долгосрочную перспективу, объективно укрепляющая европейскую энергетическую безопасность. В-третьих, адаптация этих соглашений (контрактов, проектов) к новым реалиям становится одной из основных задач стратегического сотрудничества и партнёрства Азербайджана с Евросоюзом, а также одним из главных факторов энергетической безопасности, который связан как с динамикой цен на энергоносители, так и процессом существенной либерализацией европейского энергетического, конкретно, нефтегазового рынка. И, наконец, в четвёртых, преимущество и взаимная выгода

от такого сотрудничества и партнёрства, как видно, будет зависеть от решения таких вопросов, как эффективность данных соглашений и инвестиций в развитие средств транспортировки энергоносителей и соответствующей транспортной инфраструктуры.

При решении неотложных проблем становления нового транспортного миропорядка наше государство, учитывая свое выгодное географическое положение, «обречено» играть одну из ключевых ролей, являясь, в частности, организатором проекта создания железной дороги Баку-Тбилиси-Карс (БТК). Азербайджан, таким образом, продолжает активно содействовать развитию таких транспортных маршрутов, как «Север-Юг» и Транскаспийского международного транспортного маршрута. Это обстоятельство имеет принципиальное значение, во первых, для грузопассажирских перевозок между Европой и Азией, во вторых, в реальной перспективе существенно способствует преодолению транспортного пробела на евроазиатском пространстве, в третьих, получит определённые экономические выгоды и преимущества от приведения в действие своего транзитного потенциала.

Небезынтересным в этой связи представляется мнение советника Департамента Центральной и Западной Азии Азиатского банка развития (АБР) К. Джулиан, которая объективно подчёркивала, что «железные дороги обладают потенциалом для поддержки экологически устойчивого и всеобъемлющего роста в Центральной и Западной Азии. На региональном уровне АБР рассматривает железную дорогу в качестве средства для регионального сотрудничества и интеграции, что рассматривается как одна из ключевых стратегических целей данного банка.





Конкурентные торговые коридоры, обслуживаемые железнодорожным и автомобильным транспортом, имеют важное значение для облегчения передвижения товаров и людей, особенно там, где коридоры соединяют региональные центры роста и основные морские порты, которые могут обеспечить доступ к мировым рынкам. Реализация проектов строительства железной дороги БТК, развитие коридора «Север-Юг», а также Транскаспийского международного транспортного маршрута являются подтверждением важности Азербайджана в качестве транспортного и торгового центра». Кроме того, было отмечено, что «эти проекты будут способствовать развитию торговых связей и маршрутов поставок, расширению объема региональных рынков через интеграцию между Восточной Азией и Европой, Южной Азией и за ее пределами», — отметила К. Джулиан.

Согласно мнению министра транспорта, судоходства и коммуникаций Турции Б. Йылдырыма «железная дорога Баку-Тбилиси-Карс, строительство которой завершится к концу 2016 г., соединит Азию и Европу, укрепит политические и экономические отношения между странами, которые реализуют данный проект; ... пиковая пропускная способность коридора составит 17 млн т. грузов в год. На начальном этапе этот показатель будет на уровне одного миллиона пассажиров и 6,5 млн т. грузов».

Об особой важности и необходимости интенсификации работ на участке транспортного маршрута «Север-Юг», как известно, говорится в распоряжении Президента Азербайджанской Республики И. Алиева, подписанное 7 декабря 2015 г. — «Об ускорении работ на отрезке международного транспортного коридора «Север-Юг», проходящего по территории

Азербайджана», и в связи с международными контейнерными перевозками, осуществляемых по Транскаспийскому транспортному маршруту, начиная с августа 2015 г.

Азербайджан уже давно играет ключевую роль в развитии грузовых и пассажирских перевозок в рамках TRACECA, которая является программой сотрудничества в области транспорта между ЕС и его странами-партнерами в Восточной Европе, на Южном Кавказе и в Центральной Азии. Эта программа охватывает, кроме Азербайджана, такие государства как Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Украина, Иран и Армения. К этим странам, в связи с вводом в эксплуатацию железной дороги Баку-Тбилиси-Карс (БТК), ранее являющейся недостающим звеном Трансевразийского пространства (от Пекина до Лондона), могут присоединиться Казахстан, Афганистан, Пакистан и Индия. Так, в интересах развития программы TRACECA Казахстан уже выступил с инициативой пуска контейнерного поезда «Китай-Казахстан-Каспий-Кавказ-Турция-Европа» (Silk Wind), по проекту которого станет возможным вдвое сократить сроки поставок по сравнению с морским транспортом, с 35 до 12–14 дней, что является достаточно экономически выгодным показателем для транспортировки грузов.

Можно утверждать, что введенная в 2017 г. в эксплуатацию дорога БТК превратилась в последний связующий фактор доступа широкомаштабных грузопотоков на мировые рынки, способная приносить не только огромные прибыли странам ее пользующихся. Другое значение этого железнодорожного пути в том, что она нацелена на укрепление любых пакетов транспортных соглашений и договорён-



ностей, а также, фактически, способствовать любым позитивным усилиям государств по международно-правовому регулированию современных транспортных маршрутов. Экономически очевидно и то, что транспортная сфера будет вести к созданию новых рабочих мест, экономической активности, повышению уровня жизни стран, которые расположены на «Великом Шелковом пути».

Прибытие контейнеров в Азербайджан стало возможным благодаря усилиям Координационного комитета по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута, созданного в октябре 2013 г. Однако, ещё в апреле 2013 г., Президент Азербайджана И. Алиев отмечал: «к «транзитной революции», начавшейся в регионе, Азербайджан провел огромную подготовительную работу, и сегодня эта работа позволила нашей стране заявить о себе на новом рынке транзитных перевозок».

Особый интерес представляет позиция Китая, который, как известно, стал частью глобальной экономической системы и претендует на роль одного из мировых полюсов влияния, о чем говорится, в частности, в опубликованном в марте 2015 г. документе под названием «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию экономического пояса Шелкового пути и морского Шелкового пути XXI века».

Однако ранее, осенью 2013 г., Китай представил концепцию проекта «Один пояс, один путь», включающего создание упомянутого экономического пояса, реализация первой части которого намечена на 2016–2020 годы. Главная цель данного проекта – создание транзитно-транспортной системы, связывающей Китай со странами евроазиатского континента и Африки. Вместе с тем, концепция подразумевает

не только строительство и развитие транспортно-логистической инфраструктуры, крупной зоны свободной торговли, но и уникальную финансовую систему, объединяющую региональные банки развития, создающую условия для целевого движения капиталов, и т.д.

Процессу становления нового международного транспортного порядка способствуют не только работы по развитию транзитного потенциала Азербайджанской Республики, который, естественно, не ограничивается восточно-западным направлением маршрута, поскольку имеет место и активное сотрудничество с Россией и Ираном в рамках формирования другого стратегически важного транспортного коридора – северно-южного направления. По-существу, данный транспортный маршрут открывает большие возможности для всех его участников, т.е. как для стран-отправителей и получателей грузов, так и государств-транзитеров.

Небезынтересно, что в ноябре 2018 г. Россия достроила подводную часть газопровода «Турецкий поток», две «нитки» общей протяженностью 1820 км., проходящие по дну Черного моря из России в Турцию; ввести «поток» в эксплуатацию планируется в конце 2019 г.

Кратко говоря, «Турецкий поток» представляет собой один из двух экспортных мегапроектов «Газпрома», ориентированных на европейский рынок. Второй проект «Северный поток – 2» мощностью 55 млрд куб. м пройдет по дну Балтийского моря из России в Германию. Черноморская же труба ориентирована, в первую очередь, на страны Южной и Юго-Восточной Европы. Этот газопровод является «наследником» «Южного потока», который «Газпром» даже начал строить, но в 2014 г. остановил строительство из-за выхода



Болгарии из проекта. В результате количество «ниток» трубы сократили с четырех до двух, мощностью 15,75 млрд куб. м в год каждая, и решили проложить их в Турцию. Первая подводная часть «Турецкого потока» предназначена для снабжения внутреннего рынка самой Турции; вторая, транзитная, должна пройти в страны Южной и Юго-Восточной Европы.

Так или иначе, Азербайджану принадлежит особая, конструктивная роль не только в формировании и развитии транспортного сообщения на евроазиатском пространстве, но и в становлении нового транспортного миропорядка. А при благоприятных транзитных условиях, над созданием которых сейчас работает Координационный совет по транзитным грузоперевозкам, Азербайджан в перспективе может превратиться в крупный коммуникационный, торгово-транспортный перевалочный пункт (хаб), способствующий развитию международных грузовых перевозок. Так или иначе, активизация транспортного сообщения с сопредельными странами и регионами может стать существенным фактором для дальнейшей либерализации экономики Азербайджана, его активной интеграции в систему региональных и международных торгово-экономических связей.

Опыт и практика современных межгосударственных отношений, в целом, свидетельствует о том, что надёжная и эффективная система обеспечения экономической безопасности может быть гарантом их суверенитета и независимости, стабильного социально-экономического развития. Формирующийся в непростых условиях новый миропорядок, его разновидности, всеобщая безопасность, всё в большей степени, зависят от экономических факторов, силы, которая может применяться, например, как контрмера в

случае правонарушения или преступления в отношении государства, виновного в развязывания, в том числе, вооружённого конфликта.

Примечательно и то, что после выраженных в ходе ноябрьских (2018 г.) переговоров намерений Президентов Азербайджана и Туркменистана, во многом становится очевидным и тот факт, что вопросы, касающиеся статуса современных международных транспортных маршрутов (путей, коридоров), а также решения проблем их международно-правового регулирования, неразрывно связаны с успешным созданием и развитием транспортных узлов. Так, превращение, в частности, Азербайджана и Туркменистана в важнейший транспортный и логистический узел с помощью современной инфраструктуры, с использованием портовой инфраструктуры этих стран на Каспийском море (при налаживании автомобильно-паромного и железнодорожно-паромного сообщений), имеет целью не только увеличение грузопотоков, рост транзита между ними по маршруту Восток-Запад, Запад-Восток, но и укрепляет безопасность и стабильность в регионе. К числу таких маршрутов относится, например, коридоры с выходом на Европу: Афганистан-Туркменистан-Азербайджан-Грузия-Турция («Лазурит»), соглашение о котором было подписано 15 ноября 2017 г. в Ашхабаде, а также Туркменистан-Азербайджан-Грузия-Румыния.

Представляется, что наиболее позитивным обстоятельством при становлении любой разновидности экономического миропорядка следует рассматривать взаимовыгодное сотрудничество и партнёрство, как основу позитивных межгосударственных отношений, регулирующих общепризнанными международно-правовыми принципами и нормами императивного



характера. Именно такой подход, с другой стороны, может способствовать как созданию устойчивого фундамента любой разновидности безопасности и миропорядка, так и гаранта их эффективности и надёжности. Наряду с этим, необходимо отметить, что Концепция «Азербайджан 2020: взгляд в будущее», провозглашённая Президентом Азербайджана И. Алиевым, предусматривает не только мероприятия по переходу на сильную экономику, но и в качестве одного из основных направлений, развитие национальной транспортной инфраструктуры, как составного элемента формирующегося процесса создания нового транспортного миропорядка.

#### Список использованной научной литературы:

1. Подробнее см.: Карро Д., Жюйар П. Международное экономическое право (перевод с франц. яз.) – М.: Международные отношения, 2002; Вельяминов Г.М. Международное экономическое право и процесс /академический курс/. – Москва: Изд-во Волтерс Клувер, 2004; Шумилов В.М. Международное экономическое право в эпоху глобализации. – М.: Международные отношения, 2003; Вылегжанин А.Н., Лабин Д.К., Шумилов В.М. Международное экономическое право. Под ред. А.Н. Вылегжанина. – М.: 2007, 2012; Эфендиев О.Ф., Алиев Э.А. Внешне-экономическая деятельность современного Азербайджана. – Баку: Изд-во «Зардаби», 2007 и др.
2. Подробнее см., например, Дергачев В.А. Геополитическая трансформация международных транспортных коридоров // Вестник аналитики. М. №3 2006; О.Ф. Эфендиев. О проблематике сотрудничества и партнёрства в международном праве. «Транспортное право». Баку. №4 . 2005; о н ж е, О великом транспортном будущем и экономической безопасности. Транспортное право, № 2. 2010, Баку; о н ж е. Трубопроводный транспорт в контексте международного права. Московский журнал международного права. № 1(101)2016 янв-март, с. 93-104 и др.
3. Россия и международные транспортные коридоры // Транспорт. Экспедирование и логистика. 2006. январь. стр. 23–24.
4. Дергачев В.А. Геополитическая – трансформация международных транспортных коридоров // Вестник аналитики. № 3. 2006, стр. 20. SDD/MT/Misc.1/Rev.1 Мультимодальные – перевозки. Справочное пособие // ООН. – Нью-Йорк и Женева, 1996. – С. 15.
5. Суворов К. Отечественная транспортная система: перспективы и пути развития // транспортные потоки. М. 2000. № 3, с. 2.
6. См.: Павлов В. Горизонты развития транспорта // <http://zdr-gazeta.ru/?newsid=33550> (24.11.2008).
7. Леонтьев Р.Г., Хмель В.А. Международные транспортные коридоры: трансформации региональной инфраструктуры: Науч.изд. – М.: ВИНТИ РАН, 2003.
8. Новиков А.В. К вопросу о роли международных транспортных коридоров в грузоперевозках. – М.: МАКС Пресс, 2007; Семёнов Д.В. Проблемы международно-правового регулирования евразийских транспортных коридоров // Актуальные проблемы Российского права. – 2010. – № 1 (14); Суворов К. Отечественная транспортная система: перспективы и пути развития // транспортные потоки. № 3. 2000; Резер С.М. Проблемы развития международного транзита по России на основе совершенствования тарифов и таможенных услуг // транспорт. Наука, техника, управление: Науч.-информ. сборник. № 4. 2007 и др.
9. См.: Алиев Э.А., Эфендиев О.Ф. Современное международное транспортное право. Учебник. Общая часть. LAP LAMBERT ACADEMIC Publishing (Germany), 2015; они же. Международное транспортное право и его институты. Учебник. Изд-во «Гюнаш-Б». Баку. 2016 и др.
10. Документ ООН–TRADE/WP.6/2005/5/Add.1



## ЭТИКА НЕНАСИЛИЯ КАК СРЕДСТВО ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ МОЛОДЕЖНОМУ ЭКСТРЕМИЗМУ И НАСИЛЬСТВЕННОЙ ПРЕСТУПНОСТИ

**Колодкин Л.М.,**  
доктор юридических наук, профес-  
сор, Заслуженный деятель науки  
Российской Федерации, Главный  
научный сотрудник Научно-иссле-  
довательского центра Академии  
управления МВД России.

*Данная статья посвящена описанию основных аспектов, этики и философии ненасилия как средства противодействия молодежному экстремизму и насильственной преступности. Как пишет автор, подростковую агрессивность и склонность к насилию нельзя сводить только к недостаткам учебно-воспитательной работы, слабостью охраны образовательных учреждений. Автор статьи останавливается на одном аспекте проблемы – дефиците знаний об этике ненасилия в нравственном формировании подрастающего поколения.*

**Ключевые слова:** этика ненасилия, молодежный экстремизм, молодежное насилие, подростковая агрессивность, насильственная преступность

Не призрак, как это было в XIX веке, а чудовищный монстр криминального насилия «бродит» по странам и континентам. Подавляющее большинство преступлений совершают лица в юношеском возрасте. Не является исключением из этого характеристика на-

сильственной (агрессивной) преступности в Российской Федерации. Преступность такой мотивации имеет место в самых разных сферах общественных отношений. В специальной литературе предлагается классифицировать криминальное насилие на бытовое, в том числе связанное с семейными отношениями и совместными трудовыми занятиями; насилие в общественных местах (улицах, парках, дворах, подъездах, местах проведения массовых мероприятий); насилие в закрытых социальных обществах (армия и другие силовые структуры, места лишения свободы, закрытые медицинские учреждения); злоупотребление легитимным насилием со стороны должностных лиц государства, связанные с дискриминацией; насилие связанное с нарушением международного права о вооружённых конфликтах и обра-

щения с мирным населением, военнопленными; насилие в форме геноцида; насилие в ходе межнациональных, религиозных и иных массовых конфликтов; насилие связанное с борьбой за власть. [1] По подсчётам профессора Лунева в действующем уголовном законодательстве (УК РФ) насчитывается более 60 составов преступлений, совершаемых с применением насилия, размещённых в шести разделах и 11 главах кодекса (16, 17, 18, 20, 21, 24, 25, 32, 33 и 34).[2] Это



характеристика по объективной стороне. А по субъекту выделяется довольно обширная группа преступности несовершеннолетних, молодёжное население. Под насилием в русском языке понимается принудительное воздействие на кого-либо, применение физической силы, притеснение, запугивание, беззаконие.

Традиционно насилие подразделяется на физическое лишение жизни, причинение вреда физическому, соматическому статусу; психическое насилие – действия, причиняющие психическую травму – угрозы, клевета, оскорбления, шантаж, дискредитация, принуждение, ограничение волеизъявления человека. В УК РФ содержатся такие формы насилия как шантаж и пытка, издевательство и истязание, другие конкретизированные формы противоправного воздействия.

К психическому насилию относятся обман, способный изменить поведение другого лица в интересах субъекта обмана, методы психопрограммирования (воздействие организаторов террористических акций на исполнителей, манипуляции «гадалок», «врачевателей», разного рода мошенников, псевдоэкстрасенсов, лидеров сект и тому подобное. Перечень форм насилия постоянно расширяется.

Молодёжное насилие чаще всего бывает обращено на окружающих (соучастников, преподавателей, родителей, близких, участников совместной трудовой или предпринимательской деятельности или на себя в форме суицида (самоубийства). Характерно, что довольно часто убийцы-подростки кончат жизнь само-

убийством. Молодёжное насилие не имеет границ. В США стрельба и массовые жертвы в образовательных учреждениях от рук «юных стрелков» стали обычным явлением. Но аналогичные случаи имеют место и в других странах. В сентябре 2006 года в колледже «Доусон» в Монреале (Канада) в результате стрельбы из карабина погиб один студент и получили ранения 19 учащихся. Буквально менее чем через полгода в школе города Монтеррей (Мексика) загремели выстрелы. Стрелял ученик младших классов. Жертвами стрельбы стала учительница и трое одноклассников. Стреляют юнцы и в учебных заведениях европейского континента. В марте 2009 года в колледже германского города Винниендена подросток открыл огонь по товарищам по учёбе из отцовского крупнокалиберного пистолета, в результате 15 учеников погибли, а 11 получили ранения. Самой кровавой в истории Великобритании явилась гибель от рук подозреваемого в педофилии 16 учащихся начальной школы в городе Данебойлн и такого же числа раненных. Во всех этих случаях убийцы покончили с собой. Не являются исключением из этого трагического перечня и наши учебные заведения. Случаи вооружённого нападения учащихся учебных заведений на своих сверстников и педагогов имели место в Москве, Перми, Улан-Уде, Шадринске и других городах и населённых пунктах.

Нельзя сводить реагирование на эти факт только ужесточением наказаний и административных режимов приобретения



и хранения огнестрельного оружия. Есть довольно мудрое изречение: «не ружья убивают людей, люди убивают людей». Из него вытекает – надо работать с людьми. При этом необходимо выявлять причины и факторы, порождающие массовые убийства сверстников, участие юнцов в несанкционированных протестных акциях, насильственных противоправных действиях, совершении правонарушений экстремистской направленности. На них необходимо реагировать путём минимизации их влияния или сведению к нулевому значению.

Молодёжная среда обладает многими особенностями. Она свободно себя чувствует в виртуальной среде «группы по интересам». А «интересы» могут быть самыми крайними. Достаточно сказать, что в сети «В контакте» сформировался своеобразный «колумбайн-бум». Его героями были объявлены «стрелки» школы «Колумбайн» Ээрик Харри и Дилан Клибилд, перестрелявшие в 1999 году десятки своих одноклассников. В результате довольно простых манипуляций в виртуальном пространстве можно было прочитать на экране ПК походжения юных убийц, фрагменты их дневников, кадры снятых о них кинофильмов и другие материалы. Для многих пользователей эти хладнокровные убийцы являются кумирами, «борцами с системой» восставшие против издевательства над ними и травли «буллинга». Обсуждая случай в Керчи, пользователи часто употребляют выражения одобрения и даже восхищаются трагедией, призывают повторить подобный «колумбайн». В чём причина такой

агрессивности подрастающего поколения? Почему мы встретились с явлениями, с которыми раньше не сталкивались?

Может быть интернет, как думают некоторые, готовит обществу убийц? Да, мы живём по терминологии Ральфа Дорендорфа, в условиях «информационной деревни», когда все о всех знают и всем ни до кого нет дела. Культ денег и потребления поразил глобальную сеть. В ней есть так называемый Darknet, где заключаются сделки по продаже оружия и наркотиков, где инструктируют по изготовлению взрывчатых и отравляющих веществ, где процветает педофилия и порнография, формируются ОПГ и молодёжные банды. Воспитанию хладнокровных убийц способствует увлечённость молодёжи компьютерными играми, так называемыми «стрелялками», где процветает культ насилия. Свою лепту в молодёжное насилие вносит доступность оружия и широкое распространение культа силы, умения постоять за себя, агрессивность и насилие как образ жизни, эталон поведения и средство решения всех проблем. Но компьютеры, как и ружья не убивают людей, стреляют люди, находящиеся в переломном возрасте от детства к юности. Когда в обществе отсутствуют базисные основы (цели, перспективы, общепризнанные принципы и ценности), когда социальные нормы подвергнуты аномии и правовому нигилизму юные убийцы в глазах сверстников выглядят такими героями, сражающимися с обидчиками. Подростки часто не могут справиться с накапливающейся



агрессией, вызванной равнодушием взрослых и обидами от учителей, родителей и одноклассников. Авторитет старших сведён к нулевому значению усилиями средств массовой информации, делящих всех «совков» на «палачей и жертв» и взаимозаменяемости этих социальных групп. Отсюда глобальная увлечённость виртуальными контактами.

Подростковую агрессивность и склонность к насилию нельзя сводить только к недостаткам учебно-воспитательной работы с молодёжью, слабостью охраны образовательных учреждений и отсутствию огнестрельного оружия у преподавателей. Остановимся только на одном аспекте проблемы – дефиците знаний об этике ненасилия в нравственном формировании подрастающего поколения. Мы много говорим о войне в прошлом, о возможности её в настоящем. Но мы ничего не говорим молодым о философии добра, этике ненасилия. В этом году было 190-летие со дня рождения Льва Николаевича Толстого. Прошла эта дата малозаметно в аспекте литературных заслуг гениального писателя и полного замалчивания Л.Н. Толстого как автора философско-религиозного течения в отечественной публицистике – «непротивления злу насилием». Суть этого учения состоит в том, что «в каждом человеке живёт, проявляется Бог. Это не слова, писал великий русский мыслитель, это несомненная истина. Так надо и жить по ней. А что значит жить по ней, по той истине по которой Бог живёт в каждом человеке? Значит то, что при встрече,

при общении с человеком помнить, что я имею дело с проявлением Бога» [6]. На Л. Н. Толстого за его «толстовство» обрушились как этактисты, так и революционеры, а православное духовенство предало его анафеме. Создалась активная оппозиция яснополянскому мудрецу. Все критики человека – зеркала русской революции доказывали необходимость насилия как государственного путём репрессий (карательных мер государственных органов), так и революционного (террор, экспроприация). При этом никто не помнил о цене «слезы ребёнка» описанной Ф.М. Достоевским в «Братьях Карамазовых». Авторы Программы Исполнительного Комитета «земли и воли» ещё в 1879 году в п. 2 раздела «Д» провозглашали: «Террористическая деятельность состоит в уничтожении наиболее вредных лиц правительства», при этом «по отношению к врагу цель оправдывает средства, всякое средство, ведущее к цели считается дозволенным». [5] В начале XX века по России прокатилась подлинная «волна революционного террора; убийства П.В. Карповичем министра просвещения Н.П. Боголепова, С.В. Балашовым министра внутренних дел Д.С. Сипягина, Е.С. Сазоновым министра внутренних дел В.К. Плеве, Е. Шаумяном генерал-губернатора Финляндии Н.И. Бобрíkova, И.П. Каляевым великого князя Сергея Александровича, М.А. Спиридоновой советника губернского правления, организатора карательной экспедиции в Тамбовской губернии Е.Н. Луженковского и другие». В ответ на взрыв эсерами дачи П.А. Столыпина 12 августа





1906 года, при которой погибло 27 человек и была искалечена дочь Председателя Совета Министров Империи принимается закон о введении для борьбы с терроризмом военно-полевых судов которые осуществили свой «кровавый путь» с запада на восток и с востока страны на запад. [2]

Всё это давало возможность Льву Николаевичу Толстому написать в 1907г. в статье «не убий никого» следующее. «Люди правительственные и революционные – одни придумывают и проповедуют самые утончённые, хитроумные научные и государственные законы, другие - ещё более хитроумные, сложные и дальновидные планы о том, как в будущем должно устроиться человечество, но и те, и другие, и третьи для достижения своих целей считают... допустимым необходимость и законность убийства». [4] Спустя половину столетия американский общественный деятель Мартин Лютер Кинг в 1959 году в статье «Паломничество к ненасилию» сформулирует основные аспекты философии ненасилия. Суть их сводится к следующему.

1. Ненасильственное сопротивление злу это не метод трусов, а удел мужественных;

2. Ненасилие не стремится победить и унижить противника, а напротив, его цель завоевать его дружбу и понимание;

3. Ненасилие направлено против сил и причин зла больше чем против конкретных людей творящих зло;

4. Ненасилие характеризуется принятием страданий без желания учинить

возмездие. Махатма Ганди говорил, что за свободу можно заплатить и «реками крови», но только «своей крови».

5. Ненасилие предполагает исключение не только физического насилия, но «внутреннего насилия», духовного, ненависти к носителю зла.

6. Ненасилие – это поиск добра не для себя, а для ближнего. Добрый самаритянин помог незнакомому по дороге в Иерихон потому что чувствовал себя ответственным за потребности всего человечества, без деления на эллинов и иудеев.

7. Придёт время, когда на стороне ненасильственного решения всех вопросов на основе справедливости будет всё человечество.

Никто и никогда – ни в школе, ни дома не доводит до подростков эти простые истины. В беседах с учащимися старших классов средней школы, студентов первых курсов образовательных учреждений высшего образования приходится с огорчением убеждаться, что понятие этики ненасилия, имена исповедников ненасилия как таковых: Уильяма Пенна, Имманула Канта, Мариэля Лестера, Махатмы Ганди, Мартина Лютера Кинга, Нхат Ханга, Сезара Шейвда для них неизвестны, являются пустым звуком. Необходимо доводить до глубокого сознания каждого молодого человека, что ненасилие предполагает в каждом человеке не средство достижения некой цели, а саму цель и что ненасилие никогда не порождает насилия. Ненасилие как и любое социальное явление имеет свою историю и молодым людям надо знать



и о «бостонском чаепитии», и о подпольной железной дороге, вывозившей рабов из южных штатов США в северные, и о борьбе гандистов за самоуправление Индии, ненасильственное освобождение народов Ганы от колониальной зависимости в 1958 году и многие другие примеры.

Необходимо убеждать молодёжь, что устранение многого от социальных проблем до частных вопросов путём устранения насилия более эффективно. Для этого необходимо чтобы стремление к решению любых проблемных ситуаций решалось на основе полного исключения насилия как образа жизни. Добро не должно быть с кулаками. Очень значителен в философии ненасилия религиозный аспект. В этом отношении представляет интерес эпистолярное наследие Л.Н. Толстого, его переписка с представителями различных религиозных течений. В письме муфтию Мухаммеду Абдуле в 1904 году он писал, что его вера христианина такая же как вера мусульманского священнослужителя и состоит из признания бога и его закона, любви к ближнему и делания другому того, что желал бы, чтобы делали тебе... Все истинно религиозные принципы вытекают из этого и они одни и те же как для иудеев, так и для браманистов, буддистов, христиан и магометан. [6] В математике есть понятие экстремум близкое к понятию социального экстремизма. Это наибольшее и наименьшее значение функции образующей понятия максимум и минимум. Если исходить из того, что социальный экстремизм – это ничто иное

как приверженность индивида к крайним, конечным взглядам, убеждениям, мерам, проявляющемся в соответствующем этому умонастроению действиям в самых разнообразных областях социальной активности и межличностного общения. Экстремизм ярко проявляется в молодёжной агрессивности, склонной решать всё с позиции силы. Это и травля учителей и средней школе, агрессия в отношении сверстников и просто первых встречных. Средством минимизации этого «бита века», «стреляющих ружей и компьютеров» может быть распространение идей этики ненасилия. Нам всем необходима длительная социальная терапия, обучение ненасилию, результатом которого будет минимизация агрессивности, культивирование насильственных методов общения; достижение того, чтобы наши дети не превратились в палачей и самоубийц, подобных подростку из Керчи и другим юным экстремистам.

#### Литература:

1. Антонов Ю.М. Актуальные проблемы насилия в российском обществе.// Уголовное право, 2000, №3
2. Лунеев В.В. Курс мировой и российской криминологии. Особенная часть, т. II, М. Юрайт, 2011
3. Мельгунов С.П. «Красный террор в России, М.: 1990
4. Толстой Л.Н. Поли. Собр. Соч. М.: 1937-47
5. Хрестоматия по истории СССР 1861-1917. М.: 1990
6. Ясная поляна, вып. 11,1990



**ETHICS OF NON-VIOLENCE AS A MEANS OF COUNTERING  
YOUTH EXTREMISM AND VIOLENT CRIME****Kolodkin L.M.,****Doctor of Law, Professor, Honored Scientist of the Russian Federation  
Chief Researcher of Research Center, Academy of Management of the  
Ministry of Internal Affairs of Russia.**

This article is devoted to the description of the main aspects, ethics and philosophy of non-violence as a means of counteracting youth extremism and violent crime. The Author writes that the adolescent aggressiveness and inclination to violence cannot be reduced only to the shortcomings of educational work, the weakness of the protection of educational institutions. The author pauses on one aspect of the problem - the lack of knowledge about the ethics of non-violence in the moral formation of the younger generation.

**Keywords:** *ethics of non-violence, youth extremism, youth violence, adolescent aggression, violent crime*

**QEYRİ-ZORAKILIQ ETİKASI GƏNCLƏRİN EKSTREMİZMƏ  
VƏ ZORAKI CİNAYƏTKARLIĞA QARŞI BİR VASİTƏ KİMİ****Kolodkin L.M.,****hüquq elmləri doktoru, professor, Rusiya Federasiyasının Əməkdar elm  
xadimi, Rusiya DİN-in İdarəetmə Akademiyasının Elmi-tədqiqat Mərkəzinin  
Baş elmi əməkdaşı.**

Bu məqalə gənclərin ekstremizminə və zorakı cinayətkarlığa qarşı bir vasitə kimi qeyri-zorakılığın etikası və fəlsəfəsinin əsas aspektlərinin təsvir edilməsinə həsr edilmişdir. Müəllifin yazdığına görə yeniyetmə təcavüzkarlığını və zorakılığa meylin olmasını yalnız yeniyetmələrlə tədris-tərbiyə işinin çatışmamazlığı, tədris müəssisələrinin zəif mühafizə olunması ilə əsaslandırmaq olmaz. Məqalənin müəllifi problemin bir aspektində dayanır – yetişən nəslin mənəvi formalaşmasında qeyri-zorakılığın etikası barədə çatışmazlığın mövcud olmasına.

**Açar sözlər:** *qeyri-zorakılıq etikası, gənclərin ekstremizmi, gənclərin zorakılığı, yeniyetmə təcavüzkarlığı, zorakı cinayətlər.*



## İQTİSADI HÜQUQDA MƏSULİYYƏT

**Əliyev E.Ə.,**  
**Beynəlxalq Nəqliyyat Akademiyasının**  
**həqiqi üzvü, hüquq üzrə elmlər dok-**  
**toru.**

e-mail: a-etibar@rambler.ru

*Məqalədə müəllif tərəfindən iqtisadi fəaliyyət sferasında məsuliyyət, onun növləri və nizamasalma predmeti və subyektləri, mənbələri və özünəməxsus prinsiplərinə dair məsələlər nəzərdən keçirilir.*

**Əsas sözlər:** məsuliyyət, iqtisadi hüquq, məsuliyyətin növləri, hüquq institutu.

İqtisadi hüququn ümumi hissəsi bir neçə institutdan ibarətdir; məsuliyyət hüququ həmin institutlardan biridir. İqtisadi hüququn tərkibində ayrıca olaraq belə bir institutun fərqləndirilməsi ağlabatan və həqiqətə uyğun olub, heç də təsadüfi xarakter daşımır. Axı iqtisadi hüququn subyektləri qanunauyğun hərəkət etməlidirlər; onların qanunauyğun hərəkət etmələri isə müxtəlif hüquqi vasitələrin köməyi ilə təmin olunur. «Məsuliyyət» konstruksiyası belə vasitələrdən biridir.<sup>1</sup> Digər tərəfdən, iqtisadi hüquq subyektlərinin həyata keçirdikləri iqtisadi fəaliyyət təsərrüfatçılıq (təsərrüfat) fəaliyyətidir.<sup>2</sup> Təsərrüfatçılıq fəaliyyəti isə iqtisadi məsuliyyət prinsipi əsasında həyata keçirilir. Nəzərə almaq lazımdır ki, iqtisadi məsuliyyət təsərrüfatçılığın vacib prinsipi, eləcə də subyektlərin həyata ke-

çirdikləri iqtisadi fəaliyyətin zəruri şərtidir.<sup>3</sup> Məsuliyyət olmadan iqtisadi hüquq subyektləri nə qanunun tələblərinə uyğun hərəkət edə, nə öz üzrlərinə düşən vəzifələri (öhdəlikləri) lazımınca yerinə yetirə, nə də təsərrüfat (iqtisadi) fəaliyyətini normal həyata keçirə bilərlər. Bunlar isə iqtisadi hüquqda məsuliyyət kimi mühüm və vacib vasitənin köməyi ilə təmin olunur. Bəs iqtisadi hüquqda məsuliyyət (iqtisadi məsuliyyət) dedikdə nə başa düşülür?

İqtisadi hüquq subyektləri məsuliyyətə o halda cəlb olunurlar ki, onlar qanunda (hüquqda) ifadə edilən normaların tələblərini pozmuş olsunlar və bununla hüquq pozuntusu törətsinlər; hüquq pozuntusunun törədilməsi onlar üçün arzuolunmaz mənfə nətəcələrə gətirib çıxarır. Arzuolunmaz mənfə nətəcələr isə hüquq pozuntusu törədən şəxsin öz əmlakından məhrum edilməsində (əmlakının onun əlindən alınmasında), iqtisadi fəaliyyətlə məşğul olmaq hüququnun qadağan edilməsində, məcburi qaydada yenidən təşkil olunmasında, ləğv edilməsində, cərimə verilməsində, vurduğu zərərin əvəzinin ödənilməsində və s. formada ifadə oluna bilər. Məhz bu kimi nəticələrin baş verməməsi üçün iqtisadi hüquq subyektləri hüquq qaydalarını pozmamalıdırlar; əks halda onlar bu işə cavabdehdirlər. Deməli, məsuliyyət subyektin cavabdehliyidir.

**İqtisadi hüquqda məsuliyyət** anlayışının mənə yükü altında iqtisadi hüquq subyektlərinin etdiyi hərəkətlərə görə cavabdehliyi anlaşılır ki, bu hərəkətlər qanun (hüquq)

1 *Məsuliyyət anlayışı barədə bax:* Azərbaycan Respublikasının Konstitusiyası. Bakı, 2014, maddə 80, s.20.

2 Meybullayev M.X. İqtisadiyyat. Dərs vəsaiti. Bakı, 2015, s.62.

3 Qısa iqtisadi lüğət Tərtibçilər: Q.İ.Libman, O.K.Filatov. Bakı, 1989, s.98.



normalarının tələblərinə zidd olduğu təqdirdə hüquq pozuntusu hesab edilir və onu törədən şəxs üçün arzuolunmaz mənfi nəticələrin yaranmasına səbəb olur. Subyektin (şəxsin) cavabdehliyi ilə bağlı müəyyən növ ictimai münasibətlər yaranır ki, onlar məsuliyyət münasibətləri sayılır. Məhz məsuliyyət münasibətlərini tənzimləyən hüquq normalarının sistemi məsuliyyət hüquq institutu adlanır.

İqtisadi hüquqda **məsuliyyət hüquq institutu** dedikdə iqtisadi hüquq subyektlərinin hüquq pozuntusu törətmələri ilə bağlı yaranan məsuliyyət münasibətlərini tənzimləyən müvafiq hüquq normalarının məcmusu başa düşülür. Bu institutun mahiyyəti, sosial rolu və əhəmiyyəti onun yerinə yetirdiyi **funksiyalarda** təzahür edir. Belə ki, iqtisadi hüquqda məsuliyyət hüquq institutu anlayışı dörd əsas funksiya yerinə yetirir: 1) kompensasiya funksiyası; 2) qabaqlayıcı (preventiv, xəbərdaredici) funksiya; 3) stimullaşdırıcı funksiya; 4) informasiya funksiyası.

**Kompensasiya funksiyası** zərərçəkənin məruz qaldığı və düçar olduğu itkinin, eləcə də onun pozulmuş hüquqlarının bərpa olunmasını nəzərdə tutur. **Qabaqlayıcı funksiyanın** mahiyyəti iqtisadi hüquq subyektlərini hüquq pozuntusu törətməkdən çəkindirməkdən və onun qarşısını almaqdan ibarətdir. **Stimullaşdırıcı funksiya** bunda ifadə olunur ki, iqtisadi hüquq subyektinin törətdiyi hüquq pozuntusunun aradan qaldırılması üçün onda meyil (stimul) yaranır. **İnformasiya funksiyasının** mahiyyəti isə iqtisadi hüquq subyektlərinin törətdikləri hüquq pozuntularının növləri haqqında məlumatları təhlil etməkdən və bu məlumatlardan hüquq pozuntularını doğuran səbəbləri aradan qaldırmaq, habelə onların qarşısını almaq məqsədilə mühafizə tədbirləri işləyib hazırlamaq üçün istifadə olunmasından ibarətdir.

İqtisadi hüququn məsuliyyət hüquq institutu onun digər hüquq anlayışları ilə qırılmaz surətdə bağlıdır. Belə anlayışlara aiddir: 1) iqtisadi-hüquq normaları; 2) iqtisadi hüquq subyektlərinin hüquq və vəzifələri; 3) hüquq pozuntusu; 4) dövlət məcburetə tədbirləri və s. Belə ki, iqtisadi-hüquq normaları pozulduqda məsuliyyət hüquq institutu öz funksiyasını yerinə yetirməyə başlayır, necə deyərlər, «iş» düşür; hüquq pozuntusu törədilməsinə görə bu institut müvafiq dövlət məcburetə tədbirlərinin tətbiq edilməsini nəzərdə tutur; iqtisadi hüquq subyektinin vəzifəsidir ki, törətdiyi hüquq pozuntusunu aradan qaldırsın və vurduğu zərərin əvəzini ödəsin. Təqsirkar şəxsin məsuliyyətə cəlb olunmasını tələb etmək onun hüququdur; iqtisadi hüquq subyektinin hüquqları pozulduqda məsuliyyət yaranır; öz üzərinə düşən vəzifələri (öhdəlikləri) yerinə yetirmədikdə və ya lazımcıca yerinə yetirmədikdə iqtisadi hüquq subyektləri məsuliyyətə cəlb olunurlar və s.

Məsuliyyət hüquq institutunun iqtisadi hüququn **ümumi hissəsinə** aid edilməsi heç də təsadüfi xarakter daşımır. Belə ki, bu institut ümumi xarakterli məsələləri tənzimləyir. Aydın bir həqiqətdir ki, iqtisadi hüquqda məsuliyyət ümumi xarakter daşıyır. Bu səbəbdən məsuliyyət hüquq institutunu təşkil edən normalar iqtisadi hüququn xüsusi hissəsinə (xüsusi hissənin ibarət olduğu hər bir yarım sahəyə) tətbiq olunmaq xüsusiyyətinə malikdir. Odur ki, məsuliyyət hüququ iqtisadi hüququn ümumi hissəsinin institutu kimi tanınır.

Hər bir hüquq sahəsinə aid olan hüquq institutlarının öz nizamlaşma predmeti vardır. Bu sözləri eyni ilə iqtisadi hüququn institutlarından biri olan məsuliyyət hüququ haqqında da söyləmək olar. Belə ki, bir institut kimi məsuliyyət hüququ özünəməxsus nizamlaşma predmetinə malikdir.



Məsuliyyət hüququnun əsas funksiyası məsuliyyət münasibətlərini tənzimləməkdən ibarətdir. Məsuliyyət hüquq institutunun nizaməsalma predmetini məhz məsuliyyət münasibətləri təşkil edir. Hüquq normaları ilə tənzimlənməsi nəticəsində həmin münasibət məsuliyyət-hüquq münasibəti kimi hüquqi forma alır. Fəlsəfi baxımdan əgər münasibət məzmunursa, hüquq münasibəti formadır. Odur ki, əgər məsuliyyət dövlət məcburetmasının məzmunudursa, hüquq məsuliyyəti onun forması hesab edilir. Hüquq nəzəriyyəsinə görə, hüquq məsuliyyəti hüquq münasibətinin bir növüdür. Belə ki, hüquq məsuliyyəti ilə bağlı subyektlər arasında yaranan əlaqə hüquq münasibətindən başqa bir şey deyildir.

Məsuliyyət hüququnun nizaməsalma predmetini təşkil edən məsuliyyət münasibətində iki tərəf iştirak edir. Bu tərəflərdən biri öz hüquqazidd hərəkətlərinə görə cavab vermək vəzifəsi daşıyır; ikinci tərəf isə qarşı tərəfdən onun etdiyi hüquqazidd hərəkətlərə görə cavab verilməsini tələb etmək hüququna malikdir. Bu kimi vəzifə daşıyan və hüquqa malik olan tərəflər məsuliyyət subyektləri adlanır. **Məsuliyyət subyektləri** dedikdə məsuliyyət-hüquq münasibətinin iştirakçıları başa düşülür.

**Məsuliyyət-hüquq münasibətinin məzmununa** gəldikdə, qeyd etmək lazımdır ki, həmin münasibətdə iştirak edən tərəflərin (subyektlərin) hüquq və vəzifələri onun məzmununu təşkil edir. Tərəflərdən biri qarşı tərəfdən onun hüquqazidd hərəkətləri ilə vurduğu zərərin əvəzinin ödənilməsini tələb etmək hüququna malikdir; qarşı tərəf isə öz hüquqazidd hərəkətləri ilə vurduğu zərərin əvəzini ödəmək vəzifəsi daşıyır.

Obyektsiz nə hüquq münasibəti əmələ gələ, nə də mövcud ola bilər. Bu sözləri məsuliyyət-hüquq münasibəti haqqında da demək olar. Belə ki, məsuliyyət-hüquq münasibətinin obyektı vardır. **Məsuliyyət-**

**hüquq münasibətinin obyektı** odur ki, məhz onun barəsində məsuliyyət-hüquq münasibətinin özü əmələ gəlir. Şübhəsiz, məsuliyyət-hüquq münasibəti subyektin hüquqazidd hərəkəti barəsində və onunla bağlı olaraq yaranır. Odur ki, subyektin hüquqazidd hərəkəti məsuliyyət-hüquq münasibətinin obyektıdır. Məsuliyyət-hüquq münasibətində tərəflərin hüquq və vəzifələri məhz onun obyektı ilə bağlı yaranır.

Məsuliyyət-hüquq münasibətinin obyektı olan **hüquqazidd hərəkət** dedikdə subyekt tərəfindən hüquq normalarının göstərişlərini pozan davranışa yol verilməsi başa düşülür. Belə davranış hüquq pozuntusu törədilməsinə yönəlir.

Hər bir hüquq sahəsi subyektin digər subyekt qarşısında cavabdehliyini nəzərdə tutur ki, cavabdehlik məsuliyyət deməkdir. Hüquq sahələrindən biri olan iqtisadi hüquq da özünəxas cavabdehlik tədbirləri müəyyənləşdirir. Bu tədbirlərin tətbiqi iki cəhətlə xarakterizə olunur.

Birinci, cavabdehlik, yəni məsuliyyət tədbirləri əmlak xarakteri daşıyır. Unutmaq olmaz ki, subyektin hüquqazidd hərəkətləri ilə digər subyektə əmlak (maddi) zərəri vurulur. Mənəvi zərərin əvəzinin ödənilməsi hallarında da həmçinin tətbiq edilən məsuliyyət tədbirləri əmlak xarakterinə malik olur. Məsələn, iqtisadi fəaliyyət subyektinin işgüzar nüfuzuna zərər vurduğu hallarda zərər pul ifadəsi ilə qiymətləndirilməklə kompensasiya olunur. Bu isə o deməkdir ki, subyektə maddi və mənəvi zərər vurulmasından asılı olmayaraq, iqtisadi hüquqda məsuliyyət həmişə əmlak xarakterli olur.

İkinci, iqtisadi hüquqda məsuliyyət zərərçəkən tərəfin təşəbbüsü ilə tətbiq olunur. Zərərçəkən tərəf məsuliyyətin tətbiq olunması barədə məsələni özü müstəqil surətdə həll edir. Məhkəmə isə zərər vurana məsuliyyət tədbiri tətbiq olunması barədə zərər-



çəkənin yalnız iddiasını mövcud qanunvericiliyə uyğun şəkildə təmin edir.

Məsuliyyət-hüquq münasibətinin potensial (mümkün) iştirakçılarında **məsuliyyət hüququnun subyektləri** deyilir. Yalnız hüquq subyektliyinə malik olanlar məsuliyyət hüququnun subyektini kimi tanıma bilirlər. Unutmaq olmaz ki, hüquq subyektliyi, əvvəllərdə qeyd etdiyimiz kimi, üç elementdən ibarətdir. Delikt qabiliyyəti həmin elementlərdən biridir. Xatırlatmaq istərdik ki, hüquq və fəaliyyət qabiliyyəti hüquq subyektliyinin digər elementləridir.

**Delikt qabiliyyəti** dedikdə subyektin vurduğu zərərin əvəzini ödəmək imkanı (qabiliyyəti) başa düşülür. Hansı subyekt zərərin əvəzini ödəmək qabiliyyətlidirsə, o da məsuliyyət hüququnun subyektini hesab edilir.

Məsuliyyət hüququnun subyektini qismində, hər şeydən əvvəl, **hüquqi şəxslər** çıxış edirlər. Hüquqi şəxslər hüquq subyektliyinə malikdirlər ki, delikt qabiliyyəti onun tərkib elementlərindən biridir. Yaddan çıxarmamalıyıq ki, mülkiyyətində olan ayrıca əmlakı ilə öz öhdəlikləri üçün məsuliyyət daşımaq (cavabdeh olmaq) hüquqi şəxsləri xarakterizə edən əlamətlərdən biridir. Qanunda deyilir ki, hüquqi şəxs öz öhdəliklərinə görə ona mənsub bütün əmlakla cavabdehdir (MM-in 52-ci maddəsinin 1-ci hissəsi).

Hüquqi şəxsin **təsərrüfatdaxili struktur bölmələrinə** (filial, şöbə, idarə və s.) gəldikdə, qeyd etməliyik ki, onların hüquq subyektliyi yoxdur. Axı təsərrüfatdaxili struktur bölmələr hüquqi şəxs sayılmır; odur ki, onlar məsuliyyət hüququnun subyektini ola bilməzlər. Hüquqi şəxsin təsərrüfatdaxili struktur bölmələrinin öhdəlikləri üçün hüquqi şəxsin özü məsuliyyət daşıyır; öhdəliklərinə görə struktur bölmələrin özləri məsuliyyət daşıyırlar. Öz öhdəliklərinə görə məsuliyyət daşımayan hər hansı qu-

rum, təbii ki, məsuliyyət hüququnun subyektini ola bilməz. Məsələn, «Banklar haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununun 1-ci maddəsində göstərilir ki, bankın filial və şöbəsi müvafiq öhdəliklər üçün məsuliyyət daşımır; onların öhdəliklərinə görə bankın özü məsuliyyət daşıyır.

Məsuliyyət hüququnun subyektini qismində həm də **fiziki şəxslər** çıxış edir. Söhbət ilk növbədə **sahibkar statusuna** malik fiziki şəxslərdən gedir ki, onlar hüquqi şəxs yaratmadan sahibkarlıq fəaliyyəti ilə məşğul olurlar. «Sahibkarlıq fəaliyyəti haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununun 8-ci maddəsinin 2-ci hissəsində göstərilir ki, hüquqi şəxs yaratmadan fəaliyyət göstərən sahibkar bu fəaliyyətlə bağlı öhdəlikləri üçün özünün bütün əmlakı ilə cavabdehdir, yəni məsuliyyət daşıyır.

Hakimiyyət səlahiyyətinə malik olan qurumlar da həmçinin məsuliyyət hüququnun subyektidirlər. Söhbət iqtisadi hüququn subyektini kimi **dövlət və bələdiyyələrdən** gedir; onlar iqtisadi fəaliyyəti tənzimləmədiklərinə və ya lazımınca tənzimləmədiklərinə görə məsuliyyət daşıyırlar. Əgər dövlət və bələdiyyə iqtisadi fəaliyyətin tənzimlənməsi zamanı normativ hüquqi aktların tələblərini pozarlarsa, buna görə onlar cavabdehdirlər. Nəzərdən qaçırmaq olmaz ki, həmin tələblərə əməl etmək onların üzərinə düşən vəzifə hesab edilir.

Təsərrüfat subyektləri, təbii ki, iqtisadi fəaliyyət qaydalarına riayət etməli, onları pozmamalıdırlar; əgər pozarlarsa, onlar dövlət qarşısında məsuliyyət daşıyırlar. Bu kimi hallarda da dövlət məsuliyyət hüququnun subyektini olur. Subyektlər xüsusilə də sahibkarlıq fəaliyyətinə aid tələbləri pozduqda dövlət qarşısında məsuliyyət daşıyırlar. Dövlət qarşısında məsuliyyət işə cərimə ödənilməsi, zərərin əvəzinin alınması, lisenziyalaşdırılmış fəaliyyət növü



ilə məşğul olmaq hüququndan məhrum edilmə və s. formada ifadə edilə bilər.

Məsuliyyət hüququnun əsas mənbəyi **qanunlardır**. Söhbət hər şeydən əvvəl dövlətin əsas qanunu olan Konstitusiyadan gedir. Konstitusiyanın xüsusilə də 68 və 80-ci maddələrinin məsuliyyət hüququ üçün mühüm əhəmiyyəti vardır; onun 68-ci maddəsi zərərin əvəzinin ödənilməsinə tələb etmək hüququnu təsbit edir, 80-ci maddəsi isə məsuliyyət haqqındadır.

Qanunlar içərisində məsuliyyət hüququnun mənbəyi kimi Mülki Məcəllənin adı xüsusi olaraq çəkilməlidir. Ölkənin ali iqtisadi qanunu və ikinci konstitusiyası (İqtisadi Konstitusiyası) olan MM məsuliyyətə aid kifayət qədər hüquq normaları nəzərdə tutur. Bu normalar öz ifadəsini əsasən onun XXIII fəslində tapmışdır ki, həmin fəsil «Öhdəliklərin icra edilməməsi üçün məsuliyyət» adlanır.

«Sahibkarlıq fəaliyyəti haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanununda məsuliyyəti tənzimləyən və ona aid olan hüquq normalarına rast gəlmək mümkündür. Odur ki, sahibkarlıq fəaliyyətini nizama salan bu qanun məsuliyyət hüququnun mənbəyidir. Məsələn, həmin qanunun 8-ci maddəsi sahibkarın əmlak məsuliyyətinə həsr olunmuşdur. Burada deyilir ki, hüquqi şəxs yaratmaqla fəaliyyət göstərən sahibkarlar əmlak məsuliyyəti daşıyırlar; hüquqi şəxs yaratmadan fəaliyyət göstərən sahibkar bu fəaliyyətlə bağlı öhdəliklər üçün özünün bütün əmlakı ilə cavabdehdir; öz fəaliyyətini müqavilə əsasında həyata keçirən sahibkar rəhbərlik etdiyi müəssisənin öhdəlikləri üçün müqavilədə müəyyən edilmiş həcmdə məsuliyyət daşıyır; müəssisəyə rəhbərlik edən sahibkar müqavilədən irəli gələn öhdəliklərin icra edilməməsi və ya lazımi qaydada icra edilməməsi üçün də eyni məsuliyyət daşıyır. Bu kimi normalar vəsiyyəti ilə sahibkarlıq fəaliyyətində məsuliyyət

məsələsinin tənzimlənməsi həyata keçirilir.

Məsuliyyətə aid normalar həm də «Banklar haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanununda nəzərdə tutulmuşdur. Odur ki, bu qanun məsuliyyət hüququnun mənbəyidir. Həmin qanunda göstərilir ki, bankın filial və şöbəsi öz öhdəlikləri üçün məsuliyyət daşıyır; onlara görə bankın özü cavabdehdir. Adıçəkilən qanunda nəzərdə tutulan hallarda banka qarşı həm təshih tədbirləri, həm də sanksiyalar tətbiq edilə bilər. Sözügedən qanun tətbiq edilə bilən təshih tədbirlərinin və sanksiyaların növlərini müəyyən edir ki, bunlar məsuliyyət tədbirləridir.

Əgər **Prezident aktları** və **Nazirlər Kabinetinin qərarları** iqtisadi fəaliyyət subyektlərinin məsuliyyət daşımalarına aid normalar nəzərdə tutarsa, onlar məsuliyyət hüququnun mənbəyi hesab edilir. Adıçəkilənlər qanunqüvvəli aktlar olub, qanunların icra edilməsi məqsədi ilə qəbul olunur. Qanunqüvvəli aktlar içərisində iqtisadi fəaliyyət subyektlərinin məsuliyyətini tənzimləyən həm Prezident aktlarına, həm də Nazirlər Kabinetinin qərarlarına rast gəlmək mümkündür.

Məsuliyyət hüquq institutu özünəməxsus prinsiplərə əsaslanır. **İqtisadi fəaliyyət subyektlərinin məsuliyyət daşması prinsipi** onlardan biridir. Bu prinsip məsuliyyət hüquq institutunun öz mahiyyətindən irəli gəlir. Həmin prinsipə görə, iqtisadi fəaliyyət subyektləri həyata keçirdikləri təsərrüfatçılıqla bağlı öhdəlikləri üçün özünün bütün əmlakı ilə cavabdehdir. Buna görə subyektlərin məsuliyyət daşması prinsipi həm də **cavabdehlik prinsipi** adlanır.

İqtisadi fəaliyyət subyektləri öz öhdəlikləri üçün bütün əmlakı ilə cavabdeh olduqlarına görə onların daşdıqları məsuliyyət əmlak məsuliyyəti sayılır. Əmlak məsuliyyəti isə tam və ya məhdud ola bilər. Bu,





iqtisadi fəaliyyət subyektlərinin hansı təşkilati-hüquqi formada yaradılmasından və təsis edilməsindən asılıdır. Məsələn, iqtisadi fəaliyyət subyekti əgər tam ortaqlıq formasında yaradılsa, tam ortaqlar (tam ortaqlıq iştirakçıları) da tam ortaqlığın (hüquqi şəxsin) öhdəlikləri üçün onlara mənsub olan əmlakla məsuliyyət daşıyırlar (MM-in 69-cu maddəsinin 1-ci hissəsi). İqtisadi fəaliyyət subyekti əgər məhdud məsuliyyətli cəmiyyət formasında yaradılsa, o, tam deyil, məhdud əmlak məsuliyyəti daşıyır. Belə ki, məhdud məsuliyyətli cəmiyyətin iştirakçıları onun öhdəlikləri üçün məsuliyyət daşımır və cəmiyyətin fəaliyyəti ilə bağlı zərər üçün qoyduqları mayaların dəyəri həddində risk daşıyırlar (MM-in 87-ci maddəsinin 1-ci hissəsi).

**Zərərin əvəzinin ödənilməsi prinsipi** məsuliyyət hüququnun prinsiplərindən digəridir. Bu prinsipə görə, şəxsin hüquqazidd hərəkətləri nəticəsində vurulmuş ziyanın əvəzini zərərçəkmiş şəxs zərərvuran şəxsdən alır.

Zərərin əvəzinin ödənilməsi prinsipi öz normativ ifadəsini Konstitusiyanın 68-ci maddəsinin I hissəsində tapmışdır. Burada deyilir ki, zərərçəkən şəxsin ona vurulmuş zərərin əvəzinin ödənilməsini tələb etmək hüququ vardır. Bu konstitusion göstəriş, ilk növbədə, zərərin əvəzinin ödənilməsi prinsipini ifadə və formulə edir. Həmin konstitusion göstəriş digər tərəfdən subyektiv iqtisadi hüququ (insan hüququnu) təsbit edir.

**Dövlət qarşısında məsuliyyət prinsipi** də məsuliyyət hüququnun prinsipləri sırasına daxildir. Bu prinsipə görə, subyektlər iqtisadi fəaliyyətlə məşğul olmaq qaydalarının və ona dair tələblərin pozulmasına görə dövlət qarşısında cavabdehdir. Cavabdehlik aşağıdakı formalarda ifadə oluna bilər: 1)

subyektin cərimə ödəməsi; 2) subyektdən vurduğu zərərin əvəzinin alınması; 3) iqtisadi fəaliyyət subyektinə təsir edilməsi (bunun nəticəsində lisenziyalaşdırılmış iqtisadi fəaliyyət növü ilə məşğul olmaq qadağan edilir, lisenziya ləğv olunur, iqtisadi fəaliyyət subyektinin mövcud olmasına son qoyulur və s.). Odur ki, subyektlər iqtisadi fəaliyyətlə məşğul olmaq qaydalarını və ona dair tələbləri pozmamalıdırlar.

Məsuliyyət hüququ həm də **iqtisadi məsuliyyət prinsipindən** çıxış edir. Bu, məsuliyyət hüququnun prinsiplərindən biridir. İqtisadi məsuliyyət XX əsrin 70–80-ci illərində sovet təsərrüfat-qanunvericilik normalarında nəzərdə tutulmuşdu. İqtisadi məsuliyyət (cavabdehlik) sosialist təsərrüfatçılıq prinsipi olub, müəssisələrin tam təsərrüfat hesabı ilə fəaliyyət göstərməsinin və işləməsinin zəruri şərti sayılırdı.<sup>1</sup>

İqtisadi məsuliyyət müxtəlif formalarda tətbiq olunurdu. **İqtisadi sanksiyalar** bu formalardan biri idi. İqtisadi sanksiyalar məcburi xarakterli tədbir olub, təsərrüfat fəaliyyətinin müəyyən edilmiş qaydalarının pozulmasına görə tətbiq olunurdu. Müəssisələrə qarşı tətbiq edilən iqtisadi sanksiyalar özlüyündə müəssisənin təsərrüfat hesablı gəlirinin azalmasına və bununla da maddi stimullaşdırma vəsaitlərinin ixtisar olunmasına gətirib çıxarırdı.

İqtisadi məsuliyyət həm də müəssisələrin planda nəzərdə tutulmuş həcmdə **həvəsləndirmə fondları formalaşdırmaq hüququndan məhrum edilməsi** formasında tətbiq olunurdu. Belə ki, əgər müəssisələr müəyyən edilmiş plan tapşırıqlarını və öhdəlikləri yerinə yetirməseydilər, onlar planda nəzərdə tutulmuş həcmdə maddi həvəsləndirmə fondları formalaşdırmaq hüququnu itirirdi.

1 Qısa iqtisadi lüğət / Tərtibçilər: Q.İ.Libman, O.K.Filatov. Bakı, 1989, s.98.



İqtisadiyyatın bazar modeli və mexanizmi əsasında təşkili buna səbəb oldu ki, müəssisələrin iqtisadi məsuliyyəti əvvəlki formalarda daha tətbiq edilmir. Nəzərdən qaçırmaq olmaz ki, **bazar iqtisadiyyatı** şəraitində plan tapşırıqları və müəssisələrin fəaliyyətinin onların (plan tapşırıqlarının) yerinə yetirilmə dərəcəsi əsasında qiymətləndirilməsi öz əhəmiyyətini itirir. İndi iqtisadi məsuliyyət prinsipi müəssisələrə deyil, onların təsərrüfatdaxili struktur bölmələrini (filial, şöbə, sex və s.) stimullaşdırmaq (həvəsləndirmək) üçün təsərrüfatdaxili münasibətlərdə tətbiq olunur. Təsərrüfatdaxili münasibətlərdə bu kimi struktur bölmələr stimullaşdırılır və fəaliyyətlərinin qiymətləndirilməsi əsasında onlar məsuliyyət daşıyırlar. Təsərrüfatdaxili struktur bölmələr onların fəaliyyətinin qiymətləndirilməsi əsasında məsuliyyət daşıdıqlarına görə iqtisadi məsuliyyət bəzən **qiymətləndirmə (qiymətvərmə) prinsipi** də adlanır. Təkrarən qeyd edirik ki, sovet dövründəki formada tətbiq edilməsə də, bazar iqtisadiyyatı şəraitində iqtisadi məsuliyyət prinsipi öz əhəmiyyətini itirməyərək, saxlayır. Qeyd etdiyimiz kimi, bu prinsip indi yalnız təsərrüfatdaxili münasibətlərdə tətbiq olunur.<sup>1</sup>

Müstəqil hüquq sahələrindən biri olan mülki hüquq yol verilmiş hüquq pozuntularına görə mülki-hüquq məsuliyyəti nəzərdə tutur. Cinayət hüququ cinayət məsuliyyəti ilə bağlı münasibətləri tənzimləyir. İnzibati hüquq vasitəsilə inzibati-hüquq məsuliyyəti ilə bağlı məsələlərin hüquqi tənzimlənməsi həyata keçirilir. İntizam məsuliyyəti əmək hüququ ilə nizama salınır. Hüquq sahələrindən biri olan iqtisadi hüquq üçün isə iqtisadi məsuliyyət xarakterikdir.

**Təqsirə görə məsuliyyət prinsipi** də həmçinin iqtisadi hüququn məsuliyyət institutunun prinsiplərindən biri kimi tanınır. Bu prinsipə görə, yalnız törətdiyi pozuntuya və onun nəticələrinə görə təqsiri müəyyən olunmuş iqtisadi hüquq subyekti məsuliyyətə cəlb edilir. Təqsiri müəyyən olunmamış iqtisadi hüquq subyekti isə, təbii ki, məsuliyyətə cəlb edilə bilməz.

Bəzən iqtisadi hüquq subyekti öz üzərinə götürdüüyü öhdəliyi özünün təqsiri üzündən deyil, başqa səbəbə görə (fors-major<sup>2</sup> və ya öz iradəsindən asılı olmayan səbəbə görə) icra etmir, yerinə yetirmir. Belə halda o, məsuliyyətə cəlb edilmir. Məsələn, kənd təsərrüfatı məhsulları istehsalı ilə məşğul olan sahibkar quraqlıq olması səbəbindən şəhərdəki ticarət-satış müəssisəsinə nəzərdə tutulan həcmdə məhsul göndərə bilmir. Bununla o, öz müqavilə öhdəliyini yerinə yetirmir; buna görə sahibkar məsuliyyətə cəlb edilmir.

İqtisadi fəaliyyət sahəsində məsuliyyət, qeyd etdiyimiz kimi, ilk növbədə, iqtisadi məsuliyyət deməkdir. Bir daha təkar edirik ki, iqtisadi məsuliyyət keçən yüzilliyin 70–80-ci illərinin təsərrüfat-qanunvericilik normaları ilə tənzimlənirdi. İndi məsuliyyətin bu növü yalnız təsərrüfatdaxili münasibətlər sferasında tətbiq olunur.

İqtisadi fəaliyyət subyektləri təkcə iqtisadi məsuliyyət daşıyırlar; onların üzərinə həmçinin mülki, cinayət və ya inzibati məsuliyyət qoyulmuşdur.

İqtisadi fəaliyyət subyektləri müvafiq öhdəliklərin icra edilməməsi üçün **mülki-hüquqi məsuliyyət** daşıyırlar. Belə ki, borclu onun risk dairəsinə daxil olan öhdəliklərin icra edilmədiyini bütün hallar üçün

1 Предпринимательское (хозяйственное) право. Учебник. Том 1/ Отв.ред. О.М.Олейник. М., 1999, с.463-464.

2 *Ətraflı bax: məsələn*, Müasir beynəlxalq iqtisadi münasibətlərdə istifadə edilən terminlər Müəllif-tərtibçilər: Əfəndiyev O.F., Əliyev E.Ə. Bakı, 2005, s. 93.



cavabdehdir (MM, maddə 448). Borclu öhdəliyin elə bir tərəfidir ki, onun üzərinə bu və ya digər hərəkəti etmək vəzifəsi (öhdəliyi) qoyulmuşdur. Məsələn, kredit öhdəliyində (bu öhdəlik kredit müqaviləsindən yaranır) kredit alan şəxs borcludur; onun üzərinə bankdan aldığı krediti qaytarmaq vəzifəsi (öhdəliyi) düşür. Başqa bir misalda, topdansatış ticarət müəssisəsi mal göndərmə öhdəliyində (bu öhdəlik mal göndərmə müqaviləsindən yaranır) borclu tərəf sayılır; onun üzərinə alıcı qismində çıxış edən hər hansı müəssisəyə mal göndərmək öhdəliyi düşür və s.

Əgər borclu öz öhdəliyini icra etməzsə, bununla o, mülki-hüquq pozuntusuna yol verir; yol verdiyi mülki-hüquq pozuntusuna görə isə borclu zərərin əvəzini ödəmə, cərimə (penya) vermək və s. formada mülki-hüquqi məsuliyyət daşıyır.

İqtisadi fəaliyyət subyektləri (məsələn, banklar, kredit təşkilatları və s.) həm də pul öhdəliyinin icra edilməməsi üçün mülki-hüquqi məsuliyyət daşıyırlar (MM, maddə 449). Axı pul öhdəliyi mülki-hüquqi öhdəliklərin növlərindən biridir. Əgər iqtisadi fəaliyyət subyekti (məsələn, bank, kredit təşkilatı və s.) özgəsinin pul vəsaitini qanunsuz saxlayarsa, onu qaytarmaqdan boyun qaçırırsa, onun ödənilməsinə digər şəkildə gecikdirərsə və ya başqa şəxsin hesabına pul vəsaitini əsassız əldə edərsə və ya toplayarsa, ondan faydalanmağa görə həmin vəsaitin məbləğindən faizlər ödənilməlidir.

İqtisadi fəaliyyət subyektləri yol verdikləri hüquq pozuntusuna görə həm də **cinayət-hüquq məsuliyyəti** daşıyırlar. Onlar bu növ hüquq məsuliyyətinə o halda cəlb olunurlar ki, cinayət-hüquq pozuntusu törətsinlər. Söhbət, hər şeydən əvvəl, iqtisadi fəaliyyət sahəsində cinayətlər törədilməsindən gedir. Azərbaycan Respublikasında hazırda qüvvədə olan CM-in XXIV fəsl

iqtisadi fəaliyyət sahəsində törədilən cinayətlərə görə məsuliyyət nəzərdə tutur. Təsadüfi deyildir ki, həmin fəsil «İqtisadi fəaliyyət sahəsində olan cinayətlər» adlanır. Burada iqtisadi fəaliyyət sahəsində törədilən cinayətlərin ayrı-ayrı növlərinə – məsələn, qanuni sahibkarlıq fəaliyyətinə mane olma (CM, maddə 190), qanunsuz sahibkarlıq (CM, maddə 192), yalançı sahibkarlıq (CM, maddə 193), qanunsuz kredit alma və ya kreditdən təyinatı üzrə istifadə etməmə (CM, maddə 195), dövlət borcundan və ya dövlət zəmanəti ilə alınmış borcdan istifadə qaydalarını pozma (CM, maddə 195-1), kreditor borclarını ödəməkdən qəsdən yayınma (CM, maddə 196), əmtəə nişanlarından qanunsuz istifadə etmə (CM, maddə 197), inhisarçılıq hərəkətləri və rəqabəti məhdudlaşdırma (CM, maddə 199), istehlakçıları aldatma və ya pis keyfiyyətli məhsul istehsal etmə və satma (CM, maddə 200) və s. əməllərə görə məsuliyyət müəyyənləşdirilir.

İqtisadi fəaliyyət sferasında həm də **inzibati-hüquq məsuliyyəti** tətbiq olunur. İnzibati-hüquq məsuliyyəti o halda yaranır ki, subyektlər iqtisadi fəaliyyət qaydaları əleyhinə olan inzibati xətalər törətsinlər. Belə xətalərin (qanunsuz sahibkarlıq fəaliyyəti ilə məşğul olma, yalançı sahibkarlıq, qanunsuz kredit alma, kreditdən təyinatı üzrə istifadə etməmə, əmtəə nişanlarından qanunsuz istifadə etmə, dövlət borcundan istifadə qaydalarını pozma, dövlət zəmanəti ilə alınmış borcdan istifadə qaydalarını pozma və s.) törədilməsinə görə Azərbaycan Respublikasında hazırda qüvvədə olan İXM inzibati-hüquq məsuliyyəti nəzərdə tutur. Sözügedən məcəllənin XXXIV fəslə məhz iqtisadi fəaliyyət qaydaları əleyhinə olan inzibati xətalərin ayrı-ayrı növlərini sadalayır və onlara görə müvafiq iqtisadi hüquq sanksiyaları müəyyənləşdirir (İXM, maddə 398-441).



Ticarət qaydaları əleyhinə olan inzibati xətlər–məsələn, qiymət intizamının pozulması, qanunsuz küçə ticarəti, elektron ticarət haqqında qanunvericiliyin pozulması və s. əməllər İXM-in XXXV fəslində təsbit edilmişdir (İXM, maddə 442-459).

İXM-in XXXVI fəslə vergi və rüsumların ödənilməsi, eləcə də maliyyə və sığorta qaydaları əleyhinə olan inzibati xətlərə həsr edilmişdir (İXM, maddə 460-478). Belə xətlərə misal kimi göstərmək olar: vergiləri və ya məcburi dövlət sosial sığorta haqlarını ödəməkdən yayınma, dövlət rüsumunun ödənilməsi qaydalarının pozulması, icbari sığorta müqaviləsinin bağlanmaması, sığorta növünün qanunsuz aparılması və s.

İnzibati-hüquqi məsuliyyət həm də o halda yaranır ki, inzibati xətlər gömrük qaydaları əleyhinə törədilsin. Gömrük qaydaları əleyhinə törədilən inzibati xətlər İXM-in XXXVII fəslində nəzərdə tutulmuş normalar vasitəsilə tənzimlənilir (İXM, maddə 479-509).

İqtisadi hüquq subyektinin məsuliyyətə cəlb olunması üçün tələb edilən əsas olmalıdır. Əgər əsas yoxdursa, onda iqtisadi hüquq subyektinin məsuliyyət daşmasından söhbət gedə bilməz.

**Məsuliyyətin əsası** dedikdə iqtisadi hüquq subyektinin öz hərəkəti ilə digər subyektə zərər vurmağı başa düşülür.<sup>1</sup> Odur ki, zərər (zərər vurulması faktı) məsuliyyətin yaranmasının əsası sayılır. Əgər iqtisadi hüquq subyekti öz hərəkəti ilə digər subyektə zərər vurmazsa, onda məsuliyyət də əmələ gələ bilməz. Başqa sözlə, əgər zərər vurmaq faktı yoxdursa, məsuliyyət yaranma bilməz. Bu səbəbdən zərər iqtisadi

hüquqda məsuliyyətin əmələgəlmə əsası hesab edilir.

Zərərin iki növü fərqləndirilir: 1) əmlak zərəri; 2) mənəvi zərər. **Əmlak zərəri** dedikdə maddi zərər başa düşülür. **Mənəvi zərər** isə qeyri-maddi zərərdir. Çox vaxt iqtisadi hüquq subyektinə əmlak (maddi) zərəri vurulur. Məsələn, kənd təsərrüfatı fəaliyyəti ilə məşğul olan müəssisə bankdan aldığı krediti qaytarmır. Belə halda banka maddi (əmlak) zərər vurulur.

Bəzən iqtisadi hüquq subyektinə birbaşa əmlak (maddi) zərəri vurulmur. Söhbət iqtisadi hüquq subyektinə mənəvi zərər vurulmasından gedir. Məsələn, iqtisadi fəaliyyətlə məşğul olan müəssisənin işgüzar nüfuzunu pozan və onu ləkələyən yalan məlumatlar yayılır. Bu zaman həmin müəssisəyə mənəvi zərər vurulmuş olur ki, belə zərər pulla kompensasiya edilir. Unutmaq olmaz ki, iqtisadi hüquqda məsuliyyət əmlak (maddi) xarakterində olur.

Məsuliyyətin yaranması, yəni iqtisadi hüquq subyektinin məsuliyyətə cəlb olunması üçün təkə əsasın (zərər vurulması faktının) mövcud olması kifayət etmir. Bunun üçün həm də tələb edilən şərtlər olmalıdır. Söhbət məsuliyyətin yaranma şərtlərindən gedir. Belə ki, məsuliyyətin əmələgəlmə əsası olan zərər vurulması faktına həmin şərtlər əsasında hüquqi qiymət verilir. Məhz hüquqi qiymət verilməsi nəticəsində iqtisadi hüquq subyektinin zərər vurulmasına gətirib çıxaran hərəkəti (davranışı) hüquq pozuntusu hesab edilir. Əgər iqtisadi hüquq subyektinin hərəkəti (davranışı) tələb edilən şərtlərə uyğun olmaz və cavab verməzsə, həmin hərəkət hüquq pozuntusu sayılmır. Yaddan çıxarmamalıyıq ki, hüquqi

<sup>1</sup> Hüquq ədəbiyyatı səhifələrində söylənilən belə bir fikirlə razılaşmaq olmur ki, məsuliyyətin əsası hüquq pozuntusudur. *Məsələn, bax:* Предпринимательское (хозяйственное) право. Учебник. Том 1 / Отв.ред. О.М.Олейник. М., 1999, с. 174.



məsuliyyətə səbəb olan və ona gətirib çıxaran hərəkət hüquq pozuntusu kimi qiymətləndirilir; hüquqi məsuliyyətə səbəb olmayan hərəkət (davranış) isə hüquq pozuntusu hesab edilmir.<sup>1</sup> Məhz hüquq pozuntusu törətdiyinə görə iqtisadi hüquq subyekti məsuliyyətə cəlb edilir. Nəzərdən qaçırmaq olmaz ki, hüquqi məsuliyyətə səbəb olmaq hüquq pozuntusunu xarakterizə edən əlamətlərdən biridir. Bu və ya digər hüquqazidd hərəkətin (davranışın) hüquq pozuntusu kimi tanınması isə məsuliyyətin şərtləri əsasında mümkün olur.

**Məsuliyyətin şərtləri** dedikdə elə tələblər başa düşülür ki, bu tələblər əsasında iqtisadi hüquq subyektinin hüquqazidd hərəkəti (davranışı) hüquq pozuntusu kimi qiymətləndirilir və məsuliyyətə səbəb olur. Məsuliyyətin şərtlərinə aşağıdakılar aiddir: 1) şəxsin hüquqazidd davranışı (hüquqazidd hərəkət və ya hərəkətsizlik); 2) təqsir; 3) zərərli nəticə ilə hüquqazidd davranış arasında səbəbiyyət əlaqəsi. Əgər iqtisadi fəaliyyət subyektinin hüquqazidd davranışı bu şərtlərə uyğun olarsa, həmin davranış hüquq pozuntusu hesab edilir və məsuliyyətə səbəb olur. Hüquqazidd davranış məsuliyyət şərtlərinə cavab vermədiyi hallarda isə belə davranış hüquq pozuntusu sayılmır və məsuliyyətə səbəb olmur.

Hüquq pozuntusu hüquqazidd davranışın növüdür; onlar bir-birinə yaxın anlayışlar olsalar da, məzmun və mənaca üst-üstə düşümlər. Belə ki, hüquq pozuntusu həmişə hüquqazidd davranışdır; lakin hüquqazidd davranış bütün hallarda hüquq pozuntusu hesab edilmir. Məsələn burasındadır ki, hüquq pozuntusu bir neçə əlamətlə xarakterizə olunur. Əgər hüquqazidd davranış bu əlamətlərə cavab verərsə, o, hüquq pozuntusu sayılır. Hüquq pozuntusunun əlamətlərindən biri bundan ibarətdir ki, hüquqazidd da-

vranışa yol verilməsində subyektin təqsiri olmalıdır. Əgər subyektin təqsiri yoxdursa, onun davranışı hüquq pozuntusu kimi qiymətləndirilmir. Unutmaq olmaz ki, hüquq pozuntusu subyektin təqsirli davranışdır. Məsələn, kənd təsərrüfatı məhsullarının istehsalı ilə məşğul olan müəssisə əlverişsiz hava şəraitinə görə şəhərdəki satış-ticarət müəssisəsinə müqavilədə nəzərdə tutulmuş həcmdə məhsul göndərə bilmir. Bununla həmin müəssisə ondan asılı olmayan səbəbə görə (havaların çox şaxtalı keçməsi, boran olması səbəbindən) öz üzərinə götürdüüyü öhdəliyi yerinə yetirə bilmir; lakin bu, hüquqazidd davranış olsa da, hüquq pozuntusu sayılmır. Odur ki, müəssisə bu halda müqavilə öhdəliyini yerinə yetirməməyə görə məsuliyyət daşımır, çünki müqavilə öhdəliyinin icra olunmamasında onun təqsiri yoxdur. Belə ki, müqavilə öhdəliyi müəssisənin təqsiri üzündən deyil, başqa səbəbə görə (havaların sərt şaxtalı keçməsi səbəbindən) icra olunmur.

#### İSTİFADƏ EDİLMİŞ ƏDƏBİYYAT:

1. Azərbaycan Respublikasının Konstitusiyası. Bakı, 2014, maddə 80, s.20.
2. Allahverdiyev S.S. Konstitusiya və hüququn əsasları. Dərslük. 7-ci nəşr. Bakı, 2011, s.144.
3. Qısa iqtisadi lüğət Tərtibçilər: Q.İ.Libman, O.K.Filatov. Bakı, 1989, s.98.
4. Meybullayev M.X. İqtisadiyyat. Dərs vəsaiti. Bakı, 2015, s.62.
5. Müasir beynəlxalq iqtisadi münasibətlərdə istifadə edilən terminlər Müəllif-tərtibçilər: Əfəndiyev O.F., Əliyev E.Ə. Bakı, 2005, s. 93.
6. Предпринимательское (хозяйственное) право. Учебник. Том 1/ Отв.ред. О.М.Олейник. М., 1999, с. 174., с.463-464.

<sup>1</sup> Allahverdiyev S.S. Konstitusiya və hüququn əsasları. Dərslük. 7-ci nəşr. Bakı, 2011, s.144.



## ERMƏNİ SEPERATİZMİ VƏ TERRORİZMİ İLƏ MÜBARİZƏNİN AKTUAL PROBLEMLƏRİ: ƏNƏNƏLƏR VƏ YENİ ÇAĞIRIŞLAR

**Həsənzadə Səidə Bəhram qızı,**  
AMEA-nın Hüquq və İnsan Haqları  
İnstitutunun aparıcı elmi işçisi, hüquq  
üzrə elmlər doktoru, dosent.  
saidahasana@gmail.com

**Zahidov Bəhram Saffan oğlu,**  
hüquq üzrə elmlər doktoru, professor.

**D**aşnaqsütun ideoloqlarının yüz ildən çoxdur ki, dövrüyyəyə buraxdığı erməni seperatizmi, “dənizdən-dənizə uzanan böyük Ermənistan” yaratmaq xülyası Cənubi Qafqazda mübahisələrin və münaqişələrin, müharibə və terrorun qızışdırılmasında stimullaşdırıcı rol oynamaqdadır. Erməni - Azərbaycan münaqişəsinin tarixi isə 200 ildən çoxdur ki, davam edir. Azərbaycan zaman-zaman ən müxtəlif üsul və vasitələrlə həyata keçirilən terror hadisələrinin qurbanına çevrilmiş, ərazilərini itirmiş, bir millət kimi parçalanmış, insanların öz vətəninə didərgin düşmüş və olmazın zümlərini yaşamışdır. Sonuncu dəfə 1988-ci ilin fevral ayından başlayan yeni qlobal terror dalğası bu gün də davam etməkdədir<sup>1</sup>. Son illərin statistikasına görə ki, Azərbaycana qarşı Ermənistanın dövlət terror təşkilatları tərəfindən təxminən 400-ə yaxın, daha dəqiq desək, 373 terror aktı törədilmişdir ki, bunun da nəticəsində 2000 nəfərdən çox insan ölmüş, 1700 nəfərdən çox insan müxtəlif dərəcəli bədən xəsarətləri

almış və ya əlil olmuşdur. Etiraf edək ki, bu münaqişə nəticəsində qadınlar və uşaqlar daha çox zərər çəkmiş, ailələr dağılmış, başsız qalmış, ictimai həyatın harmoniyası dağıdıcı formada pozulmuşdur. Ərazilərin 20 %-i işğal olunmuş, bir milyona qədər insan öz doğma torpaqlarından didərgin salınmış, ümumilikdə ölkəmizə 220 milyard ABŞ dollarından çox zərər vurulmuşdur<sup>2</sup>. Bəzi müəlliflər bu rəqəmlərin daha çox olması barədə iddialıdır. Bu rəqəmlər ildən-ilə mənfəətə doğru artmaqdadır. Müasir terrorizm, dünya elminin ən yeni nailiyyətlərindən istifadə etməklə sürətlə genişlənməkdə, ağır nəticələrin törədilməsində və icrası sürətlə həyata keçirilən mükəmməl bir mexanizmlə səciyyələndirilə bilər. Əgər tarixən terror müəyyən bir şəxs, qrup, dəstə, birlik tərəfindən törədilirdisə, indi artıq dövlət terrorizmi səciyyəvi hal almış və yeni-yeni çalarlarla zənginləşmişdir. Terror bəşəri bir bəlayə çevrilmişdir. Məsələn, İstanbul Hava Limanında törədilən ötən ilki terror hadisəsi kiçik bir qrup tərəfindən icra edilsə də, lakin sürətli icra üsulu ilə səciyyəvi olmuşdur. Artıq müasir terrorizm qlobal və təhlükəli xarakter almışdır. Belə təzahürlərlə mübarizə isə adekvat hesab olunma bilməz və çox geridə qalmaqdadır. İnsan hüquq və azadlıqlarını önə çəkən bir sıra dövlətlər indi terroru dövlət fəaliyyətinə çevirmiş və hətta onu həyasızcasına etiraf etməkdədirlər. Mən ilk öncə ABŞ-ı nəzərdə tuturam. Ötən zaman bu qara kabusun üzərindən bütün pərdələri qaldırmış, bir çox

1 Рамиз Мехтиев. Нагорный Карабах: история, прочитанная по источникам, 2014.

2 Elçin Əhmədov. Ermənistanın Azərbaycana təcavüzü: təhlili xronika. Ramiz Mehdiyev.. Azərbaycanlılara qarşı soyqırım gerçəklikləri, Ramiz Mehdiyev. Gorus-2010: absurd teatri mövsümü. Ramiz Mehdiyev. İkilil standartların dünya nizamı və müasir Azərbaycan.



sirrlər açılmış, məkirli niyyətlər üzə çıxmış və bəşəriyyətin qarşılaşdığı böyük fəlakətlər insanları dərinədən düşünməyə vadar etmişdir. 11 sentyabr ABŞ terrorunun təfərrüatları açıldıqca, bunun bir mənalı şəkildə ABŞ-ın siyasi dairələri tərəfindən qəsdən təşkil edildiyi üzə çıxır, məqsədin isə bu hadisənin fonunda dünya hökumranlığı ideasının reallaşdırılması üçün ABŞ-a bir bəhanə, “hüquqi əsas” verməsi motivi ilə törədildiyi etiraf olunur. Son illər faşizmin daha təhlükəli təzahürü kimi özünü göstərən “İŞİD”in ABŞ tərəfindən yaradıldığı general Vesli Klark tərəfindən rəsmi olaraq etiraf edilmişdir. O, eyni zamanda öz qeydlərində ABŞ-ın dəstəyi ilə Suriya, Liviya, Livan, Somali və İran hökumətlərinin devriləcəyinin planlaşdırıldığını etiraf etmişdir. “İŞİD” terror qruplaşmasının ABŞ tərəfindən yaradıldığı, dəmək aldığı və bir alətə çevrildiyi təsdiq olunur. Onun məqsədi Səudiyyə Ərəbistanından “pul sağmağ”a və ölkələri işğal etməyə istiqamətlənmişdir. Klark daha sonra qeyd etmişdir ki, 11 sentyabr terrorundan 10 gün sonra o, Pentaqona gedərək “İŞİD”i qurmaq barədə qərar verdiklərini, bu tədbirdə həmin vaxt ABŞ-ın müdafiə naziri Donald Ramsfeldin, onun müavini Paul Volfovitzin və digər rəhbərlərin şəxsən iştirak etdiklərini xüsusi olaraq qeyd etmişdir. Buradaca qeyd etmək zəruridir ki, ABŞ-ın eyni zamanda “İŞİD”lə yanaşı, PKK, PYD, Taliban, Əl-Kaidə və digər terrorçu təşkilatları yaratdığı, Türkiyədə dövlət çevrilişini hazırladığı heç kəsdə artıq şübhə yaratmır. Bütün bunlar dünənin hadisəsi deyil. Tarixə ekskurs edək... II Dünya Müharibəsi dünyanın “kommunizm kabusundan qurtarmaq” arzusunu reallaşdırma bilmədiyi halda, ABŞ-ın rəhbərləri hələ, 1945-ci ildə məşhur “Dalles planı” adlanan yeni ideyanı dövrüyyəyə buraxdılar. Məxfi səciyyə daşıyan bu müdhiş plan – “insan şüurunun və təfək-

kürünün dəyişdirilməsinin mümkünlüyü” hipotezasına əsaslanırdı. Başqa sözlə, bu təlim “insan obrazının dəyişdirilməsi” (“changing images of man”) Proqramı adlanırdı. Dövlət, Amerika elmi qarşısında, insan şüuruna və təfəkkürə idarə olunan xaos təlqin etməklə, insan üçün ən ülvi dəyərlərin və ideyaların onun beynindən çıxarılması yolu ilə, konkret Mərkəzdən asılı vəziyyətə salmaq, nəticədə bu Mərkəzin sifarişi əsasında, hər hansı bir şəxsin fəaliyyətinin müəyyən bir məqsədə və təyinatə yönəldilməsi ideyasının, kənardan onun şüuruna yeridilməsi və ya təlqin edilməsi sahəsində mükəmməl texnologiyaları hazırlamaq kimi “məsul” bir vəzifə qoymuşdu. Təsədüfi deyil ki, sonralar Pentaqon rəhbərləri qarşıya qoyulan bu vəzifənin uğurla başa çatdırılmasını obrazlı şəkildə ifadə edərək göstərirdilər ki, biz, inkişafın elə bir səviyyəsinə nail olmuşuq ki, daha heç kim əsgər olmayacaq, biz hamımız döyüşün birgə iştirakçılarımıza çevriləcəyik. Tapşırıq belədir: Daha canlı qüvvələri – əsgərləri yox, ümumiyyətlə, əhəlinin dünya-görüşünü və baxışlarını dağıtmaq, solumu birdəfəlik məhv etmək vəzifələrini həll etməliyik. Hazırda dünyada baş verən global proseslər – terrorçuluq, narkobiznes, insan alveri, silah alveri, millətlər, dirlər, nəsillər, cinslər arasındakı münaqişələrin və müharibələrin sürətlə genişlənməsi, transmilli mütəşəkkil cinayətlərin, zorakılığın və qəddarlığın, qeyri-insani və qeyri-əxlaqi hərəkətlərin artması və genişlənməsi, İŞİD, Taliban, və digər bu kimi terrorçu qrupların mövcudluğu ABŞ və digər super dövlətlərin “Dalles planı”nın artıq həyata keçirildiyini, idarə olunan xaosun dövrüyyəyə buraxıldığını tam təsdiq edir. Bu da o deməkdir ki, “Yeni dünya nizamı”nın yaradılması, “Mason lojası”nın, Avropanın “Qara aristokratiyası”nın, “Roma klubu”nun, “Vahid dünya hökuməti”nin diktəsi altında



– Z.Bejnskinin “texnotronika” adlandırdığı vasitələrin köməyi ilə hər bir insanın şüuru və təfəkkürü üzərində biokimyəvi və psixi vasitələrlə sosial və siyasi nəzarətin tam həyata keçirilməsi imkanının reallaşdırılması artıq təmin edilmişdir. Bu isə əvvəlcədən düşünülmüş və hazırlanmış xüsusi vasitələrlə – şəbəkə səciyyəsi daşıyan çoxsaylı üsul və vasitələrlə, mübahisəsiz qaydada həyata keçirilə bilərdi. Beynəlxalq və regional təşkilatlar, NATO, “Mossad”, İnterpol, Mərkəzi Kəşfiyyat İdarəsi, “Harvard Psixoloji Klinika”, “Elmi siyasətin tədqiqi institutu”, “Sistemlərin inkişaf korporasiyası” və onlarla digər qurumlar bu işə səfərbər edilmişlər<sup>3</sup>. Sistemli şəkildə həyata keçirilən bu siyasət, eyni zamanda bəşəriyyət əleyhinə müxtəlif səciyyə daşıyan kriminal əməllərlə – narko-bizneslə, pornoqrafiya ilə, silah alveri ilə, informasiya məlumatlarının və texnoloji sirlərin oğurlanması ilə, çirkli pulların yuyulması ilə, münafişlərin qızıxdırılması ilə, müharibələrin, terrorçuluğun, dövlət çevrilişlərinin, rəngli inqilabların həyata keçirilməsi və onlarla digər vasitələrlə reallaşdırılır. Bu proseslərdə müasir elmin ən yeni nailiyyətləri ilə yanaşı, insan psixikasına və şüuruna təsir edən, asılılıq yaradan vasitələr, təzyiqlər, meyillər şüurlu və məqsədli şəkildə istifadə edilməklə həyata keçirilir. Onun ideoloji əsası isə kütləvi informasiya vasitələrinin çeşidli fəaliyyəti ilə təmin olunur. Beynəlxalq təşkilatlar böyük dövlətlərin diktəsi ilə işləməkdədirlər. Mənəvi-əxlaqi dəyərlərin yüksək olduğu cəmiyyətlərdən fərqli olaraq, pul, kapital böyük qələbə qazanmış və hakim mövqə əldə etmişdir. Bəşəriyyətin əsrəfi olan insan ucuzlaşdırılmış, klonlaşdırılmış, ekvivalent vasitəsinə çevrilmiş, insan hüceyrələri kodlaşdırılmış, qəddarlıq, amansızlıq,

əxlaqsızlıq həyat normasına çevrilmişdir. Ekstrasenslərin, psixoloqların, falçıların – insan ruhuna və psixika-sına təsir edən aşkar fəallığı, kibercinayətkarlığın şəbəkə imkanlarının tətbiqi və gözlənilən daha böyük təhlükələr irəli sürdüyümüz müddəaların əsaslılığını tam təsdiq edir.

ABŞ-da, yüksək inkişaf etmiş Yaponiya, Almaniya, İngiltərə, Hollandiya, Cənubi Koreya kimi ölkələrdə “postindustrial”, “yük-səkindustrial”, “informasiya-industrial” və “informasiya” cəmiyyətləri öz qlobal inkişafını, daha çox informasiya-kommunikasiya texnologiyalarının müasir nailiyyətləri əsasında inkişaf etdirirlər. Bu sahədə elektron hesablama maşınlarının, bioelektronik və psixokompyuter texnologiyalarının, informasiya-elektron sistemlərinin çeşidli inkişafı dünyada, ümumiyyətlə informasiya təhlükəsizliyinin daha etibarlı müdafiəsinə zərurət yaratmışdır. Cəmiyyətin, dövlətin və insanın həyatının və fəaliyyətinin elə bir sahəsi yoxdur ki, orada müasir informasiya texnologiyalardan ən müxtəlif istiqamətlərdə və formalarda geniş istifadə edilməsin. Bu proseslər kəmiyyət və keyfiyyət göstəricilərinə görə gündən-günə inkişaf edir və dərinləşir. İnsan beyninin, düşüncəsinin və qəlbinin alqoritmlərinin tədqiqi, bu sahədə bioloji və fizioloji proseslərin ultrabənövşəyi şüalara və xarici təsirlərə reaksiyasının, stressin, yorğunluğun, depressiyanın, dezinformasiyanın, psixotronik texnologiyaların, şüurun və təhlüşüurun müsbət və mənfi yönümlərinin öyrənilməsi, psixikanı dəyişmək, məhv etmək, insanı zombiləşdirmək, kənardan asılı salmaq, şəxsiyyətin deformasiyasını və kənar təsirlərə tabeçilik mexanizmlərinin tədqiqi və bütün bu proseslərin öyrənilməsi və tətbiqi sahəsində əldə edilən müasir elmi nailiyyətlər insanı heyretə gətirir.

1 Con Koulman, Komitet 300: Dünya hökumətinin sirləri, 1991





Bu gün dünya elmi tam təsdiq edir ki, bütün hadisələrin və proseslərin mərkəzi siması olan insan orqanizminin müxtəlif hissələrində, əsasən də onun baş beyində yerləşən təbii mərkəzlər müxtəlif təyinatlara və məqsədlərə xidmət edir. İnsanın qorxu, sevgi, əsəb, nifrət, qəzəb kimi hissələrini formalaşdıran və onun mənbəyi hesab olunan limbik sistem bir neçə mikro mərkəzlərdən ibarət olmaqla, gicgah payının orta hissəsində yerləşir və cəmi 5 qramlıq kiçik bir hissəni özündə ehtiva edir. Bu sistem insanın bütün həyatını idarə edən üç kiçik cisim – talamus, amygdala və hipotalamus adlandırılan hissələrdə mərkəzləşmişdir. Bu üç kiçik cismin rolu ilə beyinin 30 milyard hüceyrəsi bir-birilə sürətli rabitə əlaqəsindədir. İnsanın duyğularına, hissələrinə, məqsədlərinə və motivlərinə uyğun olaraq insan həyatının idarə olunması məhz onun fəaliyyəti ilə mümkündür. Bu təbii rabitə sisteminin sürəti təxminən bir avtomobilin saatda 700 km sürətlə getmə sürətinə bərabər olaraq dəyişir. Qorxu və sevgi mərkəzi olan amygdalanın kütləsi orta hesabla beş qramdır. Amma o az qala yer üzündəki bütün insanları məqsədli şəkildə idarə edir və onların tez-tez dəyişən motivasiya proseslərinə stimulyer verir. Bütün bunları diqqətlə öyrənən terrorçu mərkəzlər onların imkanlarından geniş istifadə etməyi bacarırlar. «Badamabənzər cisim» olan amygdala qıcıqlandıqda insanda ifrat qorxu, qəzəb, nifrət və hətta sevgi hissəsinin yaranmasını təmin edə bilər. Bu mərkəzin zədələnməsi nəticəsində qarşı tərəf öz cinsini tanıya bilmək hissini belə itirir. Başqa sözlə, şəfqət və sevgi hissələrinin insanda və bu tipli canlılarda olması tamamilə istisna olunur. Təcrübə göstərir ki, «badamabənzər» cisim daha çox sevgi deyil, qorxu amilindən qıcıqlanarsa o, artıq ilkin təyinatını itirir və beyinə başqa informasiyalar ötürməyə başlayır. Belə olduq-

da isə, insan artıq yalnız qorxu simptomları ilə idarə olunur. Nəticədə, sevgi hissəsinin get-gedə özəlləşməsi prosesi baş verir, ailələr dağılır, nikahlar pozulur, qəddar və amansız qətlər törədilir .

İnsan bioloji varlıq olaraq, onun şüuraltı təbəqəsində nüfuzu qoruma instinkti mövcud olur. Bu da onu müxtəlif növlü fəaliyyətlərə təhrik edir, stimulyer verir, insanı öz qələbəsinə ruhlandırır, məğlubiyyətlə barışmağa imkan vermir və bütün bu sahələrdə mənəvi ehtiyaclarını ödəməyə səfərbər edilir. Çünki hər hansı bir məğlubiyyət hissi orqanizmə, bu və ya digər dərəcədə neqativ psixoloji və fizioloji təsir göstərir. Məğlubiyyət və uğursuzluq zamanı orqanizmdə dofaminin, endorfinin miqdarı azalır, yorğunluq, ağrı, stress hormonu olan kortizolun miqdarı çoxalır və adrenalinlə qarışaraq qorxunu daha da artırır. Bu proses isə ümumilikdə orqanizmin immunitetinə mənfi təsir göstərir, sinir toxumaları qanı özünə doğru çəkir, nəticədə əzələlər zəifləyir, baş beyinin bir hissəsi olub, emosiya və yaddaşın formalaşmasında aktiv iştirak edən hippokamp adlanan hissə aktivləşir və yaddaşda uğursuzluqla bağlı neqativ xatirələr özünü göstərir. Bu xatirələr də yaddan çıxır, bütün ömrü boyu ağır bir yük kimi insanı fasiləsiz olaraq izləyir, dərddə olur, onun mənfi emosiyalarının, konfliktlərə sürükləyən ziddiyyətlərinin artmasına təsir göstərir, müqəddəslik hissi itir. İnsan ən yaxın adamına qarşı qəddar cinayətlər etməyə asanlıqla imkan tapır. Buna görə də emosiyalarını ağıla tabe etməyə bacaran, münafişləri emosiyalarla deyil, ağılla və məntiqlə, səbr və təmkinlə tənzim etməyə çalışan şəxslər kamillik zirvəsinə ucalmaq keyfiyyəti qazanır və bu da onu daim xoşagəlməz hadisələrdən qoruyur. Bütün bunlar qanunauyğun bir proses kimi təzahür edir. Neyrofiziologiyada sübut olunmuşdur ki, insan



orqanizmində, o cümlədən onun düşünmə mərkəzi olan beynində saysız-hesabsız neyronların hər birinin hərəkət trayektoriyası tam məlumdur və neyronlar heç bir kənar təsirlə öz yollarını dəyişə bilməzlər. Milyardlarla neyronun rasionallıq yolu var və ona bu yolla getməyə heç nə mane ola bilməz. Canlı və cansız aləmin vəhdətini, birliyini göstərən mühüm əlamətlərdən biri də məhz elə budur. İnsan orqanizmində hökm sürən qadağan qanunları qeyri-şüuru mahiyyət daşıyır. İnsan şüurundan, ağılından kənarında baş verən bu proseslər instinktiv səviyyədə idarə olunur. Öyrənmə və yaddaş prosesi təkcə beyinlə məhdudlaşmır və hər bir hüceyrənin özünün də öyrənmə və yaddaş xüsusiyyətləri olduğunu təsdiq edir. Bütün bu imkanların həddini dərinədən bilən xüsusi qruplar terrorçular, kamikadzelər yetişdirməyə asanlıqla səy göstərir, terror aktlarını törətmək daxili ehtiyaca çevrilir və kənar yönümlərdə onların icrası üçüncü şəxslər tərəfindən asanlıqla həyata keçirilir. Bunlar isə məcmu şəklində orqanizmin fərdi səciyyəvi xüsusiyyətlərinin qorunub saxlanmasını, məlumatların toplanılmasını, onlardan istifadəni təşkil və təmin edir. İnsan həyatında baş verən proses və hadisələrin nə vaxtsa, özünü təkrar göstərəcəyinə və öz izini qoyacağına böyük əminlik vardır. Buna görə də insan həyatının xarakter xüsusiyyətləri, ailə, təhsil, təlim-tərbiyə, zorakılıq, qəddarlıq və ya mərhəmət hisslərinin hər biri, tarixi yaddaşda əhəmiyyətli rol oynayır. İnsan mənəviyyəti, onun ətrafında baş verənlərə mənfi və ya müsbət hisslərin təsiri altında formalaşır. Sadə hisslərin yaşanması bioloji amillərdən qaynaqlandığı halda, mürəkkəb hisslər daha çox insanın həyat təcrübəsindən, genetik xüsusiyyətlərindən, onun böyüdüüyü şəraitdən, aldığı tərbiyədən, təhsildən, əldə etdiyi biliklər toplusundan qaynaqlanır. Emosiyalar öləri, tez unudulan sevgini,

ağıl isə əbədi və uzunömürlü sevgini vəd edir. Buna görə də məhəbbət mənəviyyəti zənginləşdirən, zövqlərin oxşanması, arzuların, istəklərin reallaşması, xoşbəxt anların yaşanması kimi hislər toplusunu özündə əks etdirməyi bacarır. Təcrübə təsdiq edir ki, dövrüyyəyə buraxılmış müxtəlif vasitələrlə bu gün hər hansı bir insanın üçüncü şəxsdən asılılığı tamamilə mümkündür. Məsələn, “İŞİD”çilər üzərində aparılan müşahidələr bir mənalı şəkildə təsdiq edir ki, onların qəddarlığının kökündə “sehirli iksir”, “dəhşətli həbb” – elmdə “kartaqon” adlanan maddə dayanır. Belə həbblər Kobanidə yüzlərlə “İŞİD”çinin “müsləman qardaşları” “Kürd PPK”nın döyüşçülərinin gündəlik istifadə etdiyi maddələr sırasındadır. Yaxud, xüsusi hazırlanmış skopolamin, pentatol, LSD və onlarla digər sintetik narkotiklərin köməyi ilə insanın dili açılır, onun yaddaşları tam əl keçirilir, yaxud ona ən qəddar, ən amansız psixoloji vərdişlər təlqin edilir. Buna görə də, bu gün müasir elmi nailiyyətlərdən, informasiya texnologiyalarından geniş istifadə müxtəlif ağır və mütəşəkkil cinayətkarlığın, o cümlədən terrorun icrası zamanı geniş istifadə edilir.

Bu gün dünyada baş verən terror hadisələri gündən-günə genişlənən, mürəkkəb xarakteri ilə diqqəti cəlb edən müharibəni xatırladır. Başqa sözlə, terrorun tədricən müharibəyə keçidi prosesləri müşahidə edilməkdədir. Onunla global mənada mübarizə lazımınca aparılmır. MDB-nin terrora həsr edilmiş Beynəlxalq Konfransında, bu ölkələrdə hazırda 9 mindən çox şəxsin müxtəlif terror hadisələri ilə bağlı olduqlarına görə beynəlxalq axtarışa verildiyi haqqında məlumatlar səslənmişdir. Ümumiyyətlə terrorla mübarizə termini nisbi xarakter daşıyır. Bəzən hətda bu mübarizəni faktiki olaraq aparmaq mümkünsüz olur, səmərəli nəticələr vermir. Terror



baş verdikdən sonra, onun tədqiqatı aparılır və çox vaxt bu tədqiqatları sona qədər başa çatdırmaq mümkün olmur. Ona görə ki, icraçılar düşünülmüş şəkildə özlərini məhv edirlər və ya terror nəticəsində həlak olurlar. Beynəlxalq və regional təşkilatların bu məsələyə dair qərarları icra olunmur. Məsələn, BMT-nin narkotiklərin qanunsuz dövriyyəsi və cinayətkarlıqla mübarizə idarəsi Dağlıq Qarabağda, Suriyada, Əfqanıstanda və digər ölkələrdə narkobiznes fəaliyyəti və terrorçuluğun geniş miqyas aldığı bildirildi halda, ona qarşı səmərəli tədbirlər görə bilmir. Buna necə ad vermək olar ki, BMT-nin Dağlıq Qarabağla bağlı 4 Qətnaməsi indiyə qədər kağız üzərində qalmışdır. Çünki, bu qərarların icra mexanizmləri və qüvvələri faktiki olaraq mövcud deyildir. Qəribədir ki, indi terrorun və terrorçuların lazımcına cəzalandırılması belə mümkünsüzdür. Hamı bilir ki, dünyanın hansı nöqtələrində hansı motivlə törədilməsi mümkün olan terror yuvaları vardır. Türkiyə diplomatlarına qarşı törədilən terrorların əksər təşkilatçıları və icraçıları ya ümumiyyətlə cəzalandırılmır, yaxud da lazımcına cəzalandırılmamış və ya vaxtından əvvəl azadlığa buraxılmış və sanki onların öz əməllərini yenidən davam etdirmələrinə şərait yaradılmışdır. Bir çox erməni terrorçuları az müddət keçdikdən sonra himayədarları vasitəsilə azadlığa buraxılırlar. Beynəlxalq cinayət məəcəlləsi və milli dövlətlərin cinayət məəcəllələrində transmilli mütəşəkkil cinayətkarlıqla, narkobizneslə, terrorizmlə mübarizə nəzərdə tutan normalar mükəmməl hesab oluna bilməz. Elə Azərbaycan Respublikasının Cinayət Məcəlləsinin terrorçuluğa görə məsuliyyət müəyyən edən 214-cü maddəsi ictimai təhlükəsizlik əleyhinə olan 10-cu bölmənin 15-ci fəslində nəzərdə tutulmuşdur. Belə əməllərə görə məsuliyyət əməl edən müxtəlif mədələrin dispozişiyasında göstərildiyi kimi

müasir dövrümüzdə ictimai təhlükəsizliyi pozmaq, əhali arasında vahimə yaratmaq və s. bu kimi məqsədlərlə terror aktının törədilməsi hallarına nadir hallarda rast gəlmək mümkündür. Hər hansı bir terror hadisəsinin sülh və insanlıq əleyhinə törədildiyi və sözün əsl mənasında müharibə səciyyəsi daşdığı indi heç kimdə şübhə yaratmır. Buna görə də terrorçuluq əməllərinə görə məsuliyyət müəyyən edən normaların həm dispozişiyası, həm sanksiyası və həm də belə normaların cinayət məəcəlləsində yerinin bir daha dəqiqləşdirilməsi vaxtı çatmışdır. Terrorçuluq aktları törədənlərə qarşı ən ağır cəzanın – ölüm hökmünün çıxarılması da birmənalı şəkildə təmin olunmalı və icrası üçün təsirli tədbirlər görülməlidir. Müasir terror bəşəriyyət üçün böyük bəlalar gətirir. Belə əməllərə dəstək verən dövlətlər xüsusi sanksiyalara məruz qalmalı, onların beynəlxalq təşkilatlarda təmsilçiliyinə son qoyulmalıdır. Erməni separatizminin və terrorizminin faşist xarakteri artıq dünyada çox gözəl və dərinədən başa düşülür, bilinir. Bununla belə separatizmlə, terrorizmlə, narkobizneslə mübarizə aparmağı özünə vəzifə hesab edən beynəlxalq təşkilatlar və dövlətlər, Ermənistanın mürtəce siyasətinə, aşkar laqeydlik göstərir, ikili standartlar nümayiş elətdirirlər. Tərəqqipərvər insanlar bütün bunların mahiyyətini və mənasını çox gözəl anlayır. Ölkəmiz belə təzahürlərlə mübarizədə ruhdan düşür və söylərini gündəngünə artırmaqdadır. Zaman isə haqqın və ədalətin gec-tez qalib gələcəyinə əminlik yaradır.

#### İSTİFADƏ EDİLMİŞ ƏDƏBİYYAT SİYAHISI:

1. Elçin Əhmədov. Ermənistanın Azərbaycana təcavüzü: təhlili xronika.
2. Ramiz Mehdiyev. Azərbaycanlılara qarşı soyqırım gerçəklikləri.



3. Ramiz Mehdiyev. Gorus-2010: absurd teatri mövsümü.
4. Ramiz Mehdiyev. İkili standartların dünya nizamı və müasir Azərbaycan.
5. Azərbaycan Respublikasının Cinayət Məcəlləsi. B., 2011.
6. Azərbaycan Respublikasının hərbi doktrinası. B., «Hüquq ədəbiyyatı» nəş., 2010.
7. Azərbaycan Respublikasının Konstitusiyası. B., 2011.
8. Azərbaycan Respublikasının Milli Təhlükəsizlik Konsepsiyası. B., «Hüquq ədəbiyyatı» nəş., 2009.
9. Bayramova P. Fövqəladə vəziyyət şəraitində insan hüquqlarının müdafiəsi. B., 2004.
10. Cəfərov İ. Azərbaycan Respublikası Konstitusiyasının şərhı. B., 2010.
11. İbayev V. Ermənistan-Azərbaycan Dağlıq Qarabağ münaqişəsi beynəlxalq hüquq müstəvisində. B., 2006.
12. Səmədov E. Ermənistanın Azərbaycana qarşı təcavüzünün qurbanı olmuş uşaqlar və qadınlar. Beynəlxalq konfransın materialları. B., 2009.
13. Боев В.И., Кочубей М.А., Новиков А.П. Война и уголовный закон. М., 2009.
14. Макиавелли Н. Избранные произведения. М.:Худ.лит.,1982.
15. Beynəlxalq sənədlər toplusu. I cild. B., 2005.

#### РЕЗЮМЕ:

Международное право уделяет особое внимание охране и защите прав женщин и детей. В связи с этой проблемой в национальной правовой системе Азербайджана были приняты соответствующие законы, отвечающие в полной мере требованиям международных правовых норм. Однако, несмотря на это, Нагорно-Карабахского конфликта там были обнаружены многочисленные факты нарушения прав женщин и детей. До сих пор эта проблема не нашла своего разрешения в свете требований международного уголовного права. В связи с продолжающимися нарушениями прав женщин и детей в Нагорном-Карабахе на высшем международном уровне должны быть предприняты соответствующие меры.

**Ключевые слова:** *международное право, женщины, дети, нарушение прав, Нагорный Карабах, охрана, защита, многочисленные факты*

#### SUMMARY:

The International law pays a particular attention to protection and defence of women and children rights. In connection with this problem in the national law system the numerous organizations – law measures have been undertaken. However, despite it since beginning Nagorno-Karabagh conflict there have been observed many facts of violation of women and children rights. Up to now this problem has not found its solution in the light of the requirements of international criminal law. As regards to violation of women and children rights there should be undertaken the measures and condemned by the international law.

**Key words:** *international law, women, children, the violation of the rights of Nagorno Karabakh, security, protection, numerous facts*



## MİLLİ AZLIQLAR VƏ ÖZ MÜQƏDDƏRATINI TƏYİN ETMƏ HÜQUQU

**Qulu Novruzov,**  
**BDU “Beynəlxalq ümumi hüquq”**  
**kafedrasının müəllimi, hüquq üzrə**  
**fəlsəfə doktoru.**

*XX əsrin sonu – XXI əsrin əvvəlində siyasi və-ziyyət etnik-milli amilin həm ayrı-ayrı dövlətlərdə, həm də dünya birliyi çərçivəsində baş verən siyasi proseslərə təsirinin artması ilə xarakterizə olunur. Çoxmillətli dövlətlər çərçivəsində xalqlar arasında qarşılıqlı zorakılıq, vətəndaş müharibələri və qaçqın axını ilə müşayiət olunan artımı müşahidə olunur. Belə münaqişələrin əyani nümunələri Yuqoslaviya və Rusiyadır. Beynəlxalq səviyyəli siyasi, iqtisadi və sosial institutların yaradıldığı inteqrasiya prosesləri ilə yanaşı, Avropa siyasi məkanının etnikləşdirilməsi meyli də özünü göstərir. Artıq milli azlıqlar öz dövlətlərini yaratmağa və ya ana vətən olan dövlətə qoşulmağa can atırlar. Beynəlxalq təhlükəsizlik və sülh milli azlıqların problemlərinin həllindən asılıdır, dövlətlərdən, beynəlxalq təşkilatlardan və bütün maraqlı tərəflərdən milli maraqların bərabərləşdirilməsinə yönəlmiş yeni yanaşmalar işləyib hazırlamaq, milli azlıqların hüquqları kontekstində xalqların öz müqəddəratını azad təyin etməsi prinsipini dərk etmək tələb olunur. Milli azlıqların öz müqəddəratını təyin etmə hüququ məsələsi beynəlxalq hüquqda aktual olsa da, mübahisəsiz deyildir. Bu problemin həlli beynəlxalq təşkilatlar qarşısında cavabları birmənalı xarakter daşımayan suallar qoyur, məsələn: xalqın öz müqəddəratını təyin etmə hüququ və azlıqların öz müqəddəratını təyin etmə hüququ arasında fərq varmı? Milli azlıq vəziyyətində olan xalqın öz müqəddəratını təyin etmək hüququ varmı? Bu halda o, həmin hüququ hansı dərəcədə həyata keçirə bilər, bu zaman hansı hüquqi və siyasi problemlər yarana bilər?*

**Açar sözlər:** xalqların öz müqəddəratını təyin etmə hüququ, BMT-nin prinsipləri, müstəmləkələrin müstəqillik əldə etməsi, si-

yasi müstəqillik, daxili öz müqəddəratını təyin etmə, özünüidarəetmə, qeyri-məhdud ayrılmaq hüququ, ərazi bütövlüyü və sərhədlərin toxunulmazlığı prinsipi, siyasi, iqtisadi, sosial və mədəni status, beynəlxalq hüquq, milli azlıq, azlıqların öz müqəddəratını təyin etməməsi öhdəliyi, qanunvericilik fəaliyyəti səlahiyyətləri.

**M**illî mənlik şüurunun inkişafı, etnik özünüifadə formalarının kortəbii və ya dərkolunan axtarışları qədim dövrlərdən bəri insan cəmiyyətini müşayiət edir. Onlar antik dövr, orta əsrlər, yeni dövr müəlliflərinin əsərlərində müxtəlif şəkildə əks olunmuşdur. Müxtəlif dövrlərdə, məsələn, XVI əsrdə - XIX əsrin əvvəllərində Avropada burjua inqilabları və Napoleon müharibələri dövründə, XX əsrin ilk rübündə müstəmləkələrin bölgüsü və yəni-dən bölüşdürülməsi uğrunda mübarizədə, II Dünya Müharibəsindən sonra milli-azadlıq hərəkatları zamanı etnik problemlər çox vaxt ön plana çıxmışdır [24, 12-13]. XX əsrin 50-60-cı illərində müstəmləkə sisteminin dağılması və Asiya, Afrika və Latin Amerikasında onlarla gənc dövlətin formalaşması ilə əlaqədar milli məsələ mühüm məna kəsb etmişdir. XX əsrin sonun-

cu rübündə bəzi demokratik ölkələrdə də (Belçika, Kanada, və s.) milli məsələ kəskinləşdi [34, 44-47].



Yeni meydana gələn dövlətlərdə də etnik xarakterli problemlər qalmaqdadır, keçən əsrin 80-ci illərində Pakistanın keçmiş ərazisinin bir hissəsində silahlı mübarizə və Banqladeş dövlətinin yaranması, XX əsrin 90-cı illərinin sonunda İndoneziya ərazisində Şərqi Timor dövlətinin yaradılması və s. buna sübutdur. Dünyanın müxtəlif yerlərində daim silahlı mübarizə və zorakılıqla müşayiət olunan etnik münaqişələr baş verir [29, 10-15]. Çox vaxt onların nəticəsi yeni dövlətlərin yaradılması olur. Bu dövlətlərdən bəziləri, məsələn, Efiopiyadan ayrılmış Eritreya beynəlxalq birlik tərəfindən tanınmışdır. Başqalarının – Kosovo, Abxaziya, Cənubi Osetiya, Fələstin, Somalilend, Şimali Kipr Türk Respublikası – statusu hələ müəyyən edilməmişdir, bu da etnik və ya dini münaqişələr mənbəyi kimi çıxış edir [38, 12-16]. Avropanın bəzi digər postsosialist ölkələrində (xüsusilə də Balkanlarda) milli problem dünya totalitar sosializm sisteminin dağılması ilə əlaqədar yeni şəkildə qoyulur. Mərkəzdənqaçma meylləri SSRİ-nin dağılmasına gətirib çıxardı. XX əsrin 90-cı illərinin əvvəllərində baş verən “suverenlik paradı” buna sübutdur. Bu zaman “Rusiyaya aid” bəzi diyar və vilayətlərdə yerli siyasi elita və respublikalarda etnokratiya tam müstəqillik və dövlət suverenliyinin tanınmasını tələb edirdi. Siyasi hüquq və azadlıqlar sahəsində nəzərəçarpan nailiyyətlər şəraitində postsovet məkanının konstitusion-hüquqi dövlətə çevirilməsi kimi mürəkkəb proses sosial sahədə problemlərlə müşayiət olunur, onun səviyyəsi vətəndaşların layiqli mövcudluğunu təmin etmir, millətlərarası münaqişələrin qorunub saxlanmasına və hətta güclənməsinə səbəb olur. Xalqların mənilik şüuru dağıdıcı və ya ekstremist xarakter daşımayan digər formalarda da (mədəniyyət, din, məişət) təzahür edir [25, 55-56].

Mövcud olduğu iki yüz ildən artıq müddətdə öz müqəddəratını təyin etmə ideyası çox geniş yayılmışdır: həm separatçılar, həm

də unitaristlər ona müraciət edirlər. Eyni zamanda, o, beynəlxalq hüququn formalaşmasına, xalqların müstəmləkəçilikdən azad edilməsinə və yeni beynəlxalq siyasi sistemin formalaşmasına müsbət təsir göstərmişdir.

Lakin beynəlxalq birliyin müasir vəziyyətini, onun beynəlmilləşməsini, habelə hüquq sistemində mövcud olan ziddiyyətləri, xüsusilə də kollektiv öz müqəddəratını təyin etmə prinsipi ilə insan və vətəndaşın fərdi hüquqları arasında ziddiyyəti nəzərə almamaq olmaz. Onlar çox zaman toqquşur, bu da bəzən bütün dünyanı sarsıdan lokal münaqişələrə gətirib çıxarır [18, 22-25].

Beynəlxalq hüquqçular, siyasətçilər və ictimai xadimlər qarşısında dünyada millətlərarası və dövlətlərarası münasibətlərin tənzimlənməsi məsələləri, o cümlədən yeni dövlətlərin leqallaşdırılması və onların yaradılması uğrunda mübarizə apararıq milli hərəkətlərin fəaliyyəti ilə əlaqədar ümumi mövqelərin işlənilməsi hazırlanması problemləri durmaqdadır.

Xalqların öz müqəddəratını təyin etmə hüququ beynəlxalq hüququn imperativ prinsipidir və şübhə doğurmur. Lakin BMT öz müqəddəratını təyin etmə hüququnu təsbit edərkən, öz müqəddəratını təyin etmənin subyektlərini və bu hüququn həyata keçirilməsinin şərtlərini aydın müəyyən etməmişdir, bu da bəzən onun müxtəlif təfsirlərinə, eləcə də subyektiv və özbaşına siyasi qərarlara səbəb dövlətlərin suverenliyinə və ərazi bütövlüyünə hörmət ilə ziddiyyət təşkil edir. Ona görə də beynəlxalq hüququn tələblərinə uyğun olaraq bu hüququn məzmununu, habelə kimin öz müqəddəratını təyin etmək hüququnun subyektivi olması məsələsini nəzərdən keçirmək lazımdır. BMT-nin yaradılması dövründə öz müqəddəratını təyin etmə hüququ dedikdə xalqların müstəmləkə hökmranlığından azad edilməsi və beynəlxalq statusunu sərbəst şəkildə müəyyən etməsi imkanı, yəni xarici öz müqəddəratını təyin etmə başa düşülmüşdür [43, 41-54].



Həqiqətən, öz müqəddəratını təyin etmə hüququ müstəmləkələrin müstəqillik əldə etməsi üçün hüquqi əsas olmuşdur, hazırda bəzi alimlər və siyasətçilər bu mövqeyi bölüşməkdə davam edir [11,12-22]. Məsələn, Hindistan Mülki və Siyasi Hüquqlar haqqında Paktı ratifikasiya edərkən, belə bir qeyd-şərt qoymuşdur ki, “öz müqəddəratını təyin etmə hüququ” sözləri yalnız xarici hökmranlıq altında olan xalqlara aiddir, bu sözlər suveren müstəqil dövlətlərə və ya bir xalqın və ya millətin milli bütövlüyün mahiyyətini təşkil edən hissəsinə aid deyildir. Siyasi müstəqilliyə nail olmaq öz müqəddəratını təyin etmək ideyasının həyata keçirilməsinin mümkün yollarından biridir [1, 81-88].

Hüquqşünaslar arasında müasir beynəlxalq hüquqda xalqların öz müqəddəratını təyin etməsi ideyasının statusunun nədən ibarət olduğu barəsində vahid qənaət yoxdur. Bəziləri hesab edir ki, xalqların öz müqəddəratını təyin etmə hüququ beynəlxalq hüququn jus cogens ali imperativ normasıdır (R.Tuzmuxamedov, H. Qross Espiuel, M.K.Rao) [26, 22-23], digərləri isə XÖMTEH-in yalnız müəyyən şərtlərdə və digər hüquq normaları ilə birlikdə tanınmasını mümkün sayır (M.Броун, A.Kassese) [326132-168; 34,44-46]. Belə bir fikir yayılmışdır ki, xalqların öz müqəddəratını təyin etməsi hüquqi deyil, siyasi və ya mənəvi prinsipdir. Çoxları hesab edir ki, xalqların öz müqəddəratını təyin etməsi ideyası onunla bağlı olan anlayışların (ilk növbədə “xalq” anlayışının) qeyri-müəyyənliliyinə görə hüquqi çərçivələrə sığmır, habelə separatçılıq və etnik münaqişələr kimi dağıdıcı və nəzarətsiz prosesləri təhrik edərək, BMT Nizamnaməsinin məqsədləri ilə ziddiyyət təşkil edir (Q.Alfredson, Q.Mit-skiy, P.R. Viotti) [30, 58-84; 38, 112; 44, 16-19].

Əksər mütəxəssislər beynəlxalq hüququn (BMT BM-nin 2625 (XXV) sayılı 1970-ci il

tarixli qətnaməsində və 1993-cü il Vyana Bəyannaməsində aydın şəkildə ifadə edilmiş) müddəalarına və təşəkkül tapmış təcrübəyə uyğun olaraq, “xarici öz müqəddəratını təyin etmə” hüququnun yalnız müstəmləkə və ya digər xarici asılılıq altında və ya xarici işğal altında olan xalqlara aid olması fikrini bölüşür (İordan çayının qərb sahilinin əhalisi kimi). Belə bir fikir irəli sürülür ki, digər hallarda dövlətin səlahiyyəti orqanları “daxili” öz müqəddəratını təyin etməni qeyri-mümkün etdikdə, yəni insan hüquqlarının kütləvi pozuntularına və ya sistemik ayrı-seçkiliyə yol verdikdə və mövcud vəziyyəti dəyişməyin başqa üsulu qalmadıqda “xarici” öz müqəddəratını təyin etmə (sesessiya) qanuni hesab edilə bilər. Belə bir fikir daha çox yayılır ki, praktik tətbiq baxımından vurğu “xarici” öz müqəddəratını təyin etmədən “daxili” öz müqəddəratını təyin etmənin, yəni cəmiyyətin bütün üzvlərinin və bütün qrupların resursların idarə edilməsində və bölüşdürülməsində səmərəli iştirakına imkan yaradan demokratik institutların və qrup təmsilçiliyi mexanizmlərinin (federalizm, muxtariyyət və s.) qurulması üzərinə keçirilməlidir.

Bütövlükdə öz müqəddəratını təyin etmənin çox vacib rolunu vurğulayaraq, eyni zamanda, onun hamı üçün tətbiq olunan mütləq dəyər kimi şərh edilə bilməyəcəyini qeyd etmişdir. Onun fikrincə, millətlərin öz müqəddəratını təyin etmək hüququnun köməyi ilə dünyanı daha ədalətli etmək mümkündür. Lakin bu hüququn əvvəlki dövrlərdə müsbət roluna baxmayaraq, indi o, artıq dünya birliyi qarşısında ilkin cazibəsini itirmişdir və tez-tez separatçılıq və xaosu təşviq edir [28, 23-26]. Onun fikrincə, hüquqşünaslar daha güclü tədbirlər görməli və XÖMTEH-i daha aydın hüquqi çərçivəyə salmalıdırlar.

X.Tomushat mətni öz müqəddəratını təyin etmə ideyasının geniş və qeyri-müəyyən şəkildə təfsir etməyə imkan verən beynəlxalq sənədlərin mövcud olduğunu vurğulayırdı.



Eyni zamanda, hüquqşünasların əksəriyyəti XÖMTEH-i müəyyən şəkildə təfsir edir: xalqlar yalnız müstəmləkə asılılığında və ya işğal altında olduqda bu hüquqdan istifadə edə bilirlər [51-54].

Beləliklə, Beynəlxalq hüquq prinsipləri haqqında Bəyannamə müstəqil dövlətlərdə yaşayan xalqların daxili öz müqəddəratını təyin etmə hüququnu, yəni təhsil, sosial məsələlər, mədəniyyətlə bağlı daxili işlərin əksər və ya bütün aspektlərinə nəzarət etmək hüququnu inkar etmir. Daxili öz müqəddəratını təyin etmə son illər yerli və ya regional muxtariyyətin sinonimidir, yerli özünüidaretmənin belə modeli Qərbi Avropanın bir sıra dövlətində tətbiq edilmişdir [2, 10-12]. Məsələn, İspaniya, Belçika, İsveçdə xarici və daxili öz müqəddəratını təyin etmə hüququ bütün xalqlara aiddir və bu. Helsinki Yekun aktı, Vyana görüşünün sənədləri, Yeni Avropa üçün Paris Xartiyası ilə təsdiqlənir [13].

İfrat qütblər (bu halda etnik millətçilik və liberalizm) yaxınlaşır. Bəzi siyasi filosoflar öz müqəddəratını təyin etmə ideyasını “liberal” mövqelərdən nəzərdən keçirir. Məsələn, M.Mccorduale hesab edir ki, əgər məsul qərar fərd tərəfindən qəbul edilə bilərsə, o zaman fərdlər qrupu eyni qabiliyyətə malikdir. Nəticədə qrup “kollektiv fərd” kimi çıxış edir, dövlət isə razılaşmaya əsaslanmalı olan fərdlərin və qrupların birliyidir. Bu razılaşma itirildikdə, hər hansı bir qrup ayrılmaq və öz dövlətini yaratmaq hüququna malikdir [37, 585-591].

Öz müqəddəratını təyin etmək hüququ ilə bərabər, bütün bu sənədlər bu hüququn həyata keçirilməsi şərti kimi ərazi bütövlüyü və sərhədlərin toxunulmazlığı prinsipinə riayət olunmasını irəli sürür, ərazi bütövlüyünün qorunması məsələsinə iki yanaşma mövcuddur. Beynəlxalq hüquq yalnız öz hərəkətləri ilə xalqların öz müqəddəratını təyin etmə prinsipinə riayət edən və bütün xalqı ayırışçılıq olmadan təmsil edən hökumətlərə

malik dövlətlərin ərazi bütövlüyünü dəstəkləyir [7,31-33]. Bu, o deməkdir ki, suveren demokratik dövlətlərdə yaşayan insanlar dövlətin ərazi və siyasi birliyini pozmayan daxili öz müqəddəratını təyin etmə hüququna malikdirlər.

Dövlətdə öz müqəddəratını təyin etmə prinsipini pozan qeyri-demokratik rejim mövcud olduqda isə xalqların yalnız daxili deyil, həm də xarici öz müqəddəratını təyin etməsindən danışmaq mümkündür [27, 44-48]. Lakin öz müqəddəratını təyin etmə hüququnun tərkib hissəsi kimi qeyri-məhdud ayrılma hüququ hazırda beynəlxalq sənədlərdə təsbit olunmur. Gələcəkdə ümumi və qeyri-məhdud ayrılma hüququnun tanınacağını gözləməyə dəyməz. Mülki və Siyasi Hüquqlar haqqında Beynəlxalq Pakta istinadən əksər tədqiqatçılar öz müqəddəratını təyin etmək hüququnun milli azlıqlara deyil, sayından asılı olmayaraq yalnız xalqlara aid olduğunu hesab edir [17, 20-23]. Bu sənəddə deyilir: “Bütün xalqlar öz müqəddəratını təyin etmə hüququna malikdirlər. Bu hüquqa əsasən, onlar öz siyasi statusunu sərbəst şəkildə müəyyənləşdirir və iqtisadi, sosial və mədəni inkişaflarını sərbəst təmin edirlər”. Lakin bu sənəddə “xalq” termini açıqlanmır, bu günədək “xalq” anlayışının hamı tərəfindən qəbul olunan meyarları işlənilib hazırlanmamışdır. Buna görə də öz müqəddəratını təyin etmə prinsipi baxımından bu və ya digər birliyin xalq olması məsələsini hər bir konkret halda həll etmək təklif olunur.

Beləliklə, beynəlxalq hüquq öz müqəddəratını təyin etmə prinsipi altında hər bir xalqın siyasi, iqtisadi, sosial və mədəni statusunu müəyyənləşdirmək hüququnu başa düşür. Öz müqəddəratını təyin etmə hüququnun subyektini kimi xalq qəbul edilir, xalq dedikdə öz müqəddəratını təyin edən ərazidə daimi yaşayan bütün əhali başa düşülür. Öz müqəddəratını təyin etmə hüququnun milli azlıqlara tətbiqi məsələsini həll etmək xüsusilə





çətindir. Bu məsələ ilə bağlı fikirlər azlıqların bu hüququnun xarici öz müqəddəratını təyin etməyə qədər qeyd-şərtsiz tanınmasından belə bir hüququn inkarına qədər fərqlənirdi. Azlıqların öz müqəddəratını təyin etmək hüququna malik olub-olmadığını müəyyən etmək üçün azlığın öz müqəddəratını təyin etmək hüququna tətbiqən xalq olub-olmadığı sualına cavab vermək lazımdır. Tədqiqatçılardan bəziləri milli azlığın xalqın bir hissəsi olduğunu və buna görə də öz müqəddəratını təyin etmə hüququna malik olduğunu qəbul edir, əksəriyyət isə bu fikri tamamilə rədd edir. Bu məsələ ilə məşğul olan BMT xüsusi məruzəçisi öz fikrini aşağıdakı kimi ifadə etmişdir. Azlıqlar, hansı sınaqlarla üzləşmələrindən asılı olmayaraq, mövcud dövlətlərin sərhədləri içərisində ədalət axtarmalı və həmin dövlətlərlə uzlaşmalıdır [3,7-11].

Müstəqillik mənasında öz müqəddəratını təyin etmə azlıqların hüququ olmadığından, onlar fərdi insan hüquqlarına istinad etməlidirlər. Beynəlxalq sənədlərdə xalq və azlıq iki fərqli kateqoriya kimi nəzərdən keçirilir. Milli azlıq dedikdə xalqın ənənəvi məskunlaşma ərazisindən kənarında xarici mühitdə yaşayan, lakin fərqli dil və mədəniyyətini, ənənələrini və digər etnik xüsusiyyətlərini qoruyub saxlamağa davam edən hissəsi başa düşülür. Eyni zamanda, bu əhəmiyyətli qrupun dövlətdə dominant mövqə tutmaması və etnik xüsusiyyətlərini qorumağa çalışması vacibdir [20, 18-21]. Bu tərif və BMT-nin Mülki və Siyasi Hüquqlar haqqında Paktda və Helsinki Yekun Aktının Prinsiplər Bəyannamələrində əks olunmuş nəticələri əsasında iddia etmək olar ki, öz müqəddəratını təyin etmə hüququnun həyata keçirilməsinə tətbiqən azlıq xalq deyildir və bu hüququn subyekt deyildir. Bu halda yalnız azlıqların hüquqlarının qorunmasına toxunan Mülki və Siyasi Hüquqlar haqqında Paktdan danışa bilərik. Bu sənəddə belə bir müddəə təsbit olunur ki, azlıqlara mənsub şəxslərin həmin

qrupun digər üzvləri ilə birgə öz mədəniyyətindən istifadə, dini etiqad və dini ayinlərin icrası, həmçinin ana dilindən istifadə hüququ təmin olunmalıdır [28, 11-12].

Bu müddəə əsasında demək olar ki, müəssir beynəlxalq hüquq dövlətlərin üzərinə azlıqların öz müqəddəratını təyin etməsi deyil, onların öz fərdiyyətini qoruması və onlara mənsub şəxslər barəsində ayrı-seçkiliyə yol verilməməsi öhdəliyini qoyur. Hətta azlıq tərəfindən müəyyən dərəcədə muxtariyyət əldə edilməsi azlıqların hüquqlarının qorunması formasından biri hesab olunur, lakin mövcud normalara görə milli azlıqların daxili öz müqəddəratını təyin etmə hüququnun həyata keçirilməsi kimi nəzərdən keçirilə bilməz. Etnik azlıqların hüquqlarının təminatı və onların maraqlarının müdafiəsi muxtariyyət formasında ən tam və uğurlu şəkildə həyata keçirilə bilər. Əksər hallarda muxtariyyət konsepsiyası millətlərarası münasibətlər sahəsində nəzəri araşdırmaların və onların praktik tənzimlənməsinin əsasında durur [11, 12-22].

Muxtariyyət konsepsiyasının köməyi ilə milli azlıqların vəziyyəti probleminin həllinə iki əsas yanaşma təşəkkül tapmışdır: ərazi və qeyri-ərazi [4, 17-25]. Ərazi muxtariyyəti əlverişli modeldir. O, XIX əsrdə liberal-demokratik hərəkatın əsas ideyalarından biri kimi meydana çıxdı və faktiki olaraq yerli özünüidarə konsepsiyasının geniş təfsirini təmsil etdi. Hazırda ərazi muxtariyyəti ölkə əhalisinin ümumi tərkibində azlıq təşkil edən etnik qrupun yığcam yaşadığı və müəyyən ərazidə digər inzibati-ərazi vahidlərinə nisbətən daha geniş hüquqlara malik çoxluq təşkil etdiyi regiona xüsusi status verilməsini təmin edir [42, 101-103]. Bu muxtariyyət forması siyasi muxtariyyət kimi qəbul edilir, çünki öz səlahiyyətləri daxilində qanunvericilik fəaliyyətini və öz siyasi kursuna malik olmaq imkanını nəzərdə tutur.



Bu muxtariyyət forması SSRİ-də milli problemlərə yanaşma üsulu idi. Azsayılı etnoslar üçün məhdud muxtariyyətə malik milli-ərazi qurumları yaradılırdı. Analoji əsaslarla Yuqoslaviyanın Kosovo və Vovevodina muxtar diyarlarının konsepsiyası qurulmuşdu. Bu gün bu forma postsovet məkanına xasdır. Ərazi muxtariyyəti azlıqların müdafiəsi üçün yalnız müəyyən şərtlər daxilində, milli azlıqların kompakt yaşaması və bu ərazidə üstünlük təşkil etməsi halında məqbuldur [14, 63-74]. Lakin ərazi muxtariyyətinin mənfi cəhətləri də mövcuddur. Birincisi, muxtariyyətə malik milli azlıqların nümayəndələrinin yalnız bir milyonu öz muxtar qurumu çərçivəsində yaşayır [15, 100-102]. İkincisi, bu, yeni azlıqların yaranmasına səbəb olur, bu ərazidə digər etnik qrupların nümayəndələri yerli çoxluğa münasibətdə azlığa çevrilərək, mədəni ehtiyaclarını təmin etmək üçün milli azlıqların yaşadığı vilayətin qanunverici və inzibati qurumlarında hakimiyyət uğrunda mübarizə aparmaq məcburiyyətində qalır. Lakin məhz azlıq olduqları üçün bu hakimiyyət onlar üçün əlçatmazdır. B. Burrinin sözlərinə görə, ərazi prinsipi sülhə təhlükə yaradır və yalnız milli düşmənçiliyin meydana çıxmasına səbəb olur. Milli azlıqlara gəldikdə, qeyri-ərazi milli-mədəni muxtariyyəti daha böyük maraq doğurur [33, 441-445]. Sovet elmi isə milli-mədəni muxtariyyət anlayışına mənfi yanaşırdı.

Hazırda Qərbi Avropa ölkələrinin təcrübəsi bu muxtariyyət formasının həyat qabiliyyətini nümayiş etdirdiyindən, qeyri-ərazi (eksterritorial) muxtariyyətin inkarından uzaqlaşma müşahidə olunur. Bir sıra çoxmillətli dövlətlərdə bu institutdan ya əsas, ya da federal quruluş sisteminə əlavə kimi istifadə olunur [9, 9-12]. Milli təhsil və mədəni-maarif müəssisələri şəbəkəsinin, nəşriyyatların, dövrü nəşrlərin fəaliyyət göstərdiyi sovet hakimiyyətinin ilk illərində milli-mə-

dəni hüquqların qeyri-ərazi əsasında təmin edilməsi təcrübəsi mövcud idi. Eksterritorial muxtariyyət fərdi və korporativ formalarda həyata keçirilə bilər. Fərdi muxtariyyət ideya kimi C.Rivyera-Ramos Efrən tərəfindən təklif edilmişdir. Bu muxtariyyət formasının reallaşması aşağıdakı şəkildə təsəvvür olunurdu. Dövlətin ərazisində hər bir millət, milli-mədəni ehtiyacları təmin etmək, onun üçün məktəblər və kitabxanalar, teatrlar, xalq universitetləri qurmaq vəzifəsinə malik ümumi-hüquqi korporasiya kimi təşkil olunaraq, ona bütün vasitələri yaratmaq üçün öz üzvlərindən vergi tutmaq hüququ verilir. Hər bir millət öz mədəni ehtiyaclarını öz vəsaiti ilə təmin edə bilər; millətin bu məqsədlə dövlətdə hakimiyyət uğrunda mübarizəyə başlaması tələb olunmur, fərdi prinsip çərçivəsində hüquqa istinadən milli ayrışkıllıq qeyri-mümkündür [39, 115-119].

Fərdi muxtariyyətin müasir anlayışına görə, onun obyektinə həm etnik qrupların ayrı-ayrı nümayəndələri, həm də müəyyən bir sahədə, məsələn, təhsil sahəsində ümumi maraqları olan insanların birliyi kimi qəbul edilən etnik qrupdur. Bu halda milli azlığın kompakt şəkildə yaşamasına ehtiyac yoxdur. Bu muxtariyyət forması hətta sərəpələnmiş şəkildə yaşayan azlıqlarda belə səmərəli olur. Fərdi muxtariyyət konsepsiyası öz mədəniyyətindən, dilindən, dinindən maksimum yararlanmağa, cəmiyyətlər yaratmağa, öz dilini, tarixini öyrənməyə imkan verir [19, 33-36]. Bu muxtariyyət forması saam əhalisinin maraqlarını bir sıra ictimai təşkilatların (İsveç Saamlar Birliyi, Saam gənclər təşkilatı) təmsil etdiyi İsveçdə uğurla fəaliyyət göstərir. Eksterritorial muxtariyyətin korporativ formasına olduqca nadir hallarda rast gəlinir [30, 61-64]. Qanunla tanınmış etnik qruplara mənsub olan bütün vətəndaşlar ümumdövlət səviyyəsində onların maraqlarını təmsil edən orqanların yaradılması hüququnu əldə edirlər. Bu orqanlar etnik qrupların konkret prob-



lemlərə dair fikirlərini nəzərə almağa imkan verir, bu da əhalinin həmin kateqoriyaları barəsində milli siyasətrin prioritetlərini dəqiq müəyyənləşdirməyə şərait yaradır. Bu tip orqanlar Finlandiyada, İsveçdə və Avstriyada fəaliyyət göstərir. Milli-mədəni muxtariyyətin əsasları milli mədəniyyət birliklərinin, milli icmaların işlərini idarə edən mərkəzlərin statusu, onların seçkilərdə iştirak, hökumətdə təmsil olunma, iqtisadi və mədəni fəaliyyət hüququ ilə bağlı qanunvericilik aktlarında təsbit olunmuşdur [37, 590-593].

Milli-mədəni muxtariyyət institutunun üstünlüklərini belə müəyyən etmək olar: bu institut aşağıdan ictimai təşəbbüs və təşkilatın sırası üzvlərinin maraqları vasitəsilə, icmaların və ayrı-ayrı vətəndaşların resurslarından istifadə edərək reallaşır, milli-mədəni muxtariyyətin dövlət idarəçiliyi səviyyəsində həyata keçirilməsi israfçı bürokratik mexanizmlər olmadan birbaşa ünvanlı xarakterə əsaslanır. Bu institut vasitəsilə həyata keçirilən siyasət sayından və yerləşməsinin xarakterindən asılı olmayaraq etnik qrupları əhatə edir. Hər bir muxtariyyət forması həm ayrılıqda, həm də kompleks şəkildə mövcud ola bilər. Bəzi hallarda bir ölkənin miqyasında, məsələn, Finlandiyada muxtariyyətin bütün formaları, məsələn, Danimarka və İtaliyada isə ayrı-ayrı müəyyən növləri tətbiq olunur [23,55-58].

Muxtariyyət formasının seçimi ölkə ərazisində milli azlıqların yaşayış xüsusiyyətlərindən, mövcud tarixi ənənələrdən, dövlətin etnik qruplara demokratik və loyallaşmasından asılıdır. Yeni Şərqi Avropanın qanunvericiliyi muxtariyyət konsepsiyalarının nəzərdən keçirilməsi istiqamətində ilk addımlarını atır, bu addımların nəticələri ölkədəki konkret vəziyyətdən asılıdır. Məsələn, Sloveniyada azlıqların kompakt yaşadığı bölgələr mövcuddur [5, 38-40]. Konstitusiyaya macar və italyan azlıqlarına yaşayış yerlərində idarəetmə səlahiyyətlərinə malik muxtariyyət orqanları yaratmaq hüququ verir. Latviyada

azlıqların kompakt yaşadığı region yoxdur, lakin ümumi əhali içərisində titul millətin payı üstün deyildir, mədəni muxtariyyət anlayışı milli qrupa mədəni muxtariyyət hüququ verir, milli azlıqlar öz imkanları ilə mədəniyyət cəmiyyətləri yarada bilərlər. Məşvərətçi Milli Şura yaradılıb, hər bir milli qrupun ərazi konfranslarında seçilmiş üç nəfərə qədər nümayəndəsi onun tərkibində təmsil olunur. Öz müqəddəratını təyin etmə sahəsində hüquq normalarının müasir vəziyyətini təhlil edən Antonio Kasseze bu nəticəyə gəlir ki, Avropa və digər regionlarda mövcud problemləri həll etmək üçün bu hüququn tətbiqi bir qədər məhdudlaşdırılmalıdır [334, 46-47]. Bundan əlavə, keçmiş Çexoslovakiyada və keçmiş Yuqoslaviyada son təcrübə ərazi muxtariyyətinin təmin edilməsinin və ya milli azlıqlara öz müqəddəratını təyin etmə hüququ verilməsinin asanlıqla dövlət birliyinin parçalanmasına gətirib çıxara biləcəyini göstərmişdir [32, 140-142].

Maddə 55-də qeyd olunur ki, “xalqların hüquq bərabərliyi və öz müqəddəratını təyin etməsi prinsipinə hörmət əsasında millətlər arasında sülh və dostluq münasibətlərinin qurulması üçün sabitlik və rifah şəraitinin yaradılması zəruridir”. O dövrdən etibarən xalqların öz müqəddəratını təyin etmə hüququ ilə bağlı beynəlxalq hüquq inkişaf etmiş, digər qətnamə və bəyanatlarda əks olunmuşdur. Lakin öz müqəddəratını təyin etmə hələ də “siyasi prinsipdir, lakin hələ beynəlxalq hüququn norması deyildir. Məsələn, Baş Məclisin 1514 (XV) sayılı qətnaməsində “Müstəmləkə ölkələrinə və xalqlarına müstəqilliyin verilməsi haqqında Bəyannamə” təsbitini tapmışdır, bu, öz müqəddəratını təyin etmənin tanınması istiqamətində mərkəzi, erkən addım olmuşdur. Erika-İren Daesin sözlərinə görə, bu Bəyannamə “Birləşmiş Millətlər Təşkilatının öz müqəddəratını təyin etmə haqqında yeni qanunu”un əsasıdır” [35, 67-70].



Bu qətnaməyə görə, “bütün xalqlar öz müqəddəratını təyin etmək hüququna malikdirlər. Bu hüquqa əsasən onlar öz siyasi statusunu azad surətdə müəyyən edir və iqtisadi, sosial və mədəni inkişafını sərbəst şəkildə həyata keçirirlər. Bundan əlavə, xalqların öz müqəddəratını təyin etmək hüququ İqtisadi, Sosial və Mədəni Hüquqlar haqqında Beynəlxalq Paktda dəqiq ifadə olunmuşdur: “müasir dünya qaydasında yerli xalqlar öz müqəddəratını təyin etmək hüququna malikdir”.

Beləliklə, millətin başqa bir dövlətin ərazisində yaşayan tərkib hissəsi kimi başa düşülən milli azlıq öz müqəddəratını təyin etmək hüququndan istifadə edə bilməz. Hətta milli azlıqlar bu və ya digər muxtariyyət formasında öz müqəddəratını təyin etmə əldə etdikdə belə beynəlxalq hüquq milli azlıqlar barəsində öz müqəddəratını təyin etmə termininin tətbiqi imkanını istisna edir. Beynəlxalq hüquq yalnız azlıqların hüquqlarının qorunması ilə məşğul olur. Beynəlxalq hüquqda öz ənənəvi ərazilərində yaşayan və ərazi qurumu olmayan azlıqların məsələsi qətiyyətli həll edilməmişdir [40, 177-179].

Bəzən millətlər bu vəziyyətlə razılaşırlar, məsələn, bəzən azlıq vəziyyətinə düşdükdə və beynəlxalq hüquq normalarına görə öz müqəddəratını təyin etmək hüququnu itirdikdə onlar belə vəziyyəti qəbul etmir və müstəqil dövlətlərin yaradılması üçün mübarizə aparırlar, kürdlər buna misaldır [36, 12-16]. Lakin belə mürəkkəb vəziyyətdə belə hər hansı bir dövlət öz ərazisində azlıq qruplarının müdafiəsi öhdəliklərini yerinə yetirməklə özünü milli zəmində ciddi münaqişələrin meydana çıxmasından xeyli dərəcədə qoruya bilər. Belə müdafiə çoxmillətli dövlətlərdə milli məsələni həll etmək üçün real yol kimi qəbul edilməlidir [41, 507]. Bir çoxları qeyd edir ki, milli azlıqların “xarici öz müqəddəratını təyin etmə” hüququna malik olmamasına baxmayaraq, “xalq” və “milli azlıq”

anlayışları arasındakı fərqlərin nəzəri baxımdan zəif işlənilməsi münaqişələrin yaranmasına təkan verir. Məsələn, Bosniyada serblər (və ya Kosovada albanilər, İspaniyada kataloniyalılar) özlərini “milli azlıq” hesab etmirlər [38, 19-21]. Məsələn, Sardiniyada adanın İtaliya dövlətindən ayrılması uğrunda hərəkat sardinialıların rəsmən italyan xalqı daxilində dil azlığı hesab olunmasına baxmayaraq, müstəqil bir millət olduğunu iddia edir. Zakarpatye Ukraynasında oxşar vəziyyət mövcuddur, burada Zakarpatye rusinlərinin bölgənin muxtariyyəti uğrunda milli hərəkatı mövcuddur. Hərəkatın ideoloqları və tərəfdarları bu etnik qrupu ukraynalılardan müstəqil, ayrıca etnos hesab edirlər. İnsan hüquqlarına və milli azlıqların hüquqlarına riayət olunmasını təmin etmək üçün dövlətlərin hesabatlarından hərbi müdaxiləyə qədər müxtəlif imkanlar təqdim oluna bilər. Prosedura müdaxilə nə qədər azdırsa, beynəlxalq qaydaya bir o qədər çox üstünlük verilir; müdaxilə çox olduqca daxili nəzarətə daha çox üstünlük verilir. Standartların yaradılmasında olduğu kimi, 1989-cu ildən sonra BMT, ATƏT və Avropa Şurası tərəfindən qəbul edilən milli azlıqların hüquqlarının qorunması mexanizmlərinin növləri - dövlətlərin hesabatları, dövlətlərin fəaliyyətinin beynəlxalq icmalı, məruzəçilərin missiyaları və vasitəçilik – beynəlxalq qaydanı əsas götürərək, milli azlıqların hüquqlarının deyil, suverenlərin tərəfində durur. Yuqoslaviya məsələsində görüldüyü kimi, etnik münaqişələrə müdaxilə ilə bağlı problemlərin dərkini artırması preventiv diplomatiya və müvafiq mühitin yaradılmasına yönəlmiş, lakin silahlı humanizmin qarşısını almağa imkan verməyən etimad yaradılması tədbirləri ilə xarakterizə edilən daha təmkinli yanaşmanın meydana çıxmasına təkan verdi.

Birləşmiş Millətlər Təşkilatının 1992-ci ildə qəbul etdiyi Milli və ya etnik, dini və dil azlıqlarına mənsub şəxslərin hüquqlarına



dair Bəyannamə milli azlıqlara münasibətdə dövlətin davranışının minimum qlobal standartı kimi ilkin təkliflərə baxmayaraq, öz-özülüyündə heç bir konkret məcburetə tədbiri nəzərdə tutmur, çünki bunun parçalanmaya və irredentizmə təkan verməsi qorxusu geniş yayılmışdı. Bunun əvəzinə 9-cu maddə nəzərdə tutur ki, bütövlükdə BMT sistemi azlıqlar haqqında müddəaların tətbiqinə təkan

1989-cu ildən etibarən qəbul edilmiş azlıqların hüquqlarına dair beynəlxalq hüquq müddəaları beynəlxalq münasibətlərin ənənəvi prinsiplərini heç bir şəkildə pozmamla milli dövlətlər sistemində mövcud sərhədlərin toxunulmazlığını və dövlətlərin, milli azlıqların üzvü olub-olmamasından asılı olmayaraq, öz vətəndaşları üzərində ali hakimiyyətini birbaşa təsdiq edir. Bu günə qədər milli azlıqların hüquqlarına beynəlxalq münasibətlərin ənənəvi prinsipləri – dövlətin suverenliyi, ərazi bütövlüyü, sərhədlərin toxunulmazlığı və s. tərəfindən nəzarət olunur. Bu fakt sadəcə nəzərdə tutulmur, həm Birləşmiş Millətlər Təşkilatının Milli və ya etnik, dini və dil azlıqlarına mənsub şəxslərin hüquqlarına dair Bəyannaməsində (1992) təsbitini tapmış milli azlıqların hüquqlarının minimum qlobal standartında, həm də azlıqların hüquqları ilə bağlı əsas Avropa sənədlərində, daha dəqiqi, Avropa Şurasının Milli Azlıqların Müdafiəsi haqqında Konvensiyasında (1995) və Avropa Regional Dillər və ya Azlıqların Dilləri Xartiyasında (1992) və ATƏT-in Milli azlıqlar haqqında Cenevrə Hesabatında (1991), Kopenhagen sənədində (1992) və Helsinki sənədində (1992) aydın şəkildə açıqlanmışdır.

#### İstifadə olunmuş ədəbiyyat siyahısı:

1. Авксентьев В. Этнические конфликты: история и типология // Социологические исследования. 1996. №12. С. 81-88.
2. Аксёненко А. Самоопределение: между правом и реальной политикой. Журнал «Россия в глобальной политике». №5.2006
3. Андреев А. Эпидемия сепаратизма: можно ли приостановить ее распространение? // Азия и Африка сегодня. Новое время. 2001. № 3. С. 7-11.
4. Баранов П.М. К проблеме правосубъектности народа // Конституционное и муниципальное право. 2005. № 9. С. 17-25.
5. Бьюкенен А. Сецессия. Право на отделение, права человека и территориальная целостность государства. М., «РУДОМИНО». 2001, 238с.;
6. Вельяминов, Г.М. Международно-правовые основы самоопределения народов и признания самоопределившихся государств. Новый взгляд. №2/2007.
7. Витрянюк С.В. Территориальная целостность государств в международно-правовом и геополитических изменениях: дисс. канд. юрид. наук. М., 2003. 162 с.
8. Витрук Н.В. Общая теория правового положения личности. М.,НОРМА, 2008. 447 с.
9. Джунусов М.С. Национализм. М., Славянский диалог. 1998. 286с.
10. Лебедева М. Политическое урегулирование конфликтов. М., Аспект Пресс, 1999.
11. Лебедева М. Межэтнические конфликты на рубеже веков (методологический аспект) // Мировая экономика и международные отношения. 2000. №5. С. 12-2.
12. Кареева Е.И. Автономия Воеводины поиск возможных решений / Е.И. Карцева. // Славяноведение, 2000. № 1, С. 38 — 45.
13. Ковалева И.В. Национальные меньшинства и право на самоопределение. <http://elib.bsu.by/bitstream>
14. Кузнецов Д. Проблема Косово в зеркале общественного мнения в 2000-е годы // Мировая экономика и международные отношения. 2008, № 5. С. 63-74.
15. Куштавкина Е. Этнополитические отношения и конфликты: теория и практика. М., МИСИС, 2010.
16. Международное право в практике освободившихся стран. /Под редакцией Шармазанишвили Г.В./Изд-во УДН, 1988.
17. Международный пакт о гражданских и



- политических правах 1966 года. <http://base.garant.ru/2540295/>
18. Решетов, Ю.А. Право на самоопределение и отделение. М.: МЖМП., №1., 1994г. с.22-25.
  19. Романенко С.А. Типология процессов национального самоопределения // Общественные науки и современность. 1999. № 2. С. 66-74.
  20. Международное право в практике освободившихся стран. /Под редакцией Шармазанишвили Г.В. М., Изд-во УДН, 1988.
  21. Мешков М.Ю. Политико-правовой статус автономий в Республиках СНГ: дис. канд. полит. наук. М., 2005. 198 с.
  22. Национально-культурная автономия; проблемы и суждения. М., Эгио-сфера, 1998. 168 с.
  23. Савченко И. Интеграция и дезинтеграция в полиэтничных сообществах: монография. М., МАКС Пресс, 2010.
  24. Старушенко Г.Б. Самоопределение - без сепаратизма // Международная жизнь. 1993. №11. С. 12-13.
  25. Тишков В.А. Общество в вооруженном конфликте. Этнография чеченской войны. М., Наука, 2001. 548 с.
  26. Тузмухамедов Р.А. Права и свободы народов. Казань, 1995. 231 с.
  27. Черниченко С.В. Содержание принципа самоопределения народов (современная интерпретация). М.: Научная книга, 1999.
  28. Этничность. Национальные движения. Социальная практика. СПб.: Петрополис, 1998.
  29. Явкин Н.В. Проблема обеспечения единства и территориальной целостности государства в условиях борьбы народов за самоопределение. М., 2009.с. 10-15.
  30. Alfredsson Gudmundur. Different Forms of and Claims to the Right of Self-Determination. In Clark Donald. Williamson Robert. Self-Determination: International Perspectives. St. Martin's Press, New York, 1996. p.58-84.
  31. Bastuck Burkhard. Unity, Law and Freedom: Legal Aspects of the Process and Results of German Unification. Vol.25, International Lawyer, 1991. p. 251-267.
  32. Brown Michael. Nationalism and Ethnic Conflict. MIT Press, Cambridge, Mass., 1997. p.132-168.
  33. Burri A. The Kosovo Opinions and Secession: Sounds of Silence and the Missing Links 2010 German Law Magazine No. 321. p.441-445.
  34. Cassese A. Self-determination of peoples: A legal reappraisal. Cambridge: Cambridge University Press, 1995. p. 44-47.
  35. Daes Erica-Irene A. The Spirit and Letter of the Right to Self-Determination of Indigenous Peoples: Reflections on the Making of the United Nations Draft Declaration. In Aikio Pekka. Scheinin Martin. Operationalizing the right of Indigenous Peoples to Self-Determination. Åbo Akademi University, Turku, 2000. p.67-83.
  36. Garibov A. OSCE and Conflict Resolution in the Post-Soviet Area: The Case of the Armenia-Azerbaijan Nagorno-Karabakh Conflict. Caucasus International, Vol.5, No: 2, Summer, 2015. p.12-16.
  37. McCorquodale, Robert. Self-Determination in International Law. Dartmouth, Aldershot, 2000. p. 585-616.
  38. Mirskiy G. On Ruins of Empire, Greenwood Publishing Group. Westport, 1997.
  39. Rivera-Ramos Efrén. Self-Determination and Decolonisation in the Society of the Modern Colonial Welfare State. In Twining William. Issues of Self-Determination. Aberdeen University Press, Aberdeen, 1991. p.115-132.
  40. Saladin Claudia. Self-Determination, Minority Rights, Constitutional Accommodation: The Example of the Czech and Slovak Federal Republic. Vol.13, Michigan Journal of International Law, 1991-92. p.172-217.
  41. Shaw Malcolm N. Peoples, Territorialism and Boundaries. Vol.8, European Journal of International Law, 1997. p.478-507.
  42. Smith Anthony D. The Ethnic Origins of Nations. Basil Blackwell, Oxford, 1986.
  43. Tomuschat Christian. Modern Law of Self-Determination. Martinus Nijhoff, Dordrecht, 1993. p. 41-54.
  44. Viotti P.R., Kauppi M.V. International Relations Theory: Realism, Pluralism, Globalism. N.Y., 1987.



## НАЦИОНАЛЬНЫЕ МЕНЬШИНСТВА И ПРАВО НА САМООПРЕДЕЛЕНИЕ

Гулу Новрузов,

д.ф.п., преподаватель кафедры Международное публичное право БГУ.

Политическая ситуация конца XX и начала XXI века характеризуется возрастанием влияния этнонационального фактора на политические процессы происходящие как в отдельных государствах, так и в рамках мирового сообщества. Наблюдается нарастание антагонизма между народами в рамках многонациональных государств сопровождающееся насилием гражданскими войнами потоками беженцев. Яркими примерами подобных конфликтов являются Югославия и Россия. Наряду с интеграционными процессами в результате которых были созданы политические экономические и социальные институты наднационального уровня, проявляется тенденция этнизации европейского политического пространства. Все чаще национальные меньшинства стремятся к созданию собственных государств или хотят присоединиться к государству-прародине. Международная безопасность и мир оказались в зависимости от решения проблем национальных меньшинств международных организаций государств и всех заинтересованных сторон требуется выработать новые подходы, направленные на примирение национальных интересов. Осознать принцип свободного самоопределения народов в контексте прав национальных меньшинств. Вопрос о праве национальных меньшинств на самоопределение является актуальным и не бесспорным в международном праве. Решение данной проблемы ставит перед международными организациями вопросы, ответы на которые имеют неоднозначный характер есть ли отличие между правом народа на самоопределение и правом меньшинства на самоопределение. Может ли народ, оказавшийся в положении национального меньшинства, пользоваться правом на самоопределение. Если может то в какой степени, какие правовые и политические проблемы могут возникнуть при его осуществлении.

**Ключевые слова:** *Право народов на самоопределение, принципы ООН, обретения колониями независимости, политическая независимость, внутреннее самоопределение, самоуправление, неограниченное право на отделение, принципа территориальной целостности и нерушимости границ, политический, экономический социальный и культурный статус, международное право, национальное меньшинство, обязательства не по обеспечению самоопределения для меньшинств, компетенции законодательскую деятельность.*



## RIGHT OF NATIONAL MINORITIES TO SELF-DETERMINATION

**QULU NOVRUZOV,**

**Phd, Lecturer at the Department of public International law of BSU.**

The political situation of the late twentieth and early twenty-first century is characterized by the increasing influence of the ethno-national factor on the political processes taking place both in individual States and within the international community. There is growing antagonism among peoples within multinational States, accompanied by violent civil wars and refugee flows. Yugoslavia and Russia are striking examples of such conflicts. Along with the integration processes, which resulted in the creation of political, economic and social institutions at the supranational level, there is a trend of ethnization of the European political space. Increasingly, national minorities are seeking to establish their own States or want to join the ancestral state. International security and the world was depending on the decision of problems of national minorities, international organizations and all stakeholders need to develop new approaches to the reconciliation of national interests. To understand the principle of free self-determination of peoples in the context of the rights of national minorities. The issue of the right of national minorities to self-determination is relevant and not indisputable in international law. The solution to the problem posed questions to international organizations, the answers to which were ambiguous as to whether there was a difference between the right of a people to self-determination and the right of a minority to self-determination. Whether a people in the position of a national minority could enjoy the right to self-determination. If so, to what extent, what legal and political problems may arise in its implementation.

**Keywords:** *the right of peoples to self-determination, UN principles, independence of colonies, political independence, internal self-determination, self-government, unlimited right to secession, the principle of territorial integrity and inviolability of borders, political, economic, social and cultural status, international law, national minority, obligations not to ensure self-determination for minorities, competence, legislative activity.*





## ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ НОРМОТВОРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РАБОТЫ ОРГАНОВ И ОРГАНИЗАЦИЙ СИСТЕМЫ ООН

**Жаля МАМЕДОВА,**  
доктор философии по праву, преподаватель кафедры “Международное публичное право” БГУ.

*Статья посвящена проблеме дальнейшего совершенствования системы ООН, с целью улучшения работы ООН и организаций входящих в ее систему, а также создания прочной нормативной базы регулирования вопросов прав человека на межгосударственном уровне. В работе отмечается, что основная идея такого подхода состоит в том, что повышение результативности работы данной организации может быть достигнуто “на конструктивной основе, без создания дополнительных органов.*

**Ключевые слова:** нормотворческой деятельности ООН, регламентации правового положения, структурные реформы в рамках существующего Устава ООН, укрепления и развития правовой основы сотрудничества государств, эффективность нормотворческой работы органов и организаций системы ООН в области прав человека, эффективность нормотворческой работы органов и организаций системы ООН в области прав человека, Генеральная Ассамблея, пути совершенствования и повышения эффективности процесса.

За годы, прошедшие после вступления в силу Устава и создания системы ООН, в ее рамках было разработано и принято большое количество международных договоров и других актов, представляющих собой в настоящее время прочную нормативную базу регулирования

вопросов прав человека на межгосударственном уровне. Однако для нормотворческой деятельности ООН в этой области характерным является также наличие ряда недостатков, затрудняющих процесс регламентации правового положения индивидов и тормозящих решение других важных проблем. (3, с.90).

Речь, прежде всего, идет о функциональных трудностях, которые в той или иной степени свойственны как отдельным звеньям, так и всей системе ООН в целом. Характеризуя их содержание,

В.С.Золотухин отмечает, в такие отрицательные явления, как громоздкость повесток дня и перегруженность перспективных планов подразделений системы ООН; преобладающее порой значение второстепенных вопросов межгосударственного сотрудничества над первостепенными; нарушение специализации деятельности одних подразделений системы в результате “вторжения” в их сферу деятельности других органов и организаций; завышенное и несанкционированное расширение полномочий отдельных подразделений; параллелизм и дублирование в ходе разработки различных проблем органами и организациями системы ООН и др. (6, с.181).

На указанные недостатки деятельности ООН обращалось внимание также некоторыми другими учеными. Так, например, англичанин Т. Мэрон, исследуя процессы



нормотворчества в области прав человека и взаимоотношения подразделений Организации, отмечал, что “существующая система малоэффективна... в связи с большим количеством соответствующих органов..., компетенция и цели которых не всегда достаточно определены и соблюдаются. Ситуации, возникающие в связи с дублированием деятельности, “перекрыванием” круга ведения различных органов, наносят ущерб продуктивности правотворческих процессов” (1, p.258).

В работах В.С.Золотухин и Т.Мэрона приводится достаточное количество примеров, иллюстрирующих и обосновывающих вывод о субъективном характере многих трудностей, возникающих в процессе функционирования Организации и, как следствие, о возможности их преодоления путем проведения ограниченных структурных реформ в рамках существующего Устава ООН без его кардинального пересмотра. Основная идея такого подхода состоит в том, что повышение результативности работы Организации может быть достигнуто “на конструктивной основе, без создания дополнительных органов, осуществляющих координационные функции в системе ООН, без существенного расширения полномочий имеющихся органов, а также с сохранением сложившихся принципиальных правовых основ создания норм в области прав человека” (5).

С этой точкой зрения трудно не согласиться. Как указывают В.Н. Федоров и Г.К.Ефимов: “В условиях нынешних бурных перемен было бы неосмотрительно заниматься ревизией структуры и функций ООН и ее органов... Сейчас важно полнее использовать тот невостребованный потенциал, которым обладает ООН, совершенствовать на основе Устава структуру Организации, наполнять новым содержанием формы и методы ее деятельности”

(9, с.114). В связи с этим несомненный интерес представляют, в частности, решения 43 сессии Генеральной Ассамблеи ООН, на которой было отмечено, что большое значение для укрепления и развития правовой основы сотрудничества государств в области прав человека имеет повышение эффективности существующей системы органов Организации и ее специализированных учреждений. (10).

Одним из средств улучшения деятельности ООН по подготовке и принятию актов о правах человека сегодня является обеспечение надлежащей координации работы ее структурных подразделений, которая должна быть достигнута, прежде всего, путем улучшения осуществления Экономическим и Социальным Советом ООН функции координирования, возложенной на него Уставом Организации.

С этой целью представляется целесообразным максимально разгрузить повестки дня ежегодных сессий Совета за счет устранения из них второстепенных и малозначительных вопросов, которые могли бы рассматриваться другими органами ООН, например, функциональными комиссиями ЭКОСОС. Результаты их исследований и конкретные предложения по их решению, отмечает В.Н.Федоров и Г.К.Ефимов, могли бы непосредственно передаваться на рассмотрение и утверждение Генеральной Ассамблеи ООН. “Можно было бы также предусмотреть возможность, – пишет он, – прямой передачи Генеральной Ассамблее докладов и резолюций Комиссии по правам человека, Комиссии по положению женщин, Комиссии социального развития и некоторых других функциональных комиссий ЭКОСОС” (9, с.115-116).

Несомненно, данное предложение является достаточно интересным. По крайней мере, его реализация позволила бы



отчасти сгладить противоречивый характер двойственной функции ЭКОСОС: как центрального органа по координации и как органа по управлению социально-экономической деятельностью ООН. Кроме того, анализ глав IX и X Устава Организации и Правил процедуры функциональных комиссий ЭКОСОС действительно подтверждает легитимность этой идеи. Однако ее претворение в жизнь не должно становиться самоцелью, и соответствующие вопросы необходимо решать, учитывая их практическую целесообразность и возможные последствия. В противном случае деятельность ЭКОСОС как целостного представительного органа ООН может превратиться в фикцию.

Еще одним требованием, соблюдение которого позволило бы повысить эффективность нормотворческой работы органов и организаций системы ООН в области прав человека, является обеспечение специализации их деятельности. ЭКОСОС следует «постоянно следить за тем, чтобы запланированные органами и учреждениями ООН мероприятия осуществлялись на практике в четко определенных пределах, обусловленных их спецификой. Централизованный постоянный координационный контроль мог бы быть весьма эффективным при устранении такого отрицательного явления, как «вторжение» одних органов или специализированных учреждений в сферы компетенции других» (3, с.95). ЭКОСОС и другие координационные органы, получая доклады от всех звеньев системы ООН о проделанной работе, должны использовать имеющиеся у них возможности корректировать при необходимости действия, нарушающие границы специализации, путем принятия соответствующих решений и рекомендаций.

В рамках ООН должна быть приостано-

новлена практика создания новых органов, что в большинстве случаев не вызывается необходимостью и ведет к такому положению, когда подразделениям Организации трудно избежать дублирования и наладить надлежащую координацию своей деятельности. Генеральной Ассамблее и ЭКОСОС следовало бы принять за правило не создавать новые вспомогательные органы, не ликвидировав существующие. Требуемые решения вопросы необходимо распределять между уже функционирующими подразделениями системы ООН, избегая излишнего «дробления» крупных проблем. Кроме того, должны быть определены четкие критерии, определяющие действительную необходимость создания вспомогательных органов и оптимальные

При этом, безусловно, следует учитывать сложившуюся специализацию органов и организаций системы ООН и не перегружать их не свойственной им работой. В связи с этим не совсем обоснованными представляются решения ЭКОСОС, в соответствии с которыми Комиссия по правам человека получила право оказывать содействие Совету в координации деятельности органов и учреждений ООН в области прав человека (5). В настоящее время в ее компетенцию входит практически весь диапазон общих вопросов по данной проблеме. Как следствие, Комиссия не всегда способна уделять должное внимание выполнению тех своих обязательств, которые связаны с процессом составления проектов конвенций и других документов, посвященных регламентации правового положения личности. (2, p.15-17).

На наш взгляд, решению многих из указанных выше проблем могло бы способствовать принятие в рамках ООН единого документа, определяющего процедуру выработки и одобрения органами Организации документов нормативного ха-



рактера или хотя бы закрепляющего ее основные принципы и этапы. Такие попытки уже предпринимались на заре деятельности ООН, когда Генеральная Ассамблея своими резолюциями 362 (IV) от 22 октября 1949 г. и 694 (VII) от 6 ноября 1952 г. утвердила в качестве приложения к собственным правилам процедуры рекомендации и предложения Специального комитета по рассмотрению методов и процедуры, касающиеся некоторых вопросов участия Ассамблеи в нормотворческом процессе. Однако они носили разрозненный характер и не имели обязательной силы.

Позднее в ходе своей работы ООН неоднократно возвращалась к проблеме упорядочения нормотворческой деятельности органов и организаций ее системы. Этому вопросу была посвящена, в частности, специальная дискуссия, проходившая в Шестом комитете Генеральной Ассамблеи с 1977 по 1984 г. под общим названием “Обзор процесса заключения многосторонних договоров”. По ее итогам был принят “заключительный документ”, одобренный резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН 39/90 от 13 декабря 1984 г.

В ходе дискуссии большинство государств высказались за нецелесообразность возложения на какой-либо из органов ООН, в том числе и на Генеральную Ассамблею, задачи всеобщей координации деятельности, связанной с заключением многосторонних договоров. Было также отвергнуто предложение о необходимости упрощения и унификации техники и методов разработки и принятия текстов соглашений.

“В рамках и под эгидой ООН заключаются договоры по широкому кругу проблем, относящихся к различным областям международных отношений, разработка проектов которых требует существенно

отличающейся по своему характеру предварительной работы, – пишет, поддерживая это решение В.А.Карташкин. – Поэтому применение в практике ООН различных методов и процедур является не только оправданным, но и целесообразным”.(7, с.43). “Пути совершенствования и повышения эффективности процесса сокращения сроков разработки проектов договоров, – продолжает он, – следует искать не в сравнении процедур, применяемых в связи с этим в различных органах ООН, и тем более не в их унификации, а в изучении опыта, накопленного внутри каждого органа ООН, с целью улучшения его работы, совершенствования существующих в нем методов и приемов разработки проектов договоров” (7, с.44).

С этой точкой зрения трудно согласиться. Множественность органов, выполняющих нормотворческие функции, отсутствие четкой скоординированности их деятельности, непроработанность вопроса о перечне субъектов, обладающих правом начала соответствующей работы, отнюдь не способствуют, на наш взгляд, повышению эффективности нормотворческих усилий ООН. В данной ситуации изучение опыта функционирования отдельных подразделений Организации и поиск путей его совершенствования без принятия кардинальных решений, направленных на упорядочение нормотворческого процесса в рамках ООН в целом, вряд ли может привести к каким-либо существенным положительным сдвигам.

Вследствие этого принятие единого акта, регламентирующего порядок разработки ООН различных нормативных соглашений и резолюций, представляется все же необходимым. Тем более, что некоторыми специализированными учреждениями Организации такие документы уже одобрены. Речь идет, например, о



“Регламенте международной конвенции труда” МОТ 1958 г. и “Правилах процедуры, касающихся рекомендаций государствам-членам и международных конвенций, подпадающих под условия пункта 4 статьи IV Устава” ЮНЕСКО 1977 г.

В ходе дискуссии “Обзор процесса заключения многосторонних договоров”, проходившей в Шестом комитете Генеральной Ассамблеи ООН, было высказано предложение, касающееся сокращения числа договорных инициатив путем установления особого порядка предварительных консультаций, сопровождения инициатив обязательным мотивированным комментарием, проведения специальным органом ООН экспертной оценки возможных последствий, вплоть до отклонения инициативы как таковой. При этом Ассамблея должна взять на себя функцию регулирования количества заключаемых договоров, а при необходимости – торможения этого процесса. Хотя эта точка зрения также не получила всеобщего признания, представляется, что в таком подходе к решению проблемы оптимизации нормотворческой деятельности ООН есть немало положительного. По крайней мере, с его помощью можно возвести барьер на пути принятия Организацией мало-значительных и второстепенных нормативных актов, существенно сократить бесполезные с практической точки зрения временные затраты, посвященные их подготовке и обсуждению, сконцентрировать внимание органов ООН на принятии действительно важных и нужных решений.

В настоящее время в Организации Объединенных Наций все большее распространение получает идея об установлении моратория на процесс нормообразования в области прав человека в силу того, что многие нормативные акты не только не способствуют в должной мере

повышению эффективности международного сотрудничества в целях обеспечения поощрения и защиты прав и основных свобод личности, но и “имеют тенденцию выхолащивать, распылять или затуманивать содержание некоторых из актов действующих” (2, р.10-11). О необходимости предоставления приоритета имплементации существующих международных стандартов по правам человека и установления жестких требований к проектам будущих соглашений, посвященных регламентации этих вопросов, говорилось, в частности, в резолюции Генеральной Ассамблеи ООН 41/120, принятой 4 декабря 1986 г. по инициативе Австралии.

В данном акте, получившем наименование “Установление международных стандартов в области прав человека”, отмечалось, что новые документы должны согласовываться с существующим сводом международно-правовых норм, носить фундаментальный характер, пользоваться широкой международной поддержкой и предусматривать, где это уместно, реалистические и эффективные механизмы осуществления (14).

Безусловно, проблему совершенствования нормотворческой деятельности ООН невозможно решить исключительно за счет сдерживания процесса появления и регламентации новых прав человека или ограничения прав государств выдвигать соответствующие предложения. Такой подход, отмечает С.В.Золотухин, “может затруднить осуществление уже признанных прав, поскольку концепция прав человека является динамичной и постоянно развивается благодаря как конкретизации существующих норм, так и появлению новых норм” (6, с.183).

В то же время нельзя не согласиться с В.А.Карташкиным, который пишет, что “не следует увлекаться изобретением все



новых и новых прав и заключением соответствующих договоров. Декларативное провозглашение нереальных прав, свод пропагандистских призывов лишь компрометируют идею реального обеспечения основных прав и свобод человека” (7, с.45). Само по себе увеличение количества нормативных актов ООН о правах человека не приведет к улучшению ситуации с ними в мире. Регламентационно-нормативное “дробление” проблемы на множество мелких составляющих лишь ухудшит положение вещей. Поэтому первостепенная задача, стоящая сейчас перед мировым сообществом, заключается в обеспечении ратификации и осуществления уже действующих актов, в повсеместном претворении их в жизнь.

Необходимо также учитывать, что органы ООН, с чисто технической точки зрения, не в состоянии рассматривать непомерно большое количество вопросов о правах человека, которые фигурируют в их повестке дня. Их перечень должен быть значительно сокращен за счет не имеющих практического значения, взаимодублирующих, а также тех вопросов, которые уже урегулированы международными пактами о правах человека. Остальные вопросы должны быть разбиты на две или три группы, которые могли бы обсуждаться поэтапно с тем, чтобы рассмотрение менее актуальных вопросов не наносило ущерба решению главных и наиболее сложных проблем.

С этой целью в рамках Комиссии по правам человека необходимо разработать единый перспективный план нормотворческой деятельности ООН с последующим утверждением его на сессии Генеральной Ассамблеи. В нем должны быть четко определены перечень и сроки подготовки проектов актов о правах человека, имеющих универсальное значение, и указаны

конкретные исполнители данной работы. При этом приоритет следует отдать самой Комиссии, предусмотрев образование в ее составе небольших проектных рабочих групп, и сократить до минимума участие в процессе разработки документов, регламентирующих правовое положение личности, других вспомогательных подразделений органов системы ООН.

Содержание нормотворческой деятельности Организации в области прав человека должно определяться наличием действительно насущных потребностей всего мирового сообщества в регулировании соответствующих общественных отношений на современном этапе развития человеческой цивилизации. Для регламентации же других вопросов необходимо полнее использовать до сих пор не до конца востребованный потенциал региональных международных организаций.

#### Список использованной литературы:

- [3] Биколов А.Е. Координационный механизм системы ООН и пути его совершенствования // СЕМП, 1989-90-91. Санкт-Петербург, 1992. С. 97.
- [4] Генеральная Ассамблея: Официальные отчеты. Сорок первая сессия. Нью-Йорк, 1986. Доп. № 53. Ст. 221.
- [5] Док. ООН E/CN. 4/1374 от 21 мая 1979 г.; Док. ООН E/CN. 4/Sub. 2/1982/36 от 27 августа 1982 г.
- [6] Золотухин В.С. К вопросу о концепции “третьего поколения прав человека” или “прав солидарности” // СЕМП, 1989-90-91. Санкт-Петербург, 1992. С. 183.
- [7] Карташкин В.А. Всеобщая декларация прав человека в современном мире (К 40-й годовщине принятия Всеобщей декларации прав человека) // СЕМП, 1988. М., 1989. С. 45.
- [8] Международное сотрудничество государств в области прав человека. Киев, 1987. С. 122.



- [9] Резолюция ГА ООН 43/155 от 8 декабря 1988 г.
- [10] Федоров В.Н., Ефимов Г.К. ООН и проблема адаптации ее Устава к новым реальностям // Государство и право. 1992. № 6. С. 116.
- [11] Meron T. Human Rights Law Making in the United Nations. London, 1986. P. 262.
- [12] United Nations Training Course on International Norms and Standards in the Field of Human Rights. N.Y., 1990. P. 11.

**ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ  
НОРМОТВОРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РАБОТЫ  
ОРГАНОВ И ОРГАНИЗАЦИЙ СИСТЕМЫ ООН**

**Жаля МАМЕДОВА,**

**доктор философии по праву, преподаватель кафедры “Международное публичное право” БГУ.**

Məqalə BMT sisteminin yeni dövrdə təkmilləşməsinə həsr olunmuşdur. Məqsəd BMT sisteminin işinin yaxşılaşdırılmasına, eləcə də mövcud normativ bazanın dövlətlərarası əməkdaşlıq səviyyəsində təkmilləşdirilməsini göstərməkdir. Burada göstərilir ki, arzu olunun vəziyyətə yalnız geniş əməkdaşlıq səviyyəsində nail olmaq olar.

**Ключевые слова:** *BMT-nin normayaratma fəaliyyəti, hüquqi vəziyyətin reqlamentasiyası, BMT Nizamnaməsinin struktur islahatı, dövlətlərin hüquqi əməkdaşlığının inkişafı, BMT sisteminə daxil olan orqanların insan hüquqları sahəsindəki işinin effektivliyi, BMT Baş Məclisi, prosesin effektivliyinin inkişaf etdirilməsi və təkmilləşdirilməsi.*

**PROBLEMS OF DEVELOPMENT AND IMPROVEMENT OF REGULATORY  
ACTIVITIES OF THE ORGANS AND ORGANIZATIONS OF THE UN SYSTEM**

**Jale MAMMADOVA,**

**Doctor of philosophy in law, lecturer, Department of international public law, BSU.**

The article is devoted to the problem of further improvement of the UN system in order to improve the work of the UN and its member organizations, as well as the creation of a strong regulatory framework for human rights issues at the interstate level. The paper notes that the main idea of this approach is that improving the performance of the organization can be achieved “on a constructive basis, without the creation of additional bodies.

**Keywords:** *standard-setting activities of the UN reglamen. legal provisions, structural reform in the framework of the exist-General of the United Nations Charter, the strengthening and development of legal bases of cooperation of the States, the effectiveness of the normative work of the agencies and organizations of the UN system in the field of human rights, the effectiveness of the normative work of the agencies and organizations of the UN system in the field of human rights, the General Assembly ways to improve and increase the efficiency of the process.*



## BEYNƏLXALQ HAVA VƏ KOSMOS HÜQUQUNUN HÜQUQ SAHƏLƏRİ KİMİ MÜSTƏQİLLİYİ PROBLEMI

Zafiq Xəlilov,

Milli Aviasiya Akademiyasının “Hüquq-şünaslıq” kafedrasının müəllimi, hüquq üzrə fəlsəfə doktoru.

*Məqalədə “aerokosmos hüququ” nun nəzəri və tarixi əsaslarının müasir tendensiyalarla uyğun olub-olmaması təhlil olunmuş, hava və kosmos hüququ arasında ziddiyyətli məsələlər (delimitasiya, aerokosmik obyektlər və s.) şərh edilmiş, hava və kosmos hüququnun vahid hüquq sahəsində (aerokosmos hüququ) birləşdirilməsi ilə bağlı müxtəlif elmi və praktiki yanaşmalar müzakirə olunmuşdur. Nəticədə beynəlxalq hava və kosmos hüququnun hüquq sahələri kimi müstəqilliyi problemi tam şəkildə aydınlaşdırılmış, tədris nöqtəyi-nəzərindən “aerokosmos hüququ” konsepsiyasına üstünlük verilmiş, hava və kosmos hüququ sahələrinin birləşdirilməsi isə uğurlu və səmərəli hesab edilməmişdir.*

**Açar sözlər:** “aerokosmos hüququ”, “hava hüququ”, “kosmos hüququ”, “hava gəmisi”, “kosmik gəmi”, “suborbital uçuşlar”.

Ümumilikdə bu gün hər bir dövlətdə o cümlədən Azərbaycanda da kosmik sahəyə aid məsələlər daima gündəmdə saxlanılaraq mühüm prioritet təşkil edir. 29 yanvar 2019-cu il tarixində Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev “Regionların 2014-2018-ci illərdə sosial-iqtisadi inkişafı Dövlət Proqramının icrasının yekunlarına həsr olunan” konfransda qeyd edir ki: “Biz bu illər ərzində kosmik dövlətə çevrildik. Bu da bizim qürur mənbəyimizdir. Artıq üç peykimiz var. Azərbaycan nadir ölkələrdəndir ki, kosmik klubla daxil olubdur.

Bu, həm innovasiyadır, həm biznesdir, həm də müasirlikdir”. [1] Bu fikirlərdən də məlum olur ki, ölkəmiz müasir inkişaf tendensiyalarını rəhbər tutaraq bu istiqamətdə nadir kosmik dövlətlərdən birinə çevrilib.

Bu baxımdan da, beynəlxalq kosmos hüququ və bu sahə ilə əlaqəli bütün aktual məsələlər ölkəmizdə də gəniş şəkildə tədqiq olunmalı və araşdırılmalıdır. 60 ildən artıq olan müddətdə beynəlxalq kosmos hüququnun beynəlxalq hüququn müstəqil sahəsi kimi səciyyələndirilməsinə baxmayaraq hələ də, bu sahə ilə bağlı bir çox aspektlər elmi diskussiya predmeti kimi qalmaqda davam edir. Bu cür aspektlər müasir inkişafı ilə bağlı olan tənzimlənməyə və kifayət qədər tədqiq olunmayan məsələlərdir: hava və kosmik məkanın sərhədinin müəyyən olun-

ması, kosmik fəaliyyətdə iştirak edən kommersiya təşkilatlarının hüquqi statusunun müəyyənəndirilməsi, kosmosdakı kommersiya fəaliyyətində mülkiyyət münasibətləri və s. Sadalanan çoxsaylı məsələlər içərisində hava və kosmik məkanın sərhədinin müəyyənəndirilməsi ilə bağlı son illərdə müzakirələr xüsusilə aktuallaşmış. Bu müzakirələr beynəlxalq hava hüququ və beynəlxalq kosmos hüququnun əlaqəliliyi və bağlılığını bir daha yeni müstəvidə gündəmə gətirib. Kommersiya imkanlarının hədəflərinin genişlənməsi və sürətli texnoloji inkişaf hava və kosmik məkanın hüquqi rejimləri arasında bir sıra problemlər yaradır. [20] Hava və kosmos hüququnun hazırkı rejimləri qəbul olunan zaman ekzosfer<sup>1</sup> həddində və atmosfer

1 Ekzosfer – Yer səthindən 600–1000 km hündürlükdə başlayan və 10 000 km hündürlüyədək uzanan atmosfer təbəqəsi. Atmosferin ən üst təbəqəsidir.





xaricində uçuşların reallaşdırılması mümkün deyildi. [12] Amma hazırki mərhələdə suborbital uçuşların müntəzəmliyi ilə bağlı reallaşdırılma ərəfəsində olan layihələr hava və kosmik məkan arasında sərhədin müəyyənləşdirilməsi məsələsini olduqca zəruri edir. Sərhədlərin müəyyənləşdirilməsi bəzən elmi ədəbiyyatda delimitasiya (lat. delimitatio) kimi də xarakterizə olunur. Beynəlxalq hüquq ədəbiyyatlarında bu iki məkan arasında sərhədin müəyyənləşdirilməsi ilə əlaqədar qeyd olunur ki, problemin həlli üçün aerokosmos hüququnun vahid və ya inteqrasiya edilmiş rejimi mövcud deyildir. Bununla yanaşı, əksər alimlər bildirirlər ki, hava hüququ və kosmos hüququnun rejimləri arasında əhəmiyyətli dərəcədə bir-birini tamamlayan və uyğunsuz nüanslar mövcuddur. Texnoloji inkişaf nəticəsində kosmosda kommersiya fəaliyyətinin genişlənməsi bəzi hallarda hər iki hüquq sahəsinin (hava hüququ və kosmos hüququ) tənzimlədiyi normaların tətbiq edilməsinə imkan yaradan ortaq rejim qaydalarının yaranmasını zəruri edir. [18]

Qeyd etmək lazımdır ki, bütün kosmik uçuşlar Yer kürəsində başlayaraq yuxarıya doğru hava məkanını keçir və müvafiq qaydada istiqamətlənir. Bəzi hallarda bu cür kosmik uçuş aparatlarının zədələnməmiş obyekt və ya kosmik tullantı qismində geri qayıtması aviasiya üçün təhlükə riski yaradır. Məlum olduğu kimi, 2003-cü ildə Kolumbiya şatlıının (çoxdəfəlik istifadə üçün nəzərdə tutulan kosmik gəmi) təkrar hava məkanına daxil olaraq parçalanması aviaqəzaya səbəb oldu. Hava və kosmik məkanda bu cür hərəkətliliyin davamlı olaraq artması hərtərəfli riskin mövcudluğunu ortaya qoyur. Sözsüz ki, ayrılmış hava məkanının istifadəsi yolu ilə kosmik nəqliyyat vasitələrinin geri qayıtması məsələlərinin tənzimlənməsi baxımından vahid və kompleks bir yanaşma tələb olunur. [19] Digər tərəfdən kosmik apa-

ratların beynəlxalq hava hüququnun prinsiplərinin təsir dairəsinə düşüb-düşməməsi və bu qanunauyğunluqların kosmosda tətbiq edilib-edilməməsi hələ də tam olaraq məlum deyil. Bundan başqa, hava məkanının hüquqi sərhədlərinin harada bitməsi və kosmos hüququnun rejiminin harada başlanması da tam aydınlaşdırılmamışdır. [17]

Müxtəlif qanadlı nəqliyyat vasitələri ayrı-ayrı vaxtlarda “hava gəmiləri” və ya “kosmik obyektlər” kimi nəzərdə tutulmuş və bunun nəticəsində müəyyən uyğunsuzluqlar ortaya çıxmışdır. Bununla əlaqəli olan əsas məsələ yəni hava və kosmik məkan arasında sərhədin müəyyənləşdirilməsi üçün bu günə qədər bir sıra konsepsiyalar təklif edilmişdir. Bu istiqamətdə geniş yayılan iki yanaşma mövcuddur: funksionalizm konsepsiyası və məkansal yanaşma. Eyni zamanda bu iki konsepsiya çərçivəsində digər yanaşmalar da təklif edilib. [9]

XX əsr çərçivəsində dünya dövlətləri kosmosun mənimsənilməsində böyük məsafə qət edə bilmişlər. Son illərdə kommersiya məqsədli aerokosmik uçuşlar (orbital və suborbital) artıqca kosmik sənayesi olan ölkələrin sayı da artır. Təbii ki, bütün bu proseslər nəticəsində hava məkanından istifadənin genişlənməsi təhlükəsizlik və məsuliyyət məsələlərini nəzərdə tutan müəyyənləşdirilmiş hərtərəfli qaydaların mövcudluğuna ehtiyac yaradır. [21] Bütün bu və digər əlaqəli səbəblər yeni hüquq sahəsinin yaranma ehtimalını əsaslı şəkildə gündəmə gətirib. Sual yaranır: Nə üçün əsaslı şəkildə? Çünki artıq hava hüququ və kosmos hüququ arasında mövcud olan çoxsaylı fərqlərə baxmayaraq müasir inkişaf tendensiyalarını rəhbər tutan mütəxəssis və hüquqşünaslar bu istiqamətdə əsaslı arqumentlərlə yeni sahənin formalaşması meyllərini sübut etməyə çalışırlar. Yeni sahə dedikdə sözügedən hava



hüququ və kosmos hüququ kimi beynəlxalq hüququn iki müstəqil sahələrinin birləşdirilərək aerokosmos hüququ və ya aerokosmik hüquq kimi təsbit olunmasıdır.

Beləliklə, seçilmiş məqalə mövzusunun aktuallığı, ilk öncə, beynəlxalq hava və kosmos hüququnun hüquq sahələri kimi müstəqilliyi probleminin aydınlaşdırılması və müasir hüquq nəzəriyyəsi baxımından qiymətləndirilməsi ilə şərtlənir. Sözsüz ki, aerokosmos hüququ və ya aerokosmik hüquq sahəsinin mövcudluğu məsələsi hazırda müasir beynəlxalq hüquq ədəbiyyatlarının gündəm mövzularından birinə çevrilmişdir. Yuxarıda şərh edilənlər sözügedən məqalə mövzusunun aktuallığını müəyyənləşdirməklə, bu məsələnin tədqiq edilməsini və bu istiqamətdə aparılan təhlillərin açıqlanmasının zəruriliyini şərtləndirmişdir.

Məqalənin məqsədi beynəlxalq hava və kosmos hüququnun hüquq sahələri kimi müstəqilliyi problemini aydınlaşdıraraq bununla bağlı müasir hüquq nəzəriyyəsi baxımından daha məqsədəuyğun yanaşmanı əsaslandırmaqdır. Məqalədə bu istiqamətdə bir çox qeyri-dəqiq məsələlərə aydınlıq gətiriləcəkdir.

Bu məqsədə nail olmaq üçün aşağıda göstərilən məsələlərin həlli xüsusilə vacibdir:

– “aerokosmos hüququ”nun nəzəri və tarixi əsaslarının müasir tendensiyalarla uyğun olub-olmamasının təhlil olunması;

– hava və kosmos hüququnun aerokosmos hüququ olaraq səciyyələndirilməsi ilə bağlı irəli sürülmüş konsepsiyaların mahiyyətinin açıqlanması;

– hava və kosmos hüququ arasında ziddiyyətli məsələlərin (delimitasiya, aerokosmik obyektlər və s.) şərh edilməsi;

– XX əsrin 60-cı illərindən bu günə kimi hava hüququ və kosmos hüququnun vahid hüquq sahəsində (aerokosmos hüququ) birləşdirilməsi ilə bağlı müxtəlif elmi və praktiki yanaşmaların təhlil olunması;

– beynəlxalq hava və kosmos hüququnun hüquq sahələri kimi müstəqilliyi probleminin aydınlaşdırılması.

“Hava hüququ” və “kosmos hüququ” terminləri XX əsr çərçivəsində beynəlxalq hüququn inkişafı nəticəsində yaranmış və bu günə kimi bir çox hallarda birbaşa və dolaylı olaraq uçuşun mərhələlərini özündə ehtiva etmişdir. XX əsr tarixi onu göstərir ki, mövcud və gələcəkdə ola biləcək anlaşılmazlıqların qarşısını almaq üçün ilk əvvəl hava və kosmos hüququ bir hüquq sahəsi kimi qəbul edilmişdi. Bir çox alimlər XX əsrin 50-ci illərindən bu günə kimi hava və kosmos hüququnu birgə olaraq “aerokosmos hüququ” kimi səciyyələndirirlər. Bu müəyyən mənada arxaik yanaşma kimi qəbul olunsada, müasir dövrümüz onu göstərir ki, sözügedən yanaşma eyni formada əsaslandırılaraq davam etdirilir. Məqalədə bu və digər elmi yanaşmalar geniş şəkildə təhlil edilərək “aerokosmos hüququ”nun nəzəri və tarixi əsaslarının müasir tendensiyalarla uyğun olub-olmaması aydınlaşdırılmışdır. İlk öncə bəzi tarixi terminoloji aspektlərə diqqət edək.

Hələ 1959-cu ildə ABŞ-ın Maksvel Hərbi Hava Qüvvələri bazasında olan Tədqiqatlar İnstitutu tərəfindən nəşr olunan lüğətdə “aerokosmos” termininin anlayışı bu qaydada verilmişdir: “Aerokosmos – Yer kürəsinin hava örtüyü və onun üzərindəki hava məkanını əhatə edərək hər iki hava nəqliyyatı vasitələrinin uçuş fəaliyyəti, ballistik raketlərin, yerüstü peyklərin, kosmik aparatların və sairələrin buraxılması, istiqamətləndirilməsi və nəzarəti üçün vahid bir ərazi sayılır.”



“Universal rus-İngilis dili lüğətin”də isə aerokosmos – hava-kosmik məkan, hava-kosmik uçuş aparatları, aviasiya-kosmik və ya aviakosmik texnika kimi səciyyələndirilir. [6] Hazırda aerokosmik texnika və aerokosmos elmi terminləri istənilən məsafədə olan uçuşla bağlı elmi və mühəndis fəaliyyətinin və funksiyalarının bölünməz və əhatəedici xarakterini göstərmək üçün geniş istifadə olunur. Sonuncu adıçəkilən lüğətdə “aerokosmik güc” terminindən də istifadə edilir. “Aerokosmik güc” yəni hava və kosmik məkanda uçmaq qabiliyyətinə malik olan insan gücü kimi başa düşülür. Ümumiyyətlə, bir çox lüğətlərdə qeyd olunan məzmununda çoxsaylı oxşar anlayışlara yer verilmişdir. Tarixən mövcud olan bu cür yanaşma bir daha onu göstərir ki, “aerokosmos” termini hava məkanı və kosmik məkanı əhatə edərək bu sahədəki hərtərəfli fəaliyyəti özündə birləşdirir. Göründüyü kimi, terminin tarixi nöqtəyi-nəzərdən hava məkanı və kosmik məkanı əhatə etməsi məsələsi daha genişləndirilərək müasir müstəvidə də davam etdirilir.

İndi isə hava hüququ və kosmos hüququnun aerokosmos hüququ olaraq səciyyələndirilməsi ilə bağlı XX əsrdə irəli sürülmüş bəzi tarixi konsepsiyalara nəzər yetirək. ABŞ-da mövcud olan Hərbi Hava Qüvvələri Assosiasiyasının rəsmi jurnalı vaxtilə təklif vermişdi ki, qanunun bir istiqaməti və ya müvafiq qanunvericilik aktı hava və kosmik məkanda olan uçuşlarla bağlı bütün qaydaları nəzərdə tutmalıdır. Bununla bağlı hüquqşünas alim Con Kob Kuper Sputnik-1-in buraxılışından bir neçə il öncə 1951-ci ildə Makgil Universiteti nəzdində Beynəlxalq Hava Hüququ İnstitutunun açılışı üçün hazırlanmış memorandumda qeyd etdiyi bəzi məqamları ön plana çəkir. Həmin fikirlərdə də, hava

məkanı və kosmik məkandakı uçuşların vahid qaydalara tabe edilməsi əsaslandırılırdı. Bu fikirlər sonradan Con Kob Kuperin 1951-ci ildə Birləşmiş Millətlər Təşkilatının İqtisadi Məsələlər üzrə Departamentinin Nəqliyyat və Kommunikasiya Şöbəsi tərəfindən nəşr edilən (Nəqliyyat və Kommunikasiya Məcmuəsi) “Hava hüququ” adlı məqaləsində təkrarlanmış və genişləndirilmişdi. Sonrakı illərdə hüquqşünas alim Con Kob Kuper “Hava hüququ” terminini daha geniş mənada istifadə etməyi təklif edir. Eyni zamanda o, vaxtilə 1944-cü il tarixli Çikaqo Konvensiyasının qəbul edilməsi zamanı aparılan müzakirələrdə hər bir dövlətin öz hava məkanı üzərində tam və müstəsna suverenliyinin olması ilə bağlı məsələyə də fikir bildirmişdi. O, qeyd edirdi ki, bu qaydaya uyğun olaraq istənilən şəraitdə hər bir dövlət istənilən hündürlükdə olan ərazi üzərində suverenlik elan edə bilər. [13] Etiraf etməliyik ki, hazırkı beynəlxalq hüquqi sənədlər və müasir praktika nöqtəyi-nəzərindən bu o qədər də uğurlu yanaşma sayıla bilməz. XX əsrin 50-60-cı illərində daha çox müzakirə olunan məsələ hava məkanı və ya daha yuxarı ərazilərdə idarə olunan raketlərin hüquqi statusuna dair beynəlxalq qərar qəbul edilməməsi idi. Sözsüz ki, beynəlxalq hüquq hər zaman yaranan belə problemlərin qarşısının alınmasını təmin etməlidir. Professor Con Kob Kuperin 1963-cü ildə “Hava hüququ və kommertiya” jurnalında dərc olunan “Aerokosmos hüququ – predmet və terminologiya kimi” adlı məqaləsində kosmosun yuxarı sərhədi ilə əlaqəli mövcud olan sualların həllini tapmamasını da, xüsusi vurğulanır. [13] Professor Con Kob Kuper hələ XX əsrin 60-cı illərində “uçuş”, “uçuş məkanı” və “uçuş texnikası” terminlərinin istifadə edilməsini təklif etmişdi. O, uçuşa verdiyi anlayış çərçivəsində “hava



şarları”, “hava gəmiləri”, “raketlər” və “kosmik gəmi”lərin adlarını sadalayır. Bununla yanaşı, hüquqşünas alim geniş istifadə olunan “aerokosmos sahəsi” ilə 1951-ci ildə təklif olunan “uçuş məkanı” terminlərinin praktiki olaraq identikliyi vurğulayırdı. [13] Makneyr 1932-ci ildə dərc olunan “Hava hüququ” kitabında qeyd edirdi ki, bu kitabın məqsədi İngiltərədə hava hüququnu formalaşdırmaqdır. Göründüyü kimi, ilkin yanaşmalar daha çox hava hüququna aid olub bu istiqamətdə uçuşlardan irəli gələn bəzi ümumiləşdirmələr və qeyri-dəqiqlikləri əhatə edir.

Təbii ki, həmin dövrdə uçuşlar əsas götürülməklə kosmos hüququ baxımından da bəzi fikirlər irəli sürülmüşdü. Vaxtilə professor R.Y.Ceninşin sədrliyi altında fəaliyyət göstərən komissiyanın rəyindən çıxan nəticə onu deməyə əsas verirdi ki, kosmos hüququnun ayrıca sahə kimi baxılması məqsədəuyğun deyildir. [13] Belə ziddiyyətli fikirlər daha çox hava hüququ və kosmos hüququnu birləşdirilmiş formada nəzərdən keçirən hüquqşünas alimlərə aid idi. Təbii ki, sonradan orbital uçuşların həyata keçirilməsi ilə yeni termin kimi “kosmos hüququ” daha geniş istifadə edilməyə başladı. Sözsüz ki, hava hüququ və kosmos hüququ ayrı-ayrı hüquq sahələri kimi araşdırılmalı və öyrənilməlidir. XX əsr təcrübəsi onu deməyə əsas verir ki, bu sahələrin ayrı-ayrılıqda və müstəqil şəkildə tədqiqi və inkişafı yüksələn xətlə davam etmişdir. Müəyyən dövrlərdə irəli sürülən müxtəlif konseptual nəzəriyyələr və yanaşmalar istisna olmaqla bu ənənə bu istiqamətdə olub. Əslində, hava hüququ və kosmos hüququ arasında eyniləşdirmənin aparılması ziddiyyətlərə gətirib çıxara bilər. Bəzi alimlərin iddialarına görə artıq bu sahələr arasında belə ziddiyyətlər mövcuddur. XX əsrin 60-cı illərində kosmos hüququ sahəsində müvafiq

beynəlxalq konvensiyaların qəbul edilməsi ərəfəsində hüquq ədəbiyyatlarında, akademik tövsiyələrdə, konfranslarda və elmi-tədqiqat işlərində ən çox müzakirə olunan məsələ kosmos hüququnun predmetinin müəyyən edilməməsi idi. Bu cür müzakirələrdə ön plana çıxan məsələlərdən biri də hava məkanının sərhədinin tanınması ilə bağlı olub. Hələ o illərdə bəzi mənbələrdə qeyd edilirdi ki, kosmos hüququ hava məkanı, yer kürəsi və harada olmasından asılı olmayaraq istənilən kosmik uçuşların tənzimlənməsini əhatə edir. Göründüyü kimi, bu fikirdə də kosmos hüququnun müasir tərifli ilə ziddiyyət təşkil edən və hava hüququnun əhatə dairəsinə daxil olan müəyyən nüanslar mövcuddur.

Hava və kosmik məkan arasında sərhədin müəyyən olunması və bununla bağlı hündürlüyün dəqiqləşdirilməsi bu günə kimi öz həllini tapmamışdır. Bir çox səbəblər kimi bunu da əsas tutan bir qrup alimlər birləşdirilmiş vahid hüquqi rejimin tətbiq olunması üçün iki sahənin birləşdirilməsi tərəfdarıdır. Buna görə də, beynəlxalq hüquqda aerokosmos hüququnun mövcudluğu son illərdə daha çox gündəmə gəlir. Təbii ki, bu istiqamətdə əsas götürülən çoxsaylı səbəblərdən biri də aerokosmik obyektlərlə bağlıdır. Bu məsələyə də beynəlxalq hüquq ədəbiyyatında geniş diqqət ayrılır.

Aerokosmik obyekt kosmik məkanda hərəkət edərək öz aerodinamik xüsusiyyətlərindən istifadə edərək müəyyən vaxt ərzində hava məkanında da ola bilər. Təbii ki, bu məqam müasir hava və kosmos hüququnun ən çox müzakirə olunan aktual məsələlərindən biri hesab olunur. Bu baxımdan da, birinci növbədə kosmik və aerokosmik obyektlər arasında mövcud olan fərqlər konkret şəkildə müəyyən edilməlidir. Təəsüflər olsun ki, dövlətlər aerokosmik obyektlərə aid hüquqi



məsələlər üzrə verilən sualları problemin həlli istiqamətində cavablandırmırlar. Analitik xülasəyə istinad etdikdə bir daha müşahidə edirik ki, bir çox dövlətlərin BMT-nin anket sorğularına olan cavabları ümumhüquq prinsipləri əsas götürülməklə daha çox diplomatik formada müəyyən edilmişdir. [5]

Bu gün müəyyən dövlətlər (Venesuela, İspaniya, Liviya, Nigeriya və Türkiyə) [5] isə hava hüququ və kosmos hüququnun əsas prinsiplərini rəhbər tutaraq hava və ya kosmik məkanda aerokosmik obyektin uçuş rejimini fərqləndirirlər. Təbii ki, dövlətlər bu məsələdə hava hüququ nöqteyi-nəzərindən dövlətin öz hava məkanı üzərində tam və müstəsna suverenlik prinsipini, kosmos hüququ çərçivəsində isə kosmosun bəşəriyyətin ümumi irsi hesab olunması və heç bir dövlətin və ya şəxsin kosmik məkanın hər hansı bir hissəsinə öz ("in rem") hüququnu bildirə bilməməsi prinsipini əsas tuturlar. Bəzi dövlətlər haqlı olaraq bildirirlər ki, hava və kosmik məkanın hüquqi rejimləri arasında fərqləri müəyyən etməzdən əvvəl hava məkanının delimitasiyası (sərhədin müəyyən olunması) sualına aydınlıq gətirmək lazımdır. [5]

Bəzi mənbələrdə aerokosmik obyektlər üçün xüsusi hüquqi prosedurların mövcud olması, vahid və ya unifikasiya edilmiş rejimin işlənilib hazırlanması məsələləri xüsusilə aktuallaşmışdır. Sözsüz ki, bu aktualıq aerokosmik obyektlərin aerodinamik cəhətləri və kosmik texnologiyalardan istifadə etmə baxımından funksional xüsusiyyətləri ilə əlaqədardır. Məhz bu zərurətdən irəli gələrək bəzi dövlətlər aerokosmik fəaliyyət və uçuşları tənzimləyərək qüvvədə olan hüquqi norma və qaydaların toplusunu birləşdirən vahid hüquq sahəsinin olmasını bildirirlər. Belə bir vahid hüquq sahəsi qismində daha çox aerokosmos hüququnun adı hallandırılır.

Təbii ki, aerokosmik obyekt və digər bütün mübahisə yaradan məsələlərin hamısı müxtəlif növlü uçuşların reallaşdırılması ilə əlaqədar gündəmə gətirilmişdir. Etiraf etməliyik ki, uçuşların növləri fərqləndirilə bilər. Amma uçuşlara tətbiq olunan hüquqi normalar məcmusu bu sahədə ayrı-ayrılıqda yaranacaq problemlərin həlli ilə bağlı praktiki mümkünlüyü və bu aspektdə bütün elementləri özündə ehtiva etməlidir. Qeyd olunanların nəticəsində bir sıra elmi ədəbiyyatlarda bütün növ uçuşların (bütün antropogen uçuşlar) idarə edilməsini müəyyən edən, bu sahədə praktiki cəhətdən mümkün qaydaların vahidliyini təsbit edən birgə hüquq sahəsinin yaradılması daha zəruri hesab edilir. Bu yeni sahə alimlər tərəfindən məhz aerokosmos hüququ və ya aerokosmik hüquq kimi səciyyələndirilir. Mövcud elmi yanaşmalara əsasən aerokosmos hüququ zaman-zaman effektiv olan aşağıdakı hüquqi prinsip və qaydaların məcmusunu özündə birləşdirə bilər:

Birinci:

– Aerokosmos sahəsinin - yer kürəsinin hava səthini və onun üzərindəki məkanı əhatə edən hava nəqliyyatı vasitələrinin, balistik raketlərin, yerüstü peyklərin, canlı kosmik vasitələrin və sairələrin buraxılması, uçuşu, idarə edilməsi və bu sahədə nəzarətin təmin olunması ilə bağlı fəaliyyət üçün vahid bir ərazi hesab olunması;

– Yer səthinin torpaq və su sahələri ilə əlaqəsinin olması;

– dərəcəsi və xarakterinə görə fiziki şəxslərin və dövlətlərin bu məkandan və ya onun hissələrindən və ya səma cisimlərindən uçuş və digər məqsədlərlə istifadə və ya idarə etməsi;

İkinci:



– uçuşun həyata keçirildiyi vasitələrə sahiblik, istifadə və nəzarət edilməsi;

– uçuşla əlaqəli istifadə olunan yerüstü obyektlər (məsələn, hava limanları, digər uçuş enmə-qalxma zonaları), naviqasiya vasitələri və hava yolları;

Üçüncü:

– Uçuş ərazisinin (aerokosmik texnikanın) mövcudluğundan və ya həmin ərazi və ordakı vasitələrdən və qurğulardan istifadə olunmasından, uçuş effektivliyinin təmin olunmasından irəli gələrək ayrı-ayrı şəxslər, ictimaiyyət və dövlət arasında münasibətlərin yaranması. [13]

Aerokosmos hüququnun bu formada təhlil olunması XX əsrin 60-cı illərindən təklif olunan və bu günə kimi davam etdirilən mübahisəli elmi müddəalardan biridir. Mübahisənin əsası ondan ibarətdir ki, bu yeni sahə (aerokosmos hüququ) beynəlxalq hüququn iki müstəqil sahəsinin (hava və kosmos hüququ) bir-biri ilə əlaqələndirilməsi və yaxınlaşmasını özündə birləşdirir. Rus alimi O.Aksamentov qeyd edir ki, hava hüququnun predmetinin müasir transformasiya tendensiyası (münasibətlər dairəsinin genişlənməsi) hava və kosmos hüququ, hava və ekologiya hüququ kimi kompleks sahələrin predmetlərinin bir-birinə yaxınlaşmasını şərtləndirmişdir. Məhz bu transformasiya nəticəsində Avropa İttifaqı və Şimali Amerika kimi ölkələrdə aerokosmos hüququ kimi yeni hüquq sahəsi meydana gəlmişdir. Buna əsaslanaraq XX əsr tarixi ərzində bir sıra ölkələrdə (Kanadanın MakGil Universitetində, Niderland Krallığının Leyden Universitetində və s.) Hava və Kosmos Hüququ İnstitutları kimi dar ixtisaslaşdırılmış mərkəzlər meydana gəlmişdir. Hətta post-sovet məkanında da, (məsələn, Ukraynanın Kiyev Milli Aviasiya Universitetində) hava, kosmos və ekologiya

hüququ kafedralarının yaranma tendensiyası özünü göstərməkdədir. [2]

Aerokosmos hüququnun mövcudluğu hələ XX əsrin 60-cı illərindən müxtəlif alimlərin (C.K.Kuper və s.) əsərlərində öz əksini tapmağa başlayıb. Kanada hüquqşünas alimi, MakGil Universitetinin Hava və Kosmos Hüququ İnstitutunun keçmiş direktoru N.Matt 1982-ci ildə nəşr etdirdiyi “Aerokosmos hüququ” kitabında sputnik əlaqəsinin kommersiyalaşdırılması vasitəsilə çoxsaylı məsələlərin fundamental araşdırılması, bu sahədə nəzarətin həyata keçirilməsi və silahsızlaşdırılmaya geniş şəkildə toxunmuşdur. [4]

1986-cı ildə isə rus hüquqşünas alimi Y.N.Maleyev beynəlxalq hava hüququnun sonrakı inkişafının perspektivləri üzərində düşünərkən qeyd edirdi ki, tək-cə hava gəmiləri ilə deyil, həm də digər uçan aparatlar (raketlər, kosmik obyektlər vasitəsi ilə) “açıq hava məkanından istifadənin intensivləşdirilməsi” yolu ilə belə məkanda ümumi beynəlxalq qaydaların yarana bilmə əhəmiyyətini artırır. [3] Qeyd etmək lazımdır ki, Y.N.Maleyev bu halda “açıq hava məkanı” dedikdə suveren ərazidən kənarında bütün hava məkanını nəzərdə tuturdu. [3] Y.N.Maleyev iki hüquq sahəsinin birləşdirilmiş vahid qaydalarının yaradılmasını iddia edərək bu sahələrin birləşmə bilmə ehtimalının ola biləcəyinə işarə verirdi.

Ümumiyyətlə, iki sahənin (hava və kosmos hüququ) birləşdirilməsi ilə bağlı meyllərin inkişafını son illərdə tez-tez müşahidə edirik. Bu cür inkişaf meyllərini biz nəinki hüquqşünas alimlərin elmi əsərlərində eyni zamanda bir çox universitetlərin tədris proqramlarında, bu istiqamətdə fəaliyyət göstərən beynəlxalq hüquq firmalarının hüquq təbiiqetmə təcrübəsində də, görə bilirik.



Son illərdə ABŞ-ın Florida ştatında yerləşən Embri-Ridl Aeronavtika Universitetində çalışan tanınmış hüquqşünas alimi C.Skot Hamiltonun dərc olunan yeni kitabı oxucular arasında bu sahəyə yeni baxış formalaşdırıb. Əvvəllər “Praktiki aviasiya hüququ” kimi dərc edilən bu kitab son versiyada daha genişləndirilmiş və hazırkı 6-cı buraxılışda “Praktiki aviasiya və aerokosmos hüququ” kimi adlandırılmışdır. Kitab pilotsuz uçuş aparatlarının, kommersiya kosmik uçuşlarının hüquqi tənzimlənməsi və digər bu sahənin aktual məsələlərini özündə birləşdirir. [16] Artıq bu kitabda da, aviasiya və aerokosmik məsələlərin birləşdirilməsi və vahid şəkildə tənzimlənməsi barədə müxtəlif yanaşmalara geniş yer verilir. Məhz burada daha çox aerokosmos hüququnun əhatə dairəsinin genişlənməsindən söhbət gedir. Onu da qeyd etməliyə ki, Amerika hüquq ədəbiyyatı, bu ölkənin tədris sferası və ABŞ-ın praktiki hüquq xidmətləri sektoru bu məsələyə müxtəlif cür yanaşır. “Krugliak, Wilkins, Griffiths & Dougherty Co.” şirkəti 1958-ci ildə əsası qoyulan və bu günə kimi beynəlxalq səviyyədə uğurlu fəaliyyət göstərən ABŞ-ın ən aparıcı hüquq firmalarından biri hesab edilir. Bir çox hüquq sahələri üzrə qlobal səviyyədə geniş əhatə dairəsi olan bu şirkətdə aerokosmos hüququ üzrə ayrıca seksiya fəaliyyət göstərir. [14] Ümumilikdə ABŞ-da aerokosmos hüququ istiqamətində fəaliyyət göstərən çoxsaylı hüquq firmaları mövcuddur. [8] Son illərdə ABŞ hüquq ədəbiyyatında daha çox aerokosmos hüququ yanaşmasına üstünlük verilir. Bununla yanaşı, 1999-cu ildə yaradılan ABŞ-ın Missisipi Universitetinin Hüquq məktəbinin məsafədən zondlanma, hava və kosmos hüququ üzrə milli mərkəzi hava və kosmos hüququnun ayrı-ayrılıqda öyrənilməsi və tədqiqini təbliğ edir. [7]

Niderland Krallığının Leyden Universitetinin Hava və Kosmos Hüququ İnstitutunun “Aerokosmos hüququ” kursunda hava və kosmos hüququna aid olan bütün mövzuların birləşdirilməsi yeni tədrisyönümlü formada gündəmə gətirilir. [15] Bunu başqa Avropa Universitetlərinin təcrübəsində də müşahidə etmək olar. Məsələn, Lorand Etvöş adına Budapeşt Universitetində aerokosmos hüququ fənninin tədrisinə geniş yer verilir. Bu fənn daxilində də hava və kosmos hüququ birləşdirilmiş formada təqdim edilir. [10] Göründüyü kimi, Avropa universitetləri iki sahəyə aid məsələlərin daha çox birləşdirilərək bir sahə çərçivəsində tədrisdə təqdim olunmasına üstünlük verirlər.

Avropada bu yanaşma praktiki hüquq xidmətləri səviyyəsində də, kifayət qədər tanınmış və təsnifatlaşdırılmışdır. Misal üçün, Qayd (Gide) beynəlxalq səviyyədə tanınan, dünyanın bir çox ölkəsində nümayəndəliyi olan və mənzil qərargahı Parisdə yerləşən bütün sahələrdə hüquq xidmətləri göstərən firmadır. Bu firmanın fəaliyyət göstərdiyi hüquq sahələri içərisində aviasiya və aerokosmos hüququna da xüsusi yer verilir. [11] Bunun səbəbi ondan ibarətdir ki, Fransanın bəzi hüquq ədəbiyyatlarında bu sahə aviasiya və aerokosmos hüququ kimi səciyyələndirilir. Əslində bu yanaşma hava və kosmos hüququnun qismən dəyişikliyə uğramış başqa bir versiyasıdır. Aero və kosmos terminlərinin birləşməsi artıq aviasiya və kosmik sahənin kombinə edilmiş məzmununu ortaya qoyur. Bu səbəbdən də aviasiya və aerokosmos olaraq qeyd edilən yazılış bir qədər məsələnin mahiyyətini mürəkkəbləşdirir. Bu halda aerokosmos termini yalnız kosmos hüququnu əhatə edərək fərqli aspektdə mahiyyəti özündə birləşdirir.



Müasir mərhələdə aerokosmos hüququna tam fərqli yanaşma yaranmışdır. Alimlərin rəylərinə görə iki sahənin (hava və kosmos hüququ) vahid halda birləşdirilməsi kosmik daşımalara bazar maraqlarını artıracaq və sığorta sənayesinin riski dəyərləndirmək və qiymətləndirmək imkanını təkmilləşdirəcəkdir. Eyni zamanda bildirilir ki, hansı hüquqi rejimin hava məkanında, kosmosa yaxın və kosmosda tətbiq edilməsinin məhdudlaşdırılması hüquq və öhdəliklərə aydınlıq gətirəcək və bütün bu zonalarda fəaliyyət göstərən hava gəmisini, kosmik gəmi və aerokosmik vasitələr üçün təhlükəsizlik hüdudunu artıracaqdır. [13] Bəzi alimlər müasir beynəlxalq hüquq ədəbiyyatında aerokosmos hüququnun antropogen uçuşların bütün mərhələlərini və növlərini əhatə edən vahid hüquq sahəsi kimi qəbul edilməsini olduqca vacib və zəruri hesab edirlər. [13] Hətta bir qrup alim aerokosmos hüququnun ümumi və xüsusi hissədən ibarət olmasını, milli, yerli və beynəlxalq hüquqi istiqamətləri özündə birləşdirdiyini iddia edir.

Belə yanaşmalar reallıqdan uzaq yeni konseptdə şərh olunur. Əslində yeni tendensiyalardan irəli gələrək başqa həll yolu tapa bilmədikləri üçün bəzi alimlər bu formada birləşdirilmiş yeni sahənin mövcudluğunu təsbit edirlər. Bir çox alimlər inanırlar ki, hava hüququ və ya kosmos hüququ və ya “aerokosmos hüququ”nun yeni formada təklif edilən rejimi suborbital uçuşlara tətbiq edilə bilər. Halbuki suborbital uçuşlarla bağlı iki sahənin ortaq rejim qaydalarını da tətbiq etmək mümkündür. Sözsüz ki, iddia edilən bu dəyişikliklər beynəlxalq hüquq nəzəriyyəsi çərçivəsində daha məqbul formada öz həllini tapa bilər. Hesab edirik ki, bununla bağlı iddia edilən iki hüquq sahəsinin vahid halda birləşdirilməsi daha asan və uğursuzluqla

nəticələnən müddəə kimi qəbul oluna bilər. Fikrimizcə, müasir inkişaf tendensiyalarını əsas tutaraq nəzərə almaq lazımdır ki, hüquq sahələri içərisində hava və kosmos hüququ çox mühüm və vacib yerlərdən birini tuturlar. Bu istiqamətdə məqsədəuyğun yanaşmaya üstünlük verən qabaqcıl ölkələr uzun illərdən bəri bu iki hüquq sahəsini əlaqəli formada tədqiq edir. Sözsüz ki, bu sahələr arasında əlaqəlilik və bağlılığın çoxsaylı səbəbləri vardır. Amma bu o demək deyil ki, bu sahələr birləşməli və vahid sistemə daxil olmalıdır. Təbii ki, beynəlxalq hava hüququ və beynəlxalq kosmos hüququ beynəlxalq hüquq daxilində ayrı-ayrı hüquq sahələri olub, bu qaydada formalaşmış müasir mərhələyə çıxma bilmişlər. Lakin hələ də müəyyənləşdirilməmiş bir çox hüquqi məsələlərlə əlaqədar olaraq bu gün adıçəkilən hüquq sahələri beynəlxalq təcrübədə əlaqəli və bir-birinə bağlı surətdə araşdırılır və tədqiq edilir. Məhz bu əlaqəliliyin nəticəsidir ki, artıq uzun illərdən bəri inkişaf etmiş ölkələrin təcrübəsində (hüquq sahələrinin indeksləşməsində) “hava və kosmos hüququ” adlı ixtisasın tədrisi həyata keçirilir. Bununla bağlı postsovet ölkələri istisnaya malikdir. Bu ixtisas magistratura və doktorantura səviyyəsi üçün nəzərdə tutulur. Biz sözügedən hava və kosmos hüququ sahələrinin birləşdirilməsinin tərəfdarı deyilik. Digər tərəfdən Leyden Universitetinin Hava və Kosmos Hüququ İnstitutunun yanaşmasına istinad etməklə son illərdə sırf tədris proqramı məqsədi ilə ixtisaslaşmanı “aerokosmos hüququ” olaraq adlandırmaq məqsədəuyğun ola bilər. Çünki Leyden Universitetində ixtisaslaşma belə adlansa da, mahiyyət etibarilə hava hüququ ayrıca olaraq birinci semestrə, kosmos hüququ isə ayrıca olaraq ikinci semestrə tədris edilir. Buna görə də tədris nöqtəyi-





nəzərindən “aerokosmos hüququ” konsepsiyasına üstünlük verilə bilər. Amma hüquq sahələrinin birləşdirilməsi baxımından isə bu heç də uğurlu və səmərəli sayıla bilməz. Çünki belə bir birləşmə zamanı geriyyə çevirmə kimi qəbul oluna bilər. Eyni zamanda, bu cür vahid hüquq sahəsinin yaradılması şəraitində ayrı-ayrılıqda hər iki spesifik hüquq sahəsinin keçmiş olduğu inkişaf yolunun üstündən xətt çəkmiş olacağıq. Digər tərəfdən bu həm də, bəzi hüquqi problemləri yarada bilər. Sadəcə yeni inkişaf tendensiyalarına görə (suborbital uçuşlar və s.) iki hüquq sahəsi arasında müəyyən vahid hüquqi qaydalar qəbul oluna bilər. Bu cür qaydalar da, qəbul olunacaq müvafiq beynəlxalq konvensiyada xüsusi ortaq hüquqi rejimi xarakterizə edə bilər.

#### ƏDƏBİYYAT:

1. Regionların 2014-2018-ci illərdə sosial-iqtisadi inkişafı Dövlət Proqramının icrasının dördüncü ilinin yekunlarına həsr olunmuş konfransda İlham Əliyevin giriş nitqi, 29 yanvar 2019, <https://president.az/articles/31711/print>
2. Аксаментов О.И. Предмет воздушного права // ТРЕТЬЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ВОЗДУШНОМУ ПРАВУ. Научно-практическая конференция: Сборник докладов/ Университет ГА С.-Петербурга, 2013, с.102-109. [http://aero-help.com/sites/default/files/aksamentov\\_predmet\\_vozdushnogo\\_prava.pdf](http://aero-help.com/sites/default/files/aksamentov_predmet_vozdushnogo_prava.pdf)
3. Малеев Ю.Н. Международное воздушное право. Вопросы теории и практики. М, Международные отношения, 1986., 238 с.
4. Международное космическое право : учебник для бакалавриата и магистратуры / под ред. Г. П. Жукова, А. Х. Абашидзе. 2-е изд., стер. М.: Издательство Юрайт, 2018, 528 с.
5. Организация Объединенных Наций, Генеральная Ассамблея, 9 февраля 2007, Аналитическое резюме ответов на вопросник по возможным правовым вопросам, касаю-
- щимся аэрокосмических объектов, [http://www.unoosa.org/pdf/limited/c2/AC105\\_C2\\_L249Add2R.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/limited/c2/AC105_C2_L249Add2R.pdf)
6. Универсальный русско-английский словарь. Академик.ру. 2011., [https://universal\\_ru-en.academic.ru/290150/aerospace](https://universal_ru-en.academic.ru/290150/aerospace)
7. About the National Center for Remote Sensing, Air, and Space Law at the University of Mississippi School of Law, <http://www.spacelaw.olemiss.edu/about/>
8. Baker Sterchi Cowden & Rice, Aerospace Law Blog, [https://www.bscrlaw.com/?t=39&anc=614&format=xmldetail&stylesheet=Firm-NewsItems\\_blog&p=5258](https://www.bscrlaw.com/?t=39&anc=614&format=xmldetail&stylesheet=Firm-NewsItems_blog&p=5258)
9. Bin Cheng, Legal Regime of Air Space and Outer Space: The Boundary Problem, Functionalism versus Spatialism: The Major Premises, 5 Annals of Air & Space L. 323, 335-38 (1980).
10. Eötvös Loránd University (ELTE), Aerospace Law. [https://www.ajk.elte.hu/file/Aerospace\\_Law.docx](https://www.ajk.elte.hu/file/Aerospace_Law.docx)
11. Gide Loyrette Nouel - French law firm, Aviation & Aerospace Law, <https://www.gide.com/en/expertises/aviation-aerospace-law>
12. Historical Division Information Office Aeronautical Systems Division Air Force Systems Command, October 1963, <http://www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a951933.pdf>
13. John Cobb Cooper, Aerospace Law - Subject Matter and Terminology, 29 J. Air L. & Com. 89 (1963), <http://scholar.smu.edu/jalc/vol29/iss2/2>
14. Krugliak, Wilkins, Griffiths & Dougherty Co., Aerospace Law, <http://www.kwgd.com/aerospace-law>
15. Leiden University, e-studiegids, Aerospace Law, [https://studiegids.leidenuniv.nl/courses/show/69973/aerospace\\_law](https://studiegids.leidenuniv.nl/courses/show/69973/aerospace_law)
16. Paul Hamilton, Sarah Nilsson. Practical Aviation & Aerospace Law Sixth Edition. Edition statement 6th Revised edition. Publisher Aviation Supplies & Academics Inc, Publication City/Country Newcastle, United States, 2015. 476 p.
17. Ram S. Jakhu, Tommaso Sgobba, Paul Stephen Dempsey (Eds.), The Need for an



- Integrated Regulatory Regime for Aviation and Space (Wien: Springer-Verlag: 2011), at 49.
18. Rebekah Reed, "Ad Astra Per Aspera: Shaping a Liability Regime for the Future of Space Tourism", 46 Hous. L. Rev. 585, at 590-91 (2009).
19. Requirements for Warning Aircraft of Re-entering Debris, William Ailor, Paul Wilde, 2008.
20. Stephen Gorove, Developments in Space Law: Issues and Policies 339 (Dordrecht, Boston, London: Martinus Nijhoff Publishers, 1991).
21. Suborbital flights and the delimitation of air space vis-à-vis outer space: functionalism, spatialism and state sovereignty, 29 March 2018, Prepared by: Paul Stephen Dempsey and Maria Manoli, [http://www.unoosa.org/res/oosadoc/data/documents/2018/aac\\_105c\\_2\\_2018crp/aac\\_105c\\_22018crp\\_9\\_0\\_html/AC105\\_C2\\_2018\\_CRP09E.pdf](http://www.unoosa.org/res/oosadoc/data/documents/2018/aac_105c_2_2018crp/aac_105c_22018crp_9_0_html/AC105_C2_2018_CRP09E.pdf)

### ПРОБЛЕМА САМОСТОЯТЕЛЬНОСТИ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО И КОСМИЧЕСКОГО ПРАВА КАК ОТРАСЛЕЙ ПРАВА

**Зафиг Халилов,**

**Преподаватель кафедры «Правоведение» Национальной Авиационной Академии, кандидат юридических наук.**

В статье анализируются совместимость теоретических и исторических основ «аэрокосмического права» современным тенденциям, интерпретируются противоречивые вопросы между воздушным и космическим правом (делимитация, аэрокосмические объекты и т. д.), обсуждаются различные научные и практические подходы в связи с объединением воздушного и космического право в области единого права (аэрокосмическое право). В результате проблема самостоятельности международного воздушного и космического права как отраслей права была полностью прояснена, с точки зрения обучения приоритет был отдан концепции «аэрокосмического права», а объединение отраслей воздушного и космического права не было признано успешным и эффективным.

**Ключевые слова:** «аэрокосмическое право», «воздушное право», «космическое право», «воздушное судно», «космический корабль», «суборбитальные полеты».

### THE PROBLEM OF INDEPENDENCE OF INTERNATIONAL AIR AND SPACE LAW AS BRANCHES OF LAW.

**Zafig Khalilov,**

**Lecturer at the Department of Law at the National Aviation Academy, Ph.D in law.**

The article analyzes the compatibility of theoretical and historical foundations of "aerospace law" to modern trends, conflicting issues between air and space law (delimitation, aerospace objects, etc.) are interpreted, various scientific and practical approaches in conjunction with the combination of air and space law areas in common law (aerospace law) are discussed. As a result, the problem of independence of international air and space law as a branch of law was fully clarified, from the point of view of training, priority was given to the concept of "aerospace law", and the combination of branches of air and space law was not recognized as successful and effective.

**Keywords:** "aerospace law", "air law", "space law", "aircraft", "space ship", "suborbital flights".



## ВРЕМЕННЫЕ МЕРЫ, ПРЕДПИСЫВАЕМЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫМИ СУДАМИ И ТРИБУНАЛАМИ

Раджабов Илькин.

статье 290. Обязательство государств не

*В статье раскрывается правовая природа одного из важнейших институтов международного процессуального права - предписание временных охранительных мер. На примере решений различных международных судебных учреждений по морскому праву автор проводит сравнительный анализ сложившейся практики по этому вопросу и по вопросу урегулирования споров в отношении обязательств по статьям 74(3) и 83(3) и рассматривает их взаимное влияние.*

ставить под угрозу достижение окончательного соглашения по делимитации морских зон или не препятствовать его достижению (далее – обязательство не ставить под угрозу или препятствовать) излагается в свою очередь в статьях 74(3) и 83(3) Конвенции по морскому праву 1982 г. Поэтому, с позиции истоков возникновения, труд-

**Ключевые слова:** международное право, международное процессуальное право, международное морское право, временные меры правовой защиты, конвенция по морскому праву, мирное разрешение международных споров, международный суд, международный трибунал по морскому праву, международные судебные учреждения, международный арбитраж.

Компетенция международных судов и трибуналов определять временные меры исходит из положений их учредительных документов, например, статьи 41 Устава Международного Суда [1] или статьи 25 Устава Международного трибунала по морскому праву [2]. Предписание временных мер, предусмотренных Международным трибуналом по морскому праву или другими органами по урегулированию споров, учрежденными в соответствии с разделом XV и частью XI раздела 5 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года (далее – Конвенция по морскому праву 1982 г) [3], изложено там же, в

но найти связь между ними, поскольку это совершенно разные системы. Тем не менее, сразу после принятия Конвенции по морскому праву 1982 г., авторами было замечено сходство между предписанием временных мер и обязательствами государств в неразграниченных морских районах. Например, Лагоны при рассмотрении вопроса о том, какие действия или бездействие государств будут подпадать под запрет статей 74(3) и 83(3), ссылаясь на решение о предписании временных мер в деле Aegean Sea Continental Shelf, утверждал, что “охранительные меры защиты, утвержденные Международным Судом, могут оказать некоторую помощь в поиске убедительных ответов” [14, с. 365-366]. Аналогичный подход был также принят Миёши [15, с. 10-11], Онгом [16, с. 798-799] и Кимом [17, с. 57-58].

Практика ссылки на требования, разработанные международными судами и трибуналами при определении возможности предписания временных мер с толкованием обязательств по статьям 74(3) и 83(3), была также продолжена и судеб-



ными органами в деле Гайана против Суринама, где арбитражный трибунал в значительной степени опирался на дело *Aegean Sea Continental Shelf* (временные меры) при применении статей 74(3) и 83(3) [5, §§ 468-469]. Кроме того, в деле Гана против Кот-д'Ивуара обе стороны ссылались на дело Гайана против Суринама в своих представлениях относительно обстоятельств, в которых Международный трибунал по морскому праву может предоставлять временные меры, хотя следует отметить, что Трибунал в итоге отказал в этом [6, § 23, 7, § 104]. Это говорит о том, что не только содержание обязательств по статьям 74(3) и 83(3), взятые совместно с требованиями к предписанию временных мер, разработанными Международным Судом, но и практика органов Конвенции по морскому праву 1982 г. по урегулированию споров в отношении обязательств пунктов 3 статей 74 и 83 могут способствовать развитию требований, необходимых для предоставления временных мер.

Практика международных судов и трибуналов свидетельствует о том, что представления о предписании временных мер могут быть удовлетворены ими только при наличии нескольких условий [18, с. 603-605]. Однако, лишь некоторые из этих условий могут быть по аналогии применимы к обязательству не ставить под угрозу или препятствовать. Например, условие, согласно которому суды должны *prima facie* иметь компетенцию или что запрашиваемые меры должны иметь связь с правами, которые сторона стремится защитить на период рассмотрения дела по существу, кажутся неприменимыми. Это связано с тем, что эти условия относятся к процессуальной системе международных судов и трибуналов. Эта система основана на согласии сторон в споре, что

может потребовать разделения этапа временных мер и стадии рассмотрения спора по существу.

С другой стороны, некоторые из применимых требований служат той же цели, что и обязательство не ставить под угрозу или препятствовать, а именно защищать потенциальные права сторон. Фактически, согласно Статье 41 Статута Международного Суда и последующему разъяснению, данному им, целью временных мер является защита оспариваемых прав каждой стороны до достижения окончательного решения [8, § 69]. Аналогичным образом, статьи 74(3) и 83(3) Конвенции по морскому праву 1982 г. имеют цель "ограничить деятельность государств" с целью защиты потенциальных прав каждой из сторон [24, с. 984]. Два требования, которые непосредственно направлены на защиту (предполагаемых) прав каждой из сторон подлежат нижеследующему анализу.

### **Непоправимость ущерба правам сторон**

Международный Суд неоднократно определял, что, условием применения временной меры является "настоятельная необходимость предотвратить непоправимый ущерб в отношении таких прав, прежде чем Суд вынесет свое окончательное решение" [9, § 32]. Международный трибунал по морскому праву применил аналогичные условия в рассмотренных в последнее время делах [11, § 41; 98, § 87].

В деле Гайана против Суринама Арбитражный трибунал, установленный согласно приложения VII к Конвенции по морскому праву 1982 г., применив по аналогии эти условия для разъяснения обязательства не ставить под угрозу или препятствовать в контексте деятельности,



связанной с разведкой и эксплуатацией углеводородов, определил следующее:

Следует отметить, что режим временных мер гораздо более ограничен, чем тот, который относится к деятельности в оспариваемых водах в целом. Как отметил Суд в деле *Aegean Sea*, право устанавливать временные меры является исключительным и применяется только в отношении тех видов деятельности, которые могут нанести непоправимый ущерб. Тем не менее дела, рассматривавшие такие меры, имеют информативный характер касательно видов деятельности, которые должны быть разрешены в спорных водах в отсутствие временной договоренности. Действия, которые отвечали бы стандарту, требуемому для предписания временных мер, другими словами действия, которые в свете возможного причинения ими непоправимого ущерба оправдывали бы использование исключительной власти, могли бы с легкостью подпадать под действие наименьшего порога оценки действий, препятствующих или ставящих под угрозу достижение окончательного соглашения. Следовательно, критерии, использовавшиеся международными судами и трибуналами при оценке представления о предписании временных мер, в частности наличие риска физического ущерба морскому дну или недрам, являются надлежащей основой для настоящего Трибунала при анализе предполагаемого нарушения стороной обязательств согласно статьям 74(3) и 83(3) Конвенции. [5]

Трибунал не дал разъяснений о том, почему исключительный характер временных мер поднимает порог “непоправимого ущерба” выше порогового уровня, применимого к обязательству “не ставить под угрозу или препятствовать”, предусмотренному статьями 74(3) и 83(3). Тем не менее, данное заключение, следующее из простого изложения смысла

данной фразы, получило поддержку большого количества авторов [19, с. 678; 21, с. 220; 20, с. 88].

После дела *Aegean Sea Continental Shelf*, тест “непоправимого ущерба” был использован несколькими трибуналами при разрешении вопроса о том, правомерно ли осуществление в неограниченной морской зоне той или иной оспариваемой деятельности. Однако, хотя формулировка этого критерия не изменилась, при пристальном рассмотрении можно заметить, что с течением времени стало меняться его содержание. В деле *Aegean Sea Continental Shelf* для определения действий как наносящих непоправимый ущерб было необходимо наличие физических изменений как условие *sine qua non* [101, § 32]. Арбитражный трибунал в деле *Гайана против Суринама* определил, что он руководствуется теми же критериями, “в частности, риск[ом] физического ущерба морскому дну или недрам” в контексте деятельности в области разработки и добычи углеводородов [5, §§ 466-469]. Однако в своем Предписании о временных мерах в деле *Гана против Кот-д’Ивуара* в 2015 году Международный трибунал по морскому праву, похоже, признал, что непоправимым образом может быть нарушено и право на информацию [11, § 96]. Другими словами, тест непоправимого ущерба может быть пройден и без наличия физического ущерба. Это подчеркивает, что первичный тест, применявшийся в случаях предписания временных мер, касался угрозы нанесения “непоправимого ущерба” не морской среде, а правам сторон. Непоправимый ущерб экологии, например, также является примером того, как требования теста могут быть удовлетворены в конкретном контексте деятельности, связанной с углеводородами. Если сравнивать с тестом “ставить под угрозу



или препятствовать" обязательств статей 74(3) и 83(3), можно указать, что критерий "риска физического ущерба морскому дну или недрам" был применен Трибуналом в деле Гайана против Суринама как соответствующий контексту рассматриваемых видов деятельности. Из этого, однако, не следует, что и при другом контексте наличие риска физического ущерба будет необходимо для задействования обязательств, предусмотренных статьями 74(3) и 83(3).

### Обоснованность прав

Наряду с условием наличия риска нанесения непоправимого ущерба правам государства, другим предварительным условием для предписания временных мер является необходимость обоснованности права на защиту. В отличие от теста на непоправимость, требование обоснованности является достаточно новым и противоречивым. Некоторые авторы были негативного мнения о введении требования на обоснованность [22, с. 123; 23, с. 114], аргументируя это главным образом тем, что материальные права и обязательства сторон не должны быть предметом оценки на стадии временных мер. Международный суд впервые выдвинул требование об обоснованности в деле Бельгия против Сенегала [12, § 151] и затем подтвердил его в последующих делах [13, § 18]. В Международном трибунале по морскому праву необходимость такого условия был впервые выдвинута Специальной палатой в деле Гана против Кот-д'Ивуара в 2015 году и впоследствии подтверждена в деле *Enrica Lexie* [11, §§ 58 и 62; 10, §§ 84-85]. Можно сделать вывод о том, что применение этого условия при предписании временных мер нашло свое место как в практике Международного Суда, так и Международного трибунала по морскому праву [25, с 318-319].

С учетом того, что это условие было впервые введено Международным Судом в деле Бельгия против Сенегала в 2009 году, неудивительно, что арбитражный суд не ссылаясь на тест обоснованности в деле Гайана против Суринама. Поэтому пока не существует прецедентов, где условия об обоснованности по аналогии применялись к обязательству воздерживаться статей 74(3) и 83(3) Конвенции по морскому праву 1982 г. Однако, исходя из требований принимать во внимание и необходимость, и допустимость, можно утверждать, что наряду с тестом на непоправимость к обязательству не ставить под угрозу или препятствовать будет применяться и условие обоснованности.

В связи с этим аргументом можно отметить, что если под целью обязательства не ставить под угрозу или препятствовать будет пониматься защита будущих прав государства в пределах его морских зон, то обязанность воздерживаться от злоупотребления в отношении неразграниченных районов будет применима только в отношении тех зон, где заявляемые будущие права имеют достаточную обоснованность. Однако существует опасность того, что расширенное применение теста на обоснованность в отношении обязательства не ставить под угрозу или препятствовать может привести к возникновению аргумента о том, что содержание этого обязательства также различается в зависимости от степени серьезности претензий другого государства применительно к оспариваемой морской зоне. Правда, тут же может быть выдвинут и контраргумент – содержание обязательства не ставить под угрозу или препятствовать не привязано непосредственно к существу требований каждой из сторон, поскольку это могло бы привести к потере смысла пунктов 3 статей 74 и 83, предписывающего совместные действия до



заклучения соглашения или вынесения решения по границе. Если считать концепцию “обоснованности” элементом формирующегося права по обязательствам по пункту 3, важно, чтобы оно оставалось на уровне *prima facie* условия порогового теста, как, например, было применено Международным Трибуналом в деле *Enrica Lexie* [10, §§ 84-85].

Способ применения Международным трибуналом по морскому праву теста на обоснованность в некоторых недавних делах, касающихся предписания временных мер, похоже, имеет некоторое сходство с концепцией о том, что правомочность деяния в неразграниченной зоне находится в зависимости с ее потенциальной предрасположенностью подвергаться опасности или препятствовать. В данном случае взаимоотношения между правами и обязательствами каждого из государств - сторон спора должны рассматриваться во взаимной связи друг с другом. Показательно в этом плане применение Международным трибуналом по морскому праву теста на обоснованность к обеим сторонам в споре по делу *Enrica Lexie*, а именно Италии и Индии [Там же]. Как правильно указал судья Гейдар, требования по предписанию временных мер должны быть обоснованы заявителем (в данном деле Италией), тогда как у противной стороны нет такого обязательства [107, §§ 19-20]. Тем не менее, Трибунал обязал обе стороны представить свидетельства обоснованности их прав. Возможно, причиной этому стало мнение Трибунала о том, что и Италия, и Индия могут иметь право преследовать итальянских морских пехотинцев и что Трибунал должен в равной степени обеспечить эти потенциальные права. Точно таким же образом обязательство воздержания должно в равной мере сохранять потенциальные права обоих государств, морские зоны которых

совпадают. Как утверждает Тас, “суть традиционной позиции заключается в том, что одностороннее осуществление суверенных прав государством в совпадающей зоне будет нарушать неприкосновенность суверенных прав другого государства и лишать его той прибыли, которое оно могло бы в противном случае иметь [26, с. 59].

Таким образом, можно констатировать, что при оценке непоправимости ущерба правам сторон при предписании временных мер основным критерием является то, будет ли оспариваемая деятельность ставить под угрозу или препятствовать достижению окончательного соглашения о делимитации, и для этого, возможно, необходимы более конкретные критерии в контексте отдельных видов деятельности.

Точно также пока неясно, будет ли обоснованность права на защиту, являющаяся предварительным условием для предписания временных мер, принята в качестве обратного элемента толкования обязательства не подвергаться опасности или препятствовать, предписываемого статьями 74(3) и 83(3). В большинстве ситуаций, когда правительство оценивает то, что оно может или не должно делать в одностороннем порядке в отсутствие предварительных договоренностей или даже активных переговоров с соседним государством, применение этого достаточно неопределенного критерия к оценке претензий другой стороны может быть непрактичным, а попытка сделать это может подорвать доверие к собственной правовой позиции. Однако в тех случаях, когда суд или трибунал находит нарушение обязательств, обоснованность морских претензий потерпевшего государства может приниматься во внимание при определении назначаемого ему типа и уровня возмещения.



**Использованные источники:****Международные договора**

1. Statute of the International Court of Justice // 33 UNTS 993.
2. Statute of the International Tribunal for the Law of the Sea [Электронный ресурс] // URL [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/annex6.htm](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/annex6.htm), дата обращения (07.01.2019).
3. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года (принята 10 декабря 1982 года, вступила в силу 16 ноября 1994 года) // 1833 UNTS, Basic documents No 36.

**Судебно-арбитражные дела**

4. Aegean Sea Continental Shelf case (Greece v Turkey) // (Interim Protection, Order of 11 September 1976) // [1976] ICJ Rep 3.
5. Award of the Tribunal in the Matter of an Arbitration between Guyana and Suriname (Arbitration between Guyana and Suriname) // (2007) XXX United Nations Reports of International Arbitral Awards (RIAA) 1.
6. Dispute concerning Delimitation of the Maritime Boundary between Ghana and Côte d'Ivoire in the Atlantic Ocean (Ghana/Côte d'Ivoire) // Request for the Prescription of Provisional Measures submitted by the Republic of Côte d'Ivoire under Article 290, paragraph 1 of the United Nations Convention on the Law of the Sea [Электронный ресурс] // URL [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no.23\\_prov\\_meas/C23\\_Request\\_prov\\_measures\\_translation\\_Reg.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.23_prov_meas/C23_Request_prov_measures_translation_Reg.pdf), дата обращения (07.01.2019).
7. Dispute concerning Delimitation of the Maritime Boundary between Ghana and Côte d'Ivoire in the Atlantic Ocean (Ghana/Côte d'Ivoire) // Written Statement of Ghana [Электронный ресурс] // URL [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no.23\\_prov\\_meas/Vol. I - Written\\_Statement\\_of\\_Ghana\\_FINAL.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.23_prov_meas/Vol. I - Written_Statement_of_Ghana_FINAL.pdf), дата обращения (07.01.2019).
8. Case concerning the Arbitral Award of 31 July 1989 (Guinea-Bissau v Senegal) (Provi-

sional Measures) // Order of 2 March 1990 // [1990] ICJ Rep 64.

9. The Pulp Mills (Argentina V Uruguay) case, Provisional Measures // Order of 23 January 2007 // [2007] ICJ Rep 8.
10. The "Enrica Lexie" Incident (Italy v India) // (Provisional Measures, Order of 24 August 2015) [Электронный ресурс] // URL [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no.24\\_prov\\_meas/C24\\_Order\\_24.08.2015\\_orig\\_Eng.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.24_prov_meas/C24_Order_24.08.2015_orig_Eng.pdf), дата обращения (07.01.2019).
11. Dispute concerning Delimitation of the Maritime Boundary between Ghana and Côte d'Ivoire in the Atlantic Ocean (Ghana/Côte d'Ivoire) // (Order of 25 April 2015) // 2015 ITLOS Case 23 [Электронный ресурс] // URL <https://www.itlos.org/en/cases/list-of-cases/case-no-23>, дата обращения (07.01.2019).
12. Questions relating to the Obligation to Prosecute or Extradite (Belgium v Senegal) // (Provisional Measures, Order of 28 May 2009) // [2009] ICJ Rep 139.
13. Certain Activities Carried out by Nicaragua in the Border Area (Costa Rica v Nicaragua) // (Provisional Measures, Order of 8 March 2011) // [2011] ICJ Rep 6.

**Литература**

14. R Lagoni, "Interim Measures pending Maritime Delimitation Agreements" // (1984) 78 American Journal of International Law.
15. M Miyoshi, "The Basic Concept of Joint Development of Hydrocarbon Resources on the Continental Shelf: With Special Reference to the Discussions at the East-West Centre Workshops on the South East Asian Seas" // (1988) 3 International Journal of Estuarine and Coastal Law.
16. DM Ong, "Joint Development of Common Offshore Oil and Gas Deposits: "Mere" State Practice or Customary International Law?" // (1999) 93 AJIL.
17. SP Kim, Maritime Delimitation and Interim Arrangements in North East Asia // Martinus Nijhoff 2004.





18. Thirlway “The International Court of Justice” // MD Evans (ed), International Law (4th edn) // Cambridge University Press 2014.
19. K Hossain, “United Nations Convention on the Law of the Sea and Provisional Arrangements Relating to Activities in Disputed Maritime Areas” // L del Castillo (ed), Law of the Sea, From Grotius to the International Tribunal for the Law of the Sea // Springer 2015.
20. N Okuwaki, “Obligations of Self-Restraint and Cooperation of Coastal States in Maritime Areas pending Delimitation” // presentation at The International Symposium on the Law of the Sea “The Rule of Law in the Seas of Asia: Navigational Chart for Peace and Stability” // Japan, 2015.
21. D Anderson and Y van Logchem, “Rights and Obligations, in Areas of Overlapping Maritime Claims” // S Jayakumar, T Koh and R Beckman (eds), The South China Sea Disputes and the Law of the Sea // Edward Elgar 2014.
22. J Sztucki, Interim Measures in the Hague Court // Brill Archive 1983.
23. J Merrills, “Interim Measures of Protection in the Recent Jurisprudence of the International Court of Justice” // (1995) 44 International & Comparative Law Quarterly.
24. M Nordquist (ed), United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. A Commentary, Vol II // Martinus Nijhof 1993.
25. Y Tanaka, “Unilateral Exploration and Exploitation of Natural Resources in Disputed Areas: A Note on the Ghana/Côte d’Ivoire Order of 24 April 2015 before the Special Chamber of ITLOS” // (2015) 46 Ocean Development & International Law.
26. D Tas, “Oil and Gas in the East China Sea: Maritime Boundaries, Joint Development and the Rule of Capture” // (2011) 29 International Energy Law Review.

#### INTERIM MEASURES PRESCRIBED BY INTERNATIONAL COURTS AND TRIBUNALS

##### Rajabov Əlkin.

The article reveals legal nature of one of the most important institutions of international procedural law – granting provisional measures. With reference to the number of the decisions delivered by various international judicial authorities on the law of the sea, the author conducts a comparative analysis of current practice concerning this issue and the issue of settlement of disputes under articles 74(3) and 83(3), and examines their interrelation.

**Key words:** *international law, international procedural law, international maritime law, provisional measures, convention on the law of the sea, peaceful settlement of international disputes, international court, international tribunal for the law of the sea, international judicial institutions, international arbitration.*

#### BEYNƏLXALQ MƏHKƏMƏLƏR VƏ TRIBUNALLAR TƏRƏFİNDƏN TƏYİN EDİLMİŞ MÜVƏQQƏTİ TƏDBİRLƏR

##### Rəcəbov İlkin.

Məqalədə beynəlxalq prosesual hüququn ən vacib qurumlarından biri olan müvəqqəti tədbirlərin verilməsi məsələləri tədqiq olunur. Müxtəlif beynəlxalq məhkəmə orqanlarının dəniz hüququ üzrə qəbul etdiyi qərarların sayına əsasən, müəllif bu məsələ ilə bağlı mövcud praktikanın müqayisəli təhlilini aparır, 74 (3) və 83 (3) məcəllələrinin qarşılıqlı təsirini nəzərdən keçirir.

**Açar sözlər:** *beynəlxalq hüquq, beynəlxalq prosesual hüquq, beynəlxalq dəniz hüququ, müvəqqəti tədbirlər, dəniz hüququ haqqında konvensiya, beynəlxalq mübahisələrin sülh yolu ilə həll edilməsi, beynəlxalq məhkəmə, dəniz qanunları üçün beynəlxalq məhkəmə, beynəlxalq məhkəmə qurumları, beynəlxalq arbitraj*



## AQRAR-SƏNAYE KOMPLEKSİNDƏ DÖVLƏT TƏNZİMLƏNMƏSİNİN AKTUAL MƏSƏLƏLƏRİ

**Z.Q.Quliyev,**

**Bakı Biznes Universiteti.**

Bakı AZ1122, H.Zərdabi küçəsi 88a

e-mail: zakirquliyev@inbox.ru

**Açar sözlər:** ərzaq təhlükəsizliyi, ərzaq bazarı, güzəştli vergitutma, investisiya fəaliyyəti, lizinq, dotasiya, kompensasiya, ərzağın girovu, büdcə assiqnasiyaları, zəmanətli və məqsədli qiymətlər.

### 1. Giriş

Müasir iqtisadi şəraitdə aqrar-sənaye kompleksinin ümumilikdə və onun müəssisələrinin ayrı-ayrılıqda iqtisadi fəaliyyətinin tənzimlənməsi aktuallaşmışdır. Bazar münasibətlərinə keçidlə bağlı olaraq aqrar-sənaye kompleksində dövlət müdaxiləsinin prinsiplərinə, metodlarına və formalarına tam şəkildə yenidən baxılması həyata keçirilir. Dövlət müstəqilliyimizin ilk illərində prioritet istiqamət kimi kənd təsərrüfatında sahibkarlıq fəaliyyətinin inkişafı üçün dövlət səviyyəsində aşağıdakı tədbirlərin həyata keçirilməsi nəzərdə tutulmuşdu:

- torpağın kəndliyə məxsusluğunun elan edilməsi;
- aqrar bölməyə dövlət müdaxiləsindən tam şəkildə imtina edilməsi.

Lakin Ulu Öndərin Heydar Əliyevin hakimiyyətə yenidən qayıdışından sonra aparılan uğurlu iqtisadi islahatlar birinci tədbiri tam şəkildə və ani olaraq həyata keçirilməsinə səbəb oldu, ikinci tədbirlə bağlı müəyyən

müsbət yubanmalar yaratdı ki, bu da sərbəst bazar iqtisadiyyatının mənfilikləri ilə bağlıdır. Belə ki, bu dövr, dövlətin bazarın fəsadlarını aradan qaldırmaqdan ötrü təsərrüfat fəaliyyətinə, və o cümlədən aqrar bölməyə müdaxiləsinin qaçılmaz olduğunu göstərdi. Qeyd olunmalıdır ki, dövlətin kənd təsərrüfatı məhsullarının, xammalın, balıq və dəniz məhsulları da daxil olmaqla ərzaq məhsullarının istehsalına, emalına və reallaşmasına, eləcə də aqrar-sənaye istehsalının istehsal-texniki xidmətinə və maddi-texniki təminatına iqtisadi müdaxiləsi artıq tam şəkildə qəbul edilmişdir. Aqrar sənaye kompleksində dövlət tənzimlənməsinin aşağıdakı məqsəd və vəzifələrini xüsusi olaraq göstərmək olar;

1. ASK-da dayanaqlı və davamlı inkişaf;
2. Respublikanın ərzaq təhlükəsizliyinin təminatı;
3. Əhalinin ərzaq təminatının yaxşılaşdırılması;
4. Kənd təsərrüfatı və digər sahələr arasında iqtisadi (qiymət) paritetinin saxlanılması;
5. Kənd təsərrüfatı və sənaye işçilərinin gəlir səviyyələrinin yaxınlaşdırılması;
6. ASK-da yerli əmtəə istehsalçılarının müdafiəsi.

Yuxarıda sadalanan vəzifələrdən irəli gələrək müasir ASK-da dövlət tənzimlənməsinin aşağıdakı 5 istiqamətini verə bilərik:

1. Kənd təsərrüfatı məhsulları, xammal və ərzaq bazarının formalaşdırılması və fəaliyyəti;



2. Maliyyələşdirmə, kreditləşdirmə, sığorta və güzəştli vergitutma;

3. Xarici iqtisadi fəaliyyətin həyata keçirilməsində yerli əmtəə istehsalçılarının maraqlarının qorunması;

4. ASK sahəsində elmin və elmi fəaliyyətin inkişafı;

5. Kəndin sosial sferasının inkişafı [1].

## 2. Torpağın xüsusiyyəti.

İstehsal vasitəsi kimi torpağın əsas xüsusiyyətlərindən biri də onun münbitliyidir. Torpağın münbitliyi təbii proseslər nəticəsində formalaşır və onun istehlak dəyərini yaradır. Kənd təsərrüfatı bitkilərinin məhsuldarlığı da torpağın münbitliyinin əsas göstəricisidir. Ona görə də kənd təsərrüfatının ən başlıca elementi olan torpaq haqqında ölkəmizdə bir çox qanunvericilik aktları mövcuddur ki, onlardan biri də 15 dekabr 2017-ci il tarixli “Torpağın münbitliyü haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunudur. Həmin qanun qəbul edilərkən ölkənin qanunvericiliyə daxil edilməsinin məqsədi Azərbaycan Respublikasında dövlət bələdiyyə və xüsusi mülkiyyətdə olan torpaqların münbitliyünün bərpasının artırılmasının və mühafizəsinin hüquqi əsaslarını müəyyən etməkdir. Torpağın münbitliyü qanunvericiliklə belə müəyyən edilmişdir ki, torpaq əlverişli morfoloji, fiziki-kimyəvi, mexaniki və bioloji şəraitdə bitkiləri qida elementləri, rütubət ehtiyatı və onların həyatı üçün digər vacib maddələrlə müntəzəm təmin etmə qabiliyyəti onun münbitliyi deməkdir. Torpağın münbitliyi təmin oluna bilən xüsusiyyətdir. Torpağın münbitliyinin artırılması onun münbitliyinin bərpası, artırılması və mühafizəsi sahəsində həyata keçirilən hüquqi, iqtisadi və təşkilati tədbirlər

sistemi vasitəsilə həyata keçirilir. Bütün bu tədbirlərin hamısı kənd təsərrüfatı sahəsində daha effektiv nəticələri almaq və daha çox məhsul əldə etmək məqsədinə xidmət etmək üçün nəzərdə tutulur. Torpaqların münbitliyinin təmin olunması sahəsində torpaq mülkiyyətçilərinin, istifadəçilərinin və icraçılarının vəzifələri də qanunla müəyyən edilmişdir. Belə ki, torpaqların münbitliyinin bərpası, artırılması və mühafizəsi sahəsində müəyyən olunmuş standartlara, normalara, qaydalara, reqlamentlərə və digər normativ hüquqi aktlara riayət etmək, torpaq sahəsi üzərində hüquqların həyata keçirilməsi zamanı Azərbaycan Respublikasının torpaq qanunvericiliyi ilə müəyyən edilmiş öhdəliklərə, məhdudiyyətlərə və servitutlara əməl etmək, torpaqların texnogen çirklənməsi və tənəzzülə uğraması halları barədə müvafiq icra hakimiyyəti orqanlarını məlumatlandırmaq, mülkiyyətində, istifadəsində və icarəsində olan torpaqlarda aqrokimyəvi, fitosanitar, ekoloji və taksikoloji müayinələrin, habelə torpaqların münbitlik xassələrinin göstəricilərinin uçotunun və monitorinqinin aparılmasına şərait yaratmaq hər bir şəxsin borcudur [2].

## 3. Aqrar-sənaye kompleksində dövlət dəstəyi

ASK-in dövlət dəstəklənməsi üzərə tədbirlərin maliyyələşdirilməsi üçün büdcə vəsaitlərindən və qeyri-büdcə mənbələrindən istifadə olunur. ASK-in dəstəklənməsinə və inkişafına yönəldilmiş büdcə vəsaitlərinin aşağıdakı məqsədlər üçün istifadəsi məqsəddüeyğundur:

1. Yeni texnika və avadanlıqların növlü toxumların və cins malqaranın əldə edilməsi də daxil olmaqla investisiya fəaliyyətinin



dəstəklənməsi. Kənd təsərrüfat sahəsində investisiya fəaliyyətinin əsas istiqaməti lizinq vasitəsilə kapital qoyuluşunun həyata keçirilməsi olduğundan dövlət köməyinin prioritet istiqaməti məhz lizinqin dəstəklənməsidir.

2. Torpağın məhsuldarlığının yüksəldilməsi, meliorasiya tədbirlərinin aparılması, dövlət meliorativ sistemin saxlanması, kənd təsərrüfatı bitkilərinin ziyanvericiləri və xəstəlikləri ilə mübarizə, heyvanların karantinli və xüsusi qorxulu infeksiyon xəstəlikləri haqqında xəbərdarlıq və onların ləğvi, eləcədə ətraf mühütün mühafizəsi üzrə elmi-tədqiqat işlərinin və tədbirlərinin aparılması. Heç də şübhə doğurmur ki, qeyd olunan tədbirlər uzunmüddətli xarakter daşdığından əlavə kapital qoyuluşunun həyata keçirilməsini tələb edir. Xüsusi olaraq vurğulanmalıdır ki, hətta yüksək rentabelliyyə malik olan təsərrüfatlar nəinki yeni meliorasiya qurğularının tikintisini təmin edə bilmirlər, həm də mövcud olanları tam şəkildə saxlamaq iqtidarında olmalıdır.

3. Aqrar sənaye istehsalı sahəsində kreditləşmə və sığorta. Kənd təsərrüfatı və fermer təsərrüfatlarının kreditləşməsinin zəruriliyi kənd təsərrüfatı məhsullarının istehsalının təşkilinin və burada dövrüyyə vəsaitlərinin formalaşmasının xüsusi xarakteri ilə şərtlənir. Bu cür kreditlərin təqdim edilməsinin əsas şərtlərindən biri kreditlərin və ssudaların məbləğinin və müddətinin əsaslandırılması üzrə hesablamaların aparılmasıdır. ASK-da sığorta o cümlədən kənd təsərrüfatı məhsullarının sığortalanmasına yönəlmiş siyasət kifayət qədər yeni siyasətdir. İqtisadiyyatın bu sahəsində sığorta əməliyyatlarının həyata keçirilməsinə nəzərə çarpacaq riskə baxmayaraq burada sığorta fəaliyyəti çox mənfəətli ola bilər. Axı heç də hər il qeyri-

məhsuldar olmur və sığorta ödənilməsi üçün zərurət yaranmır. Əksinə, riskin və məsuliyyətin sərhədinin düzgün müəyyən edilməsi zamanı sığorta tədiyyələrinin məbləği mümkün sığorta xərclərini tam şəkildə örtə bilər. Bundan başqa əsas fəaliyyətini ASK-da həyata keçirən sığorta təşkilatlarına çox ciddi vergi və digər güzəştlər nəzərdə tutulur.

4. Maddi resursların və elektrik enerjisinin əldə edilməsinə çəkilən xərclərin kompensasiyası, cins malqaranın alınması və saxlanması, elit toxuculuğuna və kənd təsərrüfatı bitkilərinin gibril toxumlarının istehsalına edilən dotasiyalar. Bu növ dövlət dəstəyinin həyata keçirilməsi mexanizmi daha da inkişaf etdirilməlidir. Kompensasiyaların aşağıdakı istiqamətdə həyata keçirilməsi məqbul sayıla bilər. a) büdcə vəsaitlərinin kənd təsərrüfatı məhsullarının maya dəyərinin səviyyəsinə və strukturuna maksimum təsir edən məhsul və xidmətlərin (ilk növbədə energetika məhsulları və nəqliyyat xidməti) dövlət tərəfində tənzimlənən daha aşağı qiymət və tariflərinin müəyyən edilməsi. İkinci nöqtəyi-nəzər üstünlük təşkil etməlidir.

5. Məhsul, xammal və ərzaq bazarının inkişafı və təstəklənməsi.

6. ASK sahəsində kadrların peşə hazırlığının təşkili, ixtisaslarının artırılması və yenidən ixtisaslaşdırmanın təşkili.

7. Maliyyələşmənin istiqamətləri və həcmi, hökumət tərəfindən təyin edilən digər dotasiya növləri və kompensasiyalar. Bu cür kompensasiyaların təyin edilməsi və təqdim edilməsi ancaq ASK-na dövlət dəstəyinə dövlət büdcəsinin nəzərdə tutduğu məbləğ çərçivəsində olmalıdır [3].

Xüsusi olaraq qeyd olunmalıdır ki, dövlət dəstəyi vəsaitlərinin müəyyən edilməsi üçün



ASK-dəki vəziyyəti əhatə edən informasiya aşağıdakıları dolğun və ətraflı şəkildə ifadə etməlidir:

1. Keçən ilə əsasən kənd təsərrüfatı məhsulları, xammal və ərzağın istehsal göstəriciləri və gələcək ilə ASK-in inkişaf perspektivlərinin qiymətləndirilməsi;

2. Əsas kənd təsərrüfatı məhsulları, xammal və ərzağın istehsal və istehlak balansı;

3. Kənd təsərrüfatı məhsulları, xammal və ərzaq qiymətlərinin, maddi-texniki resursların və kənd ərazisində göstərilən xidmətlərin qiymət və tariflərinin dinamikasının təhlili;

4. Kənd təsərrüfatı müəssisələri və kəndli (fermer) təsərrüfatlarının gəlir səviyyələri haqqında məlumat;

5. Keçən il üzrə məqsədli proqram və layihələrin yerinə yetirilməsinin hesabatı;

6. Növbəti il üçün məqsədli proqramlar üzrə təkliflər;

7. Məqsədli qiymətlərin və onlar əsasında hesablanılan zəmanət qiymətlərinin səviyyəsi, girov dərəcələri, dotasiyalar və kompensasiyalar, güzəştli vergiyə cəlb olunma haqqında məlumat;

8. Keçən il üzrə kənd təsərrüfatı məhsulları, xammal və ərzaq bazarının dövlət tənzimlənməsi haqqında məlumat;

9. Kəndin sosial inkişafı haqqında məlumat;

10. ASK-da elmin və elmi fəaliyyətin inkişafının təhlili.

Bu tip informasiyanın toplanması və işlənməsi Dövlət Statistika Komitəsinin ərazi bölmələrinin səlahiyyətlərinə aid olmasına baxmayaraq, bizim fikrimizcə, daha dəqiq nəticələr ixtisaslaşdırılmış təşkilatlar tərə-

findən məlumatların toplanması və işlənilib hazırlanması ilə əlaqədə oluna bilər. Bu təşkilatlar kimi informasiya məsləhət mərkəzləri çıxış edə bilər. Statistik hesabatın formaları daima yeniləşsə də, ayrı-ayrı müəssisələrin, onların birliklərinin və tam şəkildə sahənin fəaliyyəti və vəziyyəti haqqında informasiyanın müasir vəziyyətinin daha tam və dolğun şəkildə ifadə etməsini tələb edir. Bundan başqa statistik hesabatda məlumatların verilməsi forması həddən artıq iridir və əlavə təhlil olmadan bütün zəruri məlumatların keyfiyyətli və tez bir zamanda əldə olunmasına müəyyən çətinliklər yara bilər. İnformasiyanın toplanması və işlənməsi kənd təsərrüfatı sahəsində xüsusi biliklərə malik olan ixtisaslaşdırılmış müəssisələr tərəfindən həyata keçirilsə, qanunvericilik bazasında olan istənilən dəyişikliklərə maksimum operativ reaksiya verilir. Həm də informasiyanın toplanmasının istənilən səviyyəsində onun daxil olmasının keyfiyyətinə təsirli nəzarət də həyata keçirilə bilər [5].

Kənd təsərrüfatı əmtəə istehsalçılarında dövlət dəstəyinin əsas istiqamətləri kimi kənd təsərrüfatı əmtəə, məhsullar, xammal və ərzaq bazarının formalaşması və fəaliyyətinin dövlət tənzimlənməsini qeyd etmək olar. Bu növ tənzimlənmənin həyata keçirilməsində nəzərdə tutulur ki, kənd təsərrüfatı məhsullarının, xammal və ərzağın sərbəst reallaşdırılmasına zəmanət verilir. Bu zaman istehsal və istehlak balansının pozulması, eləcə də kənd təsərrüfatı məhsulları, xammal və ərzaq bazarında ayrı-ayrı növlərin reallaşdırılmasının qeyri-mümkünlüyü hallarında dövlət onların reallaşdırılmasına zəmanətçi kimi çıxış edir. Lakin, qeyd edilməlidir ki, verilmiş normanın reallaşdırılması üçün əla-



və qanunverici və normativ işləmələr lazımdır.

Kənd təsərrüfatı məhsullarının, xammal və ərzağın dövlətin iştirakı ilə girovunda girovsaxlayan kimi hökumət tərəfindən səlahiyyətəndirilmiş hüquqi şəxslər, girovverənlər şəxsində isə ASK sahəsində əmtəə istehsalçıları çıxış edirlər. Girova qoyulan kənd təsərrüfatı məhsullarının, xammal və ərzağın siyahısı, girov dərəcələri, müəyyən olunmuş qaydada dövlətin mülkiyyətinə qəbul edilmiş kənd təsərrüfatı məhsulları, xammal və ərzağın istifadəsi qaydası və verilmiş girovun digər şərtləri hökumət tərəfindən təyin olunur. Girovun predmeti kimi, artıq istehsal olunmuş və ya gələcək məhsul çıxış edə bilər. Belə vəziyyət kənd təsərrüfatı məhsullarının kreditləşməsi imkanlarını əhmiyyətli şəkildə genişləndirir. Təbii olaraq, belə kreditləşmə sxemi kredit təsərrüfatlarının maddi itkilərinin riskini və onlar tərəfindən dövrüyyə vəsaitlərinin həcmünün yüksəldilməsi zərurətini nəzərdə tutur. Lakin həmin girov formasının dövlət tərəfindən dəstəkləndiyi faktı, büdcə vəsaitlərindən istifadə edilməsi hesabına itkilərin minimumlaşdırılmasını təmin edir.

Dövlətin kənd təsərrüfatı məhsulları, xammal və ərzağın girovunda iştirakı aşağıdakı formada həyata keçirilir.

- Büdcə resurslarının ayrılması
- Kreditləşmə
- Büdcə assiqnasiyalarının ayrılması və ya təyin olunmuş qaydada dövlət mülkiyyətinə qəbul olunan kənd təsərrüfatı məhsulları, xammal və ərzağın saxlanması və emalı üzrə xərclərin kompensasiyası üçün zəruri olan kreditləşmə.

Dövlət mülkiyyətinə qəbul edilmiş girov qoyulmuş kənd təsərrüfatı məhsulları, xammal

və ərzaq dövlət əmtəə intervensiyasının (müdaxiləsinin) həyata keçirilməsi, dövlət ərzaq fondlarının formalaşması və digər məqsədlər üçün istifadə olunur.

Dövlətin kənd təsərrüfatı məhsulları, xammal və ərzağın girovu əməliyyatlarında iştirakının sadalanan tədbirləri bu cür əməliyyatların dövlətin iştirakı olmadan da aparılmasını istisna etmir. Tədarük və əmtəə intervensiyasının (müdaxiləsinin) dövlət tərəfindən aparılması kənd təsərrüfatı məhsulları, xammal və ərzaq bazarının sabitliyi üçün həyata keçirilir [6].

Kənd təsərrüfatı istehsalçılarının dotasiya və kompensasiya regionların, sahələrin və ayrı-ayrı müəssisələrin gəlirlərinin və xərclərinin büdcə tənzimlənməsi elementinə aid olduğundan, onun təqdim edilməsi müvafiq büdcədə həmin məqsədlərə məqsədli vəsaitlərin ayrılması zərurətlə şərtlənir. ASK kreditləşməsinin dövlət tənzimlənməsinin həyata keçirilməsində büdcədən aşağıdakı vəsaitlər ayrılır:

- Mövsümü xərclərin qısamüddətli kreditləşmənin və ASK-da zəruri ehtiyatların saxlanması;
- ASK-nin uzunmüddətli kreditləşməsi;
- Kənd təsərrüfatı məhsulları, xammal və ərzağın dövlət ehtiyatları üçün tədarüklərin avanslaşdırılması;
- ASK-da lizinq.

Bundan başqa qeyd etmək yerinə düşər ki, ASK-da xüsusi hesablamalar sistemi dövlət tənzimlənməsinin istiqamətlərindən biri hesab edilir.

Elmi-tədqiqatların həyata keçirilməsinə tələbat ASK sahəsində elmin əsas istiqamətlərinin və elmi fəaliyyətin dövlət tənzimlənməsinin zəruriliyini şərtləndirir. Dövlət



dəstəyinin göstərilədiyi elmi və elmi fəaliyyətin əsas istiqamətləri kimi aşağıdakılar çıxış edə bilər:

- fundamental və tətbiqi elmi tədqiqatlar;
- elmin inkişafı və elmi fəaliyyətin həyata keçirilməsi sahəsində dövlət proqramları;
- müvafiq tədris ocaqlarında mütəxəssislərin hazırlanması, ixtisaslarının artırılması və yenidən ixtisaslaşdırılması;
- məsləhətçi xidmətlərin fəaliyyəti və informasiya.

ASK-da dövlət dəstəyinin spesifik istiqaməti lizinq əməliyyatlarının həyata keçirilməsində dövlət dəstəyidir. Dövlətin iştirakı ilə ASK-da lizinq hökumət və icra orqanları tərəfindən təyin olunmuş hüquqi şəxs həyata keçirir. Kənd təsərrüfatı sahəsində təsərrüfatçılıq subyektləri dövlətin iştirakı olmadan da lizinq həyata keçirə bilər. Bu zaman əməliyyatların həyata keçirilməsi qaydası mülki qanunvericiliklə tənzimlənir.

ASK-da dövlətin qiymət siyasəti zəmanətli və məqsədli qiymətlərin tətbiqi vasitəsilə həyata keçirilir. Kənd təsərrüfatı məhsulları, xammal və ərzaq bazarında iqtisadi münasibətlərin əsası kimi tələb və təklifin təsiri altında formalaşan bazar (müqavilə) qiymətləri durur. Lakin bir sıra hallarda məhsul bazarının tənzimlənməsi və əmtəə istehlakçılarının saxlanılması məqsədilə dövlət zəmanətli və məqsədli qiymətlər tətbiq etmiş olur. Zəmanət qiymətləri kənd təsərrüfatı məhsulları, xammal və ərzağın orta bazar qiymətləri zəmanət qiymətindən aşağı olduğu hallarda tətbiq olunur. Zəmanət qiymətləri məqsədli qiymətlər arasında dövlət hakimiyyəti orqanları tərəfindən təyin olunur. Zəmanət qiymətləri dövlət dəstəyinin digər

formalarının nəzərə alınması ilə ASK-da iqtisadi inkişafının məqsədlərinə müvafiq olaraq geniş təkrar istehsal üçün kifayət olan kənd təsərrüfatı əmtəə istehsalçıları tərəfindən gəlirlərin əldə edilməsini təmin etməlidir. Yəni kənd təsərrüfatı məhsullarına zəmanət qiymətləri dövlət tariflərindən biridir və kənd təsərrüfat məhsullarının müxtəlif növlərinin istehsalına və reallaşmasına çəkilən xərcləri və normativ rentabelliği (mənfəət normasını) daxil etməlidir.

Məqsədli qiymətlər (normativ indikatorlar) hökumət tərəfindən kənd təsərrüfatı və sənaye məhsullarının qiymətlərinin paritet nisbətində təmin edilməsi üçün vergilərin yığılması və digər tədiyələrlə bağlı xərclərin, kreditlər üzrə faizlərin ödənilməsini, kənd təsərrüfatı işçilərinin iqtisadiyyatın digər sahələri üzrə işçilərin orta gəlir səviyyəsinə bərabər gəlirlərin əldə edilməsi və geniş təkrar istehsalın genişləndirilməsi üçün kifayət qədər mənfəəti təmin etməlidir [4].

#### Ədəbiyyat siyahısı:

1. İbrahimov E.R. “Heydar Əliyev və dövlət aqrar siyasəti”. Bakı, “Gənclik”, 2003.
2. 15 dekabr 2017-ci il tarixli “Torpağın münbütliyü haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu.
3. İbrahimov İ. H. Kənd təsərrüfatının inkişafı və sahibkarların formalaşması problemləri. Bakı, 2005.
4. Balayev R. Y. Urbanuzasiya: şəhər iqtisadiyyatı və ərzaq problemləri. Bakı, 2007.
5. Salahov S.V. Aqrar iqtisadiyyatın dövlət tənzimlənməsi problemi. Bakı, 2004.
6. Quliyev E.A. Etibarlı ərzaq təminatı sistemi: kooperasiya və inteqrasiya problemləri. Bakı, 2013.



## АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ АГРОПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА

**З.Г.Гулиев.**

Вопросы государственного регулирования деятельности агропромышленного комплекса всегда были в центре внимания органов власти как центральной, так и на местах. С переходом к рыночной экономике, как водится, произошел полный пересмотр принципов, методов и форм государственного вмешательства и агропромышленный комплекс.

Задачами государственного регулирования агропромышленного производства являются: стабилизация развитие агропромышленного производства; обеспечение продовольственной безопасности; улучшение продовольственного обеспечение населения; поддержание экономического паритета между сельским хозяйством и другими отраслями экономике; сближение уровней дохода работников сельского хозяйства и промышленности; защита отечественных товаропроизводителей в сфере агропромышленного производства.

Основные направления государственного регулирования агропромышленного производства; формирование и функционирование рынка сельскохозяйственных продукции, сырья и продовольствия; финансирование, кредитование, страхование, льготное налогообложение; защита интересов отечественных товаропроизводителей при осуществлении внешнеэкономической деятельности; развитие науки и осуществление научной деятельности в сфере агропромышленного производства; развитие социальной сферы села.

**Ключевые слова:** *безопасность продукта, продуктовые рынки, льготное налогообложение, инвестиционная деятельность, лизинг, компенсация, залог продукта, бюджетные ассигнования, гарантийные и целевые оценки.*

## ACTUAL PROBLEMS OF REGULATION AGRO-INDUSTRY

**Z.G.Guliyev.**

Matters of state regulation of agro-complex has always been the focus of governments-both central and ritld. With the transition to a market economy, as makes a, complete revision principles., methods and forms of government intervention in agro complex.

The objectives of state regulation of agro-industrial are to stabilize the development of the agro-industrial production, food security, improving food population; maintain economic parity between agriculture and other sectors of the economy, income convergence of agriculture and industry, protection of domestic producers in the agro-industrial production.

The main directions of state regulation of agro-production; the formation and functioning of markets for agricultural products, raw materials and food, finance, credit, insurance, preferential taxation, protection of the interests of domestic producers in implementing foreign trade activities, development of science and scientific activities in the field of agro-industrial production, development of social sphere village.

**Keywords:** *food security, food market, discounted taxation, investment activity, leasing, dotation, compensation, food collateral, budget allocations, guaranteed and targeted prices.*





## НЕКОТОРЫЕ ЭКОНОМИКО-ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГОСУДАРСТВ В АСПЕКТЕ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНО- ТОРГОВЫХ ОТНОШЕНИЙ

Эльза А. Ахмедова,  
преподаватель кафедры «Регулирование экономики» Азербайджанского государственного экономического университета.

*В данной статье рассматривается актуальность и важность вопросов о транспортной безопасности государств в международных экономических отношениях, как одной из составляющих частей экономического права. Одновременно затронуты вопросы, имеющие принципиальную важность для формирования нового международного экономического порядка.*

**Ключевые слова:** экономическая безопасность; международные экономические отношения; международное экономическое право; Азербайджанская Республика; транспортная безопасность, и др.

В современной науке вопросы безопасности государств, с точки зрения экономики, продолжают оставаться одним из наиболее актуальных и обсуждаемых понятий. Хотя понятие экономической безопасности определяется по-разному, однако, многие авторы сходятся во мнении, что это понятие должно содержать положения, относящиеся к соответствующему состоянию национальной экономики. А именно, когда: а) защи-

щаются национальные интересы и демонстрируется устойчивость к внешним и внутренним угрозам и рискам, б) как способность развивать и защищать самые важные для жизни людей, общества и государства интересы, в) существует общность потребностей, при которых государство, общество и личность прогрессивно развиваются.

Общепризнанно и то, что экономическая безопасность это не только одна из составляющих национальной безопасности, охватывающая безопасность оборонную и экологическую, но и задачи и интересы, имеющие первостепенное значение для государства.

По нашему мнению, множество представленных определений безопасности в экономическом плане являются достаточно интересными и важными, например, предложенное в учебнике, под редакцией Сенчагова В.К. (1), а также некоторых других авторов. Так, данный автор справедливо считает, что, в частности, для России проблема экономической безопасности является одной из самых важных для развития и существования России в качестве единого суверенного государства.

Полагаем, что такой подход закономерен не только для российского государства, но и, по – существу, для любой



страны на постсоветском пространстве, в том числе и для Азербайджанской Республики, поскольку это обуславливается универсальностью понятия о безопасности, выступающим ключом в связке экономики и безопасности.

Вместе с тем, по справедливому замечанию Гончаренко Л. П (2), рассматривать категорию экономической безопасности стоит как экономическое состояние институтов власти, при которых уровень оборонного, политического и социального развития Российской Федерации обеспечивается в достаточной мере и является прогрессивным. Выполняются независимость и неувязимость интересов экономического плана в отношении возможных внешних и внутренних угроз и воздействий.

Примечательно, что выполнение этих требований весьма существенно в деле решения и перспективе этой проблемы, и ее актуальности, как для интересов РФ, так и любого суверенного постсоветского государства.

Очевидно и то, что первоочередными задачами экономической безопасности современных государств, особенно тех развивающихся, которые относительно недавно приобрели независимость, это обеспечение непрерывного и пропорционального экономического роста, взятие под контроль безработицы и инфляции, формирование эффективной экономической структуры и развитого рынка ценных бумаг. Важным также является сокращение государственного долга и дефицита бюджета, обеспечение защиты в социальном

плане и повышение у населения надлежащего уровня жизни. Поддерживается на устойчивом уровне национальная валюта, а также другие валюты, определяющие стратегию безопасности в экономическом плане в качестве формирования и обоснования приоритетов стратегического плана, интересов национальной сферы, механизмов и средств решения вопросов.

В экономической безопасности, и ее макроэкономическом анализе, необходимо выделить и такие составляющие как независимость экономического плана, стабильность национальной экономики, ее устойчивость, а еще – способность к прогрессу и саморазвитию. В отношении же экономической независимости, – она подразумевает возможность выполнить государственный контроль над использованием ресурсов национального значения и способность обеспечивать конкурентные национальные преимущества. Так будет обеспечено равноправное участие государств в международной торговле.

Стабильность и устойчивость национальной экономики предполагает надежность и прочность всех элементов системы экономики, защиту всех собственнических форм, сдерживание факторов дестабилизации. Способность к прогрессу и саморазвитию понимается, как способность самостоятельно воплощать в жизнь национальные интересы, создавать благоприятный климат для новых инвестиций, развивать потенциал интеллектуального плана. Важно при этом, чтобы экономика, которая постоянно развивается, была спо-



собна не только демонстрировать противостояние внешним и внутренним угрозам, но и смягчать последствия процессов дестабилизации.

Общепризнанно и то, что в число объектов экономической безопасности входят, в первую очередь, государство, общество, граждане, предприятия, учреждения и организации, территории, объекты особого назначения. Кратко говоря, основной субъект экономической безопасности это государство, осуществляющее свои функции в этой области через соответствующие органы законодательной, исполнительной и судебной ветвей власти.

В системе экономической безопасности определяющую роль играют национальные экономические интересы, их приоритеты. Для определения данных национальных интересов, в свою очередь, необходимо осуществление, например: анализа текущего состояния экономики и выявление тенденций развития; моделирование и прогнозирование социально-экономического развития; корректировка мер государственного регулирования с целью достижения желаемых целей, и др. В указанных действиях особое значение представляет, в частности, разработка системы экономических показателей, которые бы содержали количественную оценку социально-экономического развития страны, что, безусловно, требует отражения в действующей статистике, и другие меры.

Относительно приоритетных экономических интересов государства, что, в целом, общепризнанно, что ими являются:

создание самодостаточной социально ориентированной экономики; сохранение и развитие интеллектуального и научно-технического потенциала; обеспечение экономически безопасных условий жизнедеятельности общества; построение равноправных и взаимовыгодных экономических отношений с другими государствами и некоторые другие приоритеты.

Угрозами экономической безопасности страны является совокупность условий и факторов, создающих опасность жизненно важным интересам личности, обществу, государству, затрудняют или делают невозможным реализацию национальных экономических интересов. При этом, выделяют как внутренние, так и внешние угрозы экономической безопасности страны.

В число внутренних угроз экономической безопасности государства входят: 1) неопределенность государственной научно-технической политики, 2) сокращение объемов производства в ведущих отраслях, 3) разрыв хозяйственных связей, монополизация экономики и криминализация общества, 4) структурные диспропорции, большой внутренний долг, высокий уровень изношенности основных фондов, 5) энергетический кризис, 6) низкий уровень производительности труда и инвестиционной деятельности, и др.

Внешние угрозы экономической безопасности государства это: 1) экономическая зависимость от импорта и отрицательное внешнеторговое сальдо, 2) нерациональная структура экспорта, выра-



жающаяся в чрезмерном вывозе сырьевых ресурсов, 3) потеря позиций на внешних рынках и рост внешней задолженности, 4) нерациональное использование иностранных кредитов, 5) неконтролируемый отток валютных ресурсов за границу, размещение их в зарубежных банках и другие угрозы.

Как видно, с учётом приоритетных национальных интересов и угроз экономической безопасности страны должны определяться меры государственной политики экономической безопасности, охватывающие научно-техническую, экономическую, социальную сферы, а также политику, военную, экологическую, информативную сферы для обеспечения в целом национальной безопасности страны.

Однако, современный мир движется в сторону глобальных торгово-транспортных проектов или преференциальных торговых соглашений институционального типа, которые, с одной стороны, должны предусматривать обязательства на договорной основе по облегчению и сокращению времени прохождения готовых и промежуточных товаров и услуг через границу и, с другой стороны, по институциональному реформированию самих экономик за границей.

Так, в настоящее время, обращает на себя внимание план-график реализации указа Президента России – повысить к 2024 г. грузооборот Северного морского пути (СМП) до 80 миллион тонн ежегодно, на что потребуется 905,6 миллиарда руб. (3) Из них, как указывает тот же источник,

в 235,9 млрд. руб. обойдётся соединение Северной и Свердловской железный дорог и выход транспортной системы к Северному морскому пути; а 169 млрд. руб. выделено на федеральную программу «Морские пути».

Определённый торгово-экономический интерес вызывает перечень мероприятий, среди которых, например, строительство нескольких ледоколов, в том числе, ледокола по так называемой «смешанной схеме», или, продление срока пользования некоторых ядерных установок судов атомно-технологического обеспечения, или, хранилища жидких радиоактивных отходов, и некоторые др.

Естественно, целью намеченных на относительно далёкую экономическую перспективу мероприятий является последовательное развитие особой, торгово-транспортной магистрали – Северный морской путь. Арктическая зона имеет принципиальное значение для российских экономических интересов, поскольку в этой зоне создаётся около 20% валового внутреннего продукта государства и обеспечивается более 25% его экспорта, не говоря о том, что здесь не только находится его главная минерально-сырьевая база, но уже добывается и производится более 90% никеля и кобальта, более 80% газа, 25% нефти и т.д. Совокупный объем инвестиций в проекты развития сырьевой базы и логистического потенциала Арктики до 2050 г. оценивается в 13,5 трилл. руб. При этом 5,5 трилл. должны быть освоены уже к 2024 г (3).

Всё это свидетельствует о том, что



Северный морской путь, соединяющий порты европейского и дальневосточного побережий, приобретает важнейшее значение, позволяющий, по мнению экспертов, не только значительно снизить стоимость транспортировки сжиженного природного газа, но и сократить срок поставки газа в Азию с 36 до 19 дней. Сейчас в зимний период транспортировка осуществляется через Суэцкий канал, соединяющий Средиземное и Красное моря. Для сравнения: путь из Владивостока до Санкт-Петербурга по Северному морскому пути составляет 14 тыс. км, через Суэцкий канал – 23 тыс. км.

Объективно говоря, можно отметить, что кроме экономии на топливе, уменьшение продолжительности рейса, автоматически сокращаются расходы на оплату труда персонала и уменьшается стоимость фрахта (провозная плата за транспортировку грузов или использование судна).

В месте с тем, по мнению некоторых специалистов, иностранных партнеров, в развитии северного маршрута больше всего заинтересован Китай. Так, по словам одного из руководителей Института стратегического сотрудничества Китая и России, арктический путь снизит стоимость транспортировки товаров в Европу в два раза: «Сырая нефть, потребляемая морским транспортом Китая, является самым большим фактором в стоимости доставки. Цена топлива составляет половину от общей стоимости фрахта».

Среди других преимуществ СМП по сравнению с Суэцким каналом – отсутствие очередей и платежей за проход судна, при этом, северный маршрут более

безопасен. Традиционный южный путь проходит через пиратский Малаккский пролив и сомалийские воды, что означает более высокие затраты на обеспечение безопасности рейсов. Из-за обострения ситуации на Ближнем Востоке также возникают риски остановки движения через Суэцкий канал.

Как известно, в августе 2018 г. произошло важное событие, когда компания Maersk Line (Дания), мировой лидер по морским грузовым перевозкам, отправила судно в пробный рейс по Северному морскому пути, что рассматривалось как особое явление, открывающее новую страницу в истории торгового мореплавания. Среди достоинств имеются в виду такие важные факторы, как относительная безопасность, эффективность и востребованность российской Арктики, всего Северного морского пути как международного транспортного коридора.

Однако, данная компания не торопится рассматривать этот маршрут как единственную коммерческую альтернативу существующей сети, поскольку фактически, имеются в данном случае не только «плюсы», но некоторые весьма существенные «минусы». Так, главный недостаток Северного пути – суровые природные условия и ограниченный навигационный сезон. Во многом эта проблема решается с помощью атомных ледоколов, но их пока недостаточно. Как считают некоторые специалисты, ожидать увеличения числа ледоколов в ближайшей перспективе не приходится даже с учетом того, что в 2019-2021 годы должно быть построено не менее трех новых ледоколов.



Действительно, в практическом плане, по своим географическим и климатическим особенностям, арктическое пространство существенно отличается от других частей земного шара и Мирового океана. Соединяясь с территорией арктических государств, ледовой массив – «суша» – более, чем на триста дней в году перекрывает акваторию морей Арктики, что делает их по существу непригодными для обычного, тем более, для международного судоходства. Однако, факт того, что приарктические страны в течение долгого времени осваивают «свою» территорию, позволяет рассматривать их в качестве наиболее заинтересованных и, с другой стороны, обладающих особыми правами на Арктику (5).

Возвращаясь к сегодняшним дням, можно отметить, что немаловажной проблемой является отсутствие, более или менее, точного климатического прогноза. Несмотря на стремительное таяние арктических льдов в условиях глобального потепления, через 30-40 лет, по некоторым данным, ситуация может кардинально измениться. Похолодание может существенно повлиять на условия работы, а значит – неясно, стоит ли инвестировать средства в строительство судов для Севморпути. По мнению некоторых экспертов, если в осенние месяцы путь займет 10-12 дней, то дальше отклонения доходят до 40 суток, из-за чего может подрываться экономика, или, судовладельцы и грузоотправители не могут строить бизнес-планы, т.д.

Ещё серьёзным, дополнительным «минусом», также, по мнению соответствующ-

щих специалистов, является отсутствие сводных данных по максимальной пропускной мощности Севморпути, и его единого оператора этого маршрута, а также отсутствие инфраструктуры и регулярной грузовой базы на всем его протяжении. Например, контейнеровоз компании Maersk, который отправился в пробный рейс по этому пути в летний период 2018 г., даже не смог загрузиться рыбой. Это стало невозможным, поскольку в порту не хватало, например, так называемых рефрижераторов, обычно используемых для подключения охлаждаемых контейнеров, и других технических приспособлений.

В силу данных и других обстоятельств, перечисленные проблемы мешают популяризации и монетизации Северного морского пути. И для сравнения, можно отметить, что если транзит грузов через Суэцкий канал превышает миллиард тонн, то транзит через Севморпуть колеблется на показателе около 200 тыс. т. Иными словами, реальная ситуация такова, что количество транзитных судов, которые проходят по нему за год, равно числу судов, за день проходящих по Суэцкому каналу. Хотя цели и задач России, в основном, весьма амбициозны, поскольку, факт, что в 2017 г. объем грузоперевозок по Севморпути составил около 10 млн. т. И только к 2024 г. объем транспортировки грузов может достигнуть лишь 52 млн. т. в год.

Вполне возможно и не исключено, что при условии реализации всех заявленных мероприятий по развитию маршрута и сопутствующей ему инфраструктуры этот морской путь может со временем стать



не только главной национальной трассой, но и одним из лидеров мирового судорождения поскольку есть мнение и намерение, в частности, Китая после 2020 г. направлять через этот путь до 15% своего внешнеторгового оборота с Европой.

Что касается транспортной безопасности, как одной из составных частей экономической безопасности, то можно подчеркнуть, что в современную эпоху её обеспечение, в частности, при международных перевозках является также одной из ключевых проблем современных экономических отношений. Её решение является не только важной задачей для международных транспортных организаций, но рассматривается как составная часть политики государств в транспортной сфере.

Транспортная безопасность является одним из необходимых факторов для международных транспортных перевозок, осуществляемых между двумя и более государствами на основе определяемых условий заключенных между ними договоров (соглашений).

Несмотря на то, что принцип безопасности транспортных перевозок обладает производным характером от общих принципов транспортного права, он гармонирует, согласуется с требованиями императивных международно-правовых норм, в частности, с положениями Венской конвенции 1969 г. о праве международных договоров. В её ст. 53 указывается, что «императивная норма публичного международного права является нормой, принимаемой и признаваемой международным сообществом государств, в целом, и уклонение от нее недопустимо».

Характерно и то, что принимая во внимание важность вышеотмеченных принципов, Азербайджанская Республика (6), как и другие страны постсоветского пространства, закрепила верность им в своем Основном законе. Можно отметить и то, что реализация принципа организации перевозок, обеспечение их безопасности, стало одной из конституционных задач для деятельности государственных органов в транспортной области.

Вместе с тем, общепризнанные принципы и нормы современного международного права оказывают большое воздействие на транспортную безопасность государств, что определяет возможность её организации при перевозке пассажиров, грузов и багажа, а также характер претворяемых с этой целью в жизнь необходимых мер. Указанное обстоятельство приобретает значение и в том смысле, что при международной перевозке опасных и особо опасных грузов, предопределена не только первостепенная обязанность вступать во взаимовыгодные экономические отношения, но и задача равноправного их регулирования.

Как видно, в настоящую эпоху принцип транспортной безопасности, стал одним из основных (специальных) принципов современного международного транспортного права, приобрёл особую значимость для государств, в частности, для перевозки пассажиров и грузов в процессе их транспортной деятельности. Как для любого вида безопасности, главной в международной перевозке является приоритетность человеческой жизни при неукоснительном соблюдении транспортной безопасности.



Транспортная безопасность (7) должна обеспечиваться не только международно-правовыми средствами и мерами, но и правового регулирования и исполнения в отношении любых международных транспортных операций. Вместе с тем, необходимо не наносить какой-либо ущерб экологическому состоянию окружающей среды, не допускать нанесения вреда интересам субъектов или возникновения негативных для них последствий.

Очевидно, что перечисленные и иные значительные факторы легли и создали устойчивую основу для развития и укрепления основы как для реализации энерготранспортных проектов первостепенной важности, так и для национальной и экономической безопасности Азербайджана. Примечательно, что крупномасштабная работа стратегического характера была достигнута не только отстаиванием собственных национальных и экономических интересов, но и благодаря использованию возможностей экономической дипломатии, успешным сочетанием экономики и политики.

Одновременно можно отметить, что благодаря усилиям нашего государства за последние годы расширилось его транспортное сообщение с многими другими странами, в особенности, со странами-членами Европейского Союза (8). А экспортный нефтепровод Баку-Тбилиси-Джейхан (БТД) и экспортный газопровод Баку-Тбилиси-Эрзурум внесли достойный вклад в обеспечение энергетической безопасности в мире. Кроме того, можно отметить и подписание итогового инвести-

ционного решения по проектам TANAP и TAP, являющимся составной частью Южного газового коридора, имеющего исключительное значение в обеспечении энергетической безопасности региона и Европы, а также по проекту «Шахдениз-2». Значительная часть работ по этим проектам уже выполнена.

Благодаря вложению крупных инвестиций в транспортный сектор осуществлены масштабные проекты, направленные на реализацию транзитного потенциала. Так, усилилась деятельность транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА), была сдана в эксплуатацию железная дорога Баку-Тбилиси-Карс, состоялось открытие терминала в комплексе Бакинского международного морского торгового порта, реализуются проекты строительства магистральных дорог по транспортным коридорам Север-Юг и Восток-Запад.

В настоящее время в нашей стране начинается новый этап экономической либерализации, структурных реформ. Основная задача на этом этапе заключается в создании эффективной экономики, осуществлении действенной социальной политики, основанной на более здоровой экономической базе. Следует учесть, что Азербайджан, взявший за основу тезис «Лучшая социальная политика – это правильная экономическая политика», как и многие страны Восточной Европы, успешно завершил период экономической трансформации.

Новый этап экономического развития в Азербайджане характеризуется разви-





тием не нефтяного сектора и предпринимательства, снижением уровня бедности, открытием большого числа рабочих мест. Одновременно развиваются наши регионы, что сопровождается повышением экономической активности в провинциях. Посредством государственных инвестиций модернизируются наши инфраструктурные объекты. Как потенциальные отрасли не нефтяного сектора развиваются сфера услуг, строительство, связь и информационные технологии, транспорт, туризм, перерабатывающий сектор. Устойчивый характер носит политика поддержки государством сельского хозяйства.

С целью обеспечения устойчивости успехов, достигнутых в области социально-экономического развития нашей страны, была принята Концепция развития «Азербайджан 2020: взгляд в будущее». В рамках Концепции утверждены и исполняются 53 документа, включающих развитие не нефтяного сектора, совершенствование транспортной, транзитной и логистической инфраструктуры. Предусмотрено сбалансированное развитие регионов, обеспечение перехода к информационному обществу, развитие человеческого капитала и построение системы эффективной социальной защиты, усиление институционального потенциала, развитие гражданского общества, защита окружающей среды и другие вопросы.

#### Использованная литература и источники:

1. Подробнее см. Экономическая безопасность России: Общий курс: Учебник. Под ред. В.К. Сенчагова, 2-е изд., М.: Дело, 2005;
2. Гончаренко Л.П. Управление безопасностью. Учебное пособие. М., 2005; и др.
3. См. интернет ресурс: Lenta.ru . Материал «Россия строит триллионный маршрут для всего мира» от 24.01.2019.
4. Основы современного правового режима Арктики были заложены ещё в первой половине XIX в., после заключения ряда двусторонних соглашений и договоров, как например, российско-шведские договоры 1806 и 1826 годов, российско-американская конвенция 1824 г., российско-английская конвенция 1825 г., и другие акты. Более того, арктические пространства были присоединены к России по праву первооткрытия, что соответствовало международной доктрине того времени, касающейся приобретения суверенитета на вновь открываемые территории. Тем не менее, есть исторические факты недавнего прошлого, когда эти российские пространства неоднократно становились объектом, мягко говоря, безуспешного посягательства со стороны некоторых соседних, приарктических стран, например, когда канадцы подняли британский флаг на о. Врангеля в 1921 г., и другие факты. См. подробнее: Морской энциклопедический справочник. Т.1. Изд-во «Судостроение». Ленинград. 1987, стр. 43-45; Современное международное морское право. Режим вод и дна Мирового океана. Изд-во «Наука». Москва. 1974, стр.184-190;
5. См., например, О. Эфендиев, Э. Алиев. Внешнеэкономическая деятельность современного Азербайджана. Изд-во «Зардаби ЛТД» ООО. Баку. 2007 и др.
6. Э.А. Алиев. О.Ф. Эфендиев. Международное транспортное право и его институты. Учебник. Изд-во «Гюнеш-Б». Баку. 2016, стр.168-208 и др.
7. См. О.Ф. Эфендиев. Некоторые международно-правовые проблемы сотрудничества и партнёрства Азербайджана с европейскими странами в аспекте экономической безопасности//«Российский ежегодник международного права.2013». С.-Петербург. 2014 и др.



## YOL HƏRƏKƏTİ TƏHLÜKƏSİZLİYİ: HÜQUQİ TƏBİƏTİ VƏ İNKŞAF PERSPEKTİVLƏRİ

**R.M.Zeynalov,**  
polis general-mayoru,  
**E.Ə.Əliyev,**  
hüquq üzrə fəlsəfə doktoru,  
**DİN Baş Dövlət Yol Polisi İdarəsi.**  
e-mail: a-etibar@rambler.ru

*Məqalədə müəlliflər tərəfindən Azərbaycan Respublikasında yol hərəkəti təhlükəsizliyinin hüquqi təbiətinə dair məsələ araşdırılır və təhlükəsizliyin təmin olunmasının gələcək inkişaf perspektivləri tövsiyə edilir.*

**Əsas sözlər:** yol hərəkəti təhlükəsizliyi, avtomobil nəqliyyatı, iqtisadi infrastruktur, inkişaf perspektivləri

Müasir dövrdə avtomobil nəqliyyatı ölkənin iqtisadi infrastrukturunda xüsusi yer tutur. İnsanların, cəmiyyətin və dövlətin nəqliyyat tələbatının ödənilməsi, gündəlik yük və sərnişin daşımalarının həyata keçirilməsi məhz avtomobil nəqliyyatının müntəzəm fəaliyyət göstərməsindən əhəmiyyətli dərəcədə asılıdır. Avtomobil nəqliyyatı müəyyən funksiyalar yerinə yetirir ki [1, s.481], bu da onun ahəngdar işinin və iştirak etdiyi yol hərəkəti prosesində təhlükəsizliyin etibarlı şəkildə təmin edilməsini şərtləndirir. Ümumiyyətlə, yol hərəkəti təhlükəsizliyi ümummilli təhlükəsizlik sisteminə aid olan vacib məsələdir və onun təmin olunması dövlətin əsas fəaliyyət istiqamətlərindən biridir. Yol hərəkəti təhlükəsizliyinin

aktuallığı küçə yol şəbəkəsində mövcud olan hərəkət şəraiti və avtomobillərin artım tempi ilə funksional formada qarşılıqlı əlaqəlidir.

Yol hərəkəti təhlükəsizliyinin təmin olunması çoxşaxəli fəaliyyətdir və sistemli xarakter daşıyır. Bu sistemin mərkəzi elementi kimi «sürücü» faktoru çıxış edir. Avtomobil parkının dinamik inkişaf tempi yollarda nəqliyyat axınlarının intensivliyini artırır və bu da öz növbəsində yüksək təhlükə mənbəyini idarə edən sürücülərə qarşı irəli sürülən tələbləri daha da sərtləşdirir. Yol hərəkəti təhlükəsizliyinin təmin edilməsi səviyyəsinin yüksəldilməsi və yol-nəqliyyat hadisələrinin sayının azaldılması istiqamətində mühüm nailiyyətlər əldə etmək üçün sürücülərin şəxsi məsuliyyətinin artırılması məsələsi aktual bir problem kimi gündəmdə durur [2, s.27]. Belə ki, statistik göstəricilərə əsasən dünyada baş verən yol-nəqliyyat hadisələri nəticəsində hər 23 saniyədə bir insan həyatını itirir.

Bu qlobal problemlərin rəşional həllində yol hərəkəti sahəsindəki münasibətləri tənzimləyən qanunvericiliyin təkmilləşdirilməsi və beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılması xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Azərbaycan Respublikası öz tarixi müstəqilliyini bərpa etdikdən sonra bir sıra beynəlxalq nəqliyyat təşkilatlarına üzv olmuş, beynəlxalq nəqliyyat konvensiyalarına qoşulmuş və nəqliyyat daşımaları sahəsində bir çox dövlətlərlə müvafiq sazişlər bağlamışdır. Respublikada əsası Azərbaycan xalqının Ümummilli Lideri Heydər Əliyev tərəfindən qoyulmuş hüquqi islahatların həyata keçirilməsi həlledici əhəmiyyət kəsb edir. Bu baxımdan, «Yol hərəkəti



haqqında» Beynəlxalq Konvensiyaya Azərbaycan Respublikasının qoşulması təqdirəlayiq haldır.

Eyni zamanda qeyd etməliyik ki, Azərbaycan Respublikasının Prezidenti cənab İlham Əliyev tərəfindən aparılan uğurlu siyasət kontekstində yol hərəkəti təhlükəsizliyinin etibarlı şəkildə təmin edilməsi istiqamətində mühüm tədbirlər həyata keçirilir, yol infrastrukturunu müasirləşir, maddi texniki baza gücləndirilərək yeni informasiya kommunikasiya texnologiyaları tətbiq edilir və bu məsələ Möhtərəm Prezidentin daim nəzarətindədir. Belə ki, «Yol-nəqliyyat hadisələri ilə əlaqədar təhlükəsizlik tədbirlərinin gücləndirilməsi və yol hərəkətinin tənzimlənməsi sahəsində idarəetmənin şəffaflığının artırılması ilə bağlı tədbirlər haqqında» Azərbaycan Respublikasının Prezidenti tərəfindən 2012-ci il dekabrın 26-da müvafiq Sərəncam imzalanmış, habelə ölkə Prezidentinin 2018-ci il 27 dekabr tarixli Sərəncamı ilə «Azərbaycan Respublikasında yol hərəkətinin təhlükəsizliyinə dair 2019-2023-cü illər üçün Dövlət Proqramı» təsdiq edilmişdir və s [3, s.183-189]. Bu cür aktların qəbul edilməsi göstərdiklərimizə bariz nümunədir.

Sosial-iqtisadi problemlərin geniş spektri arasında yol hərəkəti təhlükəsizliyinin təmin olunması üzrə tədbirlərin işlənilməsi və həyata keçirilməsi vacib əhəmiyyətə malikdir. Belə tədbirlərin reallaşdırılması nəzəri, qanunverici və praktik məsələlərin eyni zamanda həll edilməsi amili ilə mürəkkəbləşir və bu problemə konseptual elmi yanaşmaların formalaşmasını zərurətə çevirir.

Ölkədə ilk dəfə olaraq qəbul edilmiş «Yol hərəkəti haqqında» Qanunda (1998-ci il) “yol hərəkəti təhlükəsizliyi” termini ifadə olunaraq ona qanunvericilik səviyyəsində aşağıdakı kimi normativ hüquqi anlayış ve-

rilmişdir (maddə 1): yol hərəkəti iştirakçılarının və cəmiyyətin yol-nəqliyyat hadisələrindən və onların nəticələrindən müdafiə olunma dərəcəsini göstərən yol hərəkəti vəziyyətidir [4, s.3]. Bu anlayışa verilmiş tərifdən göründüyü kimi, definisiya iki baza kateqoriyadan ibarətdir: «yol hərəkəti» və «təhlükəsizlik».

Yol hərəkəti mürəkkəb dinamik sistemdir. O, müxtəlif nəqliyyat vasitələrinin və piyadaların küçə və yollarda hərəkətinin məcmusundan ibarətdir. Başqa sözlə, yol hərəkəti dedikdə “nəqliyyat vasitəsi-yol” kimi texniki kompleksdən istifadə edilməklə yük və sərnişinlərin məkanda yerdəyişməsi ilə bağlı şəxsi və ictimai tələbatın ödənilməsi üzrə fəaliyyət başa düşülür.

Yol hərəkətində «təhlükəsizlik» anlayışını elmi cəhətdən təhlil edərkən, onun mahiyyətini nəzəri cəhətdən əks etdirən üç əsas prinsipi (elementi) fərqləndirmək mümkündür: 1) maraq (dövlət, ictimai və s.); 2) təhlükəyə dayanıqlıq (qəzalardan, yol-nəqliyyat hadisələrindən və s.); 3) yol hərəkəti iştirakçılarının azadlığı. Bu baxımdan, aşağıdakı məzmununda hipotezəni irəli sürmək olar: yol hərəkətinin təhlükəsizlik səviyyəsinin yüksəldilməsində əsas yol, başlıca istiqamət – hərəkət sərbəstliyini məhdudlaşdıran, yol hərəkətində iştirak etmənin optimal müddətinə mənfi təsir göstərən amillərin mümkün olan maksimum dərəcədə aradan qaldırılmasıdır [5, s.17]

Hesab edik ki, yürüdülməyən hipotezəni yol hərəkəti təhlükəsizliyi konsepsiyasında və onun tərkib elementlərinin təmin olunması strategiyasında nəzərə almaq daha məqsəduşundur.



Yol hərəkəti təhlükəsizliyinə xas olan əsas əlamətlər (təhlükə, dövlət-idarəetmə fəaliyyəti) və onların arasında mövcud olan dialektik əlaqə onun müstəqil hüquqi təbiətə malik olmasına və ayrıca hüquqi kateqoriya qismində fərqləndirilməsinə imkan yaradır. Söhbət müasir dövrdə formalaşmaqda olan nəqliyyat hüququnun tərkibində «yol hərəkəti təhlükəsizliyi» adlı hüquq institutundan gedir. Bu hüquq institutu yol hərəkəti sahəsində təhlükəsizliyin təmin olunması ilə bağlı yaranan ictimai münasibətləri tənzimləyən hüquq normalarının məcmusunu (sistemini) ehtiva edir. Belə yanaşma həm də elmi-nəzəri, həm də hüquqi-praktiki baxımdan, xüsusilə əhəmiyyətlidir [6, s.27].

Yol hərəkəti təhlükəsizliyi anlayışının hüquqi təbiəti ilə bağlı qeyd edə biləri ki, o, özünü hüquqi, sosial və iqtisadi kateqoriya kimi biruzə verir və funksional təyinatına malikdir – yol hərəkəti sahəsində hüquq qaydalarının təmin olunması və bərpası, hüquqpozmaların xəbərdarlığı və qarşısının alınması. Bu kortekstdə yol hərəkəti təhlükəsizliyi anlayışı «sürücü–avtomobil–yol» sisteminin bütün komponentlərini əhatə edir.

Yol hərəkəti təhlükəsizliyinin təmin olunması işində yol hərəkətinin təşkili, onun idarə edilməsi və texniki nizamlama vasitələrinin sistemli şəkildə geniş təbliğ olunması hərəkətin orta sürətinin artmasına, yolların ötürmə qabiliyyətinin yüksəlməsinə və nəqliyyat axınının bərabərliyini təmin etməklə, ətraf mühitin çirklənməsinin qarşısının alınmasına yönəlmişdir [7, s.155].

Yol hərəkəti prosesində nəqliyyat təhlükəsizliyi effektiv şəkildə təmin olunmalıdır. Hüquq elmində (doktrinada) formalaşmış mövqeyə əsasən, qeyd etməliyik ki, nəqliyyat təhlükəsizliyi dedikdə təşkilati-texniki, maliyyə və normativ hüquqi tədbirlərlə təmin

olunmuş milli nəqliyyat sisteminin vəziyyəti başa düşülür. Belə vəziyyət nəqliyyat sistemində qəzaların, yol nəqliyyat hadisələrinin və bu sistemin fəaliyyətinə qeyri-qanuni müdaxilənin maksimum dərəcədə qarşısının alınmasını təmin edir, həmin prosesdə iştirak edən şəxslərin nəqliyyat hadisəsindən və onun nəticələrindən müdafiə olunma dərəcəsinə əks etdirir.

Nəqliyyat təhlükəsizliyinin üç növü fərqləndirilir: texniki-texnoloji təhlükəsizlik, antiterror təhlükəsizliyi, təşkilati–struktur hazırlıq (təhlükəsizlik).

Bununla yanaşı, elmi ədəbiyyat səhifələrində və qanunvericilik aktlarında “nəqliyyatda təhlükəsizlik” anlayışı da işlədilir. Nəqliyyatda təhlükəsizlik dedikdə iki növ təhdidə qarşı tədbirlər başa düşülür: 1) nəqliyyat vasitələrinin hərəkət qaydalarının pozulması; 2) nəqliyyatda ictimai qaydaların, sanitariya, yangından mühafizə və əmlakın qorunması qaydalarının pozulması.

Beləliklə, nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması elə bir sistemdir ki, o, özudə təhlükədən müdafiə olunmanın iki bloku – «nəqliyyat vasitəsinin istismarında təhlükəsizliyin təmin edilməsi» və «nəqliyyat infrastrukturunu obyektlərinə və nəqliyyat vasitələrinə qanunsuz müadxilə aktlarından təhlükəsizliyin təmin edilməsi» üzrə kompleks tədbirləri ehtiva edilir.

Nəqliyyat vasitələrinin istismarı zamanı təhlükəsizliyin təmin edilməsi sistemli şəkildə həyata keçirilir. Bu sistemin tərkib hissəsinə aşağıdakıları aid etmək mümkündür: nəqliyyat vasitələrinin, yolların və nəqliyyat avadanlıqlarının konstruksiyasının layihələndirilməsi, istehsalı, sınağı və istismara buraxılması, istismarı və təmiri; nəqliyyat personalı xidmətçilərinin hazırlanması və peşə hazırlığının yüksəldilməsi; tibbi təminat və meteoroloji



nəqliyyat infrastrukturunun fəaliyyətinə və nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinə nəzarət; təşkilati-hüquqi tədbirlər; nəqliyyat hadisələrinin başvermə səbəblərinin müəyyənləşdirilməsi üzrə aparılan tədqiqatlar və xidməti araşdırmalar və s.

Yol hərəkəti prosesi dinamik və kompleks xarakterli bir hadisədir, fəaliyyətdir. İctimai münasibətlərin bir növü kimi bu proses respublikada həyata keçirilən sosial-iqtisadi inkişaf strategiyası çərçivəsində və yol-nəqliyyat infrastrukturunun yaxşılaşdırılması, habelə avtomobilləşmə meyillərinin miqyasca genişlənməsi fonunda daimi dəyişir və təkmilləşir. Bu kontekstdə yol hərəkəti təhlükəsizliyinin təmin olunma səviyyəsinin daha da yüksəldilməsi istiqamətində, Dövlət Proqramında (2019-2023-cü illər) nəzərdə tutulduğu kimi, aşağıda göstərilən perspektiv tədbirlərin reallaşdırılması, davamlı və stabil “təhlükəsiz yol hərəkəti sistemi”nin yaradılması baxımından olduqca aktual görünür:

– yol hərəkətinin təhlükəsizliyi sahəsində idarəetmənin təkmilləşdirilməsi;

– yol hərəkətinin təhlükəsizliyi sahəsində müasir innovativ metodların tətbiq edilməsi;

– yol-nəqliyyat şəbəkəsində yol hərəkətinin bütün iştirakçılarının səmərəli, təhlükəsiz və rahat hərəkətini təmin edən müvafiq mobil strategiyasının hazırlanması;

– qəza təhlükəsi zamanı qəzadansonrakı xilasətmə, təcili və təxirəsalınmaz tibbi yardım fəaliyyətinin əlaqələndirilməsi və təkmilləşdirilməsi;

– yol hərəkətinin təhlükəsizliyi sahəsində ictimai iştirakçılığın təmin edilməsi;

– yol hərəkətinin təhlükəsizliyi sahəsində maarifləndirmə, təbliğat və təşviqat işinin təkmilləşdirilməsi;

– yol hərəkəti və nəqliyyatdan istifadə mədəniyyətinin artırılması və s.

Qeyd olunanlarla yanaşı, yol hərəkətinin təhlükəsizliyi sahəsində vahid dövlət siyasətini formalaşdıran və onun həyata keçirilməsini təmin edən, nəzarət və əlaqələndirmə funksiyasını icra edən fəaliyyətin təşkil edilməsi, bu sahədə şəffaflığın və qanunçuluğun gücləndirilməsi və vətəndaşlarla münasibətdə etik davranış qaydalarına riayət olunmasının təmin edilməsi, milli texniki reqlamentlərin tətbiqi, statistik məlumatların analitik təhlili və preventiv tədbirlərin həyata keçirilməsi, görülmüş işlərin səmərəliliyinin monitorinqi və s. bu kimi zəruri tədbirlərin görülməsi «təhlükəsiz yol hərəkəti sistemi»nin etibarlı və effektiv işləməsinə zəmin yaradan amillər qismində səciyyələnir.

#### Ə D Ə B İ Y Y A T :

1. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat hüququ. Dərslük. 3-cü nəşr / E.Ə.Əliyev. Bakı, «UniPrint» nəşriyyatı, 2011, 676 s.
2. Zeynalov R.M., Əliyev E.Ə. Yol hərəkəti təhlükəsizliyinin hüquqi təminat sistemində sürücü faktoru və onun psixoloji durumu. Bakı, «Kooperasiya» nəşriyyatı, 2015, 64 s.
3. Yol hərəkəti təhlükəsizliyinin hüquqi təminatı. Sənədələr toplusu. II nəşr/ Tərdib edən: E.Ə.Əliyev. Bakı, «Günəş-B» nəşriyyat-poliqrafiya müəssisəsi, 2019, 562 s.
4. «Yol hərəkəti haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanunu/ Buraxılışa məsul: B.C.Kərimli. Bakı, “Hüquq Yayın Evi”, 2017, 180 s.
5. Основы безопасности дорожного движения: учебное пособие/В.В.Головко, В.И.Майоров. М., ЭКСМО, 2008, 176 с.
6. Əliyev E.Ə. Yol hərəkəti təhlükəsizliyinin hüquqi əsasları Orta ixtisas məktəbləri üçün dərslük. Bakı, «UniPrint» nəşriyyatı, 2010, 368 s.
7. Əliyev Ə.B. Müasir yol hərəkətinin texniki nizamlaşdırılması və problemləri. Bakı, «Çaşıoğlu», 2000, 160 s.



## YAXŞI İDARƏETMƏ HÜQUQU: İDARƏETMƏ FƏALİYYƏTİNİN TƏKMİLLƏŞDİRİLMƏSİ

**Əliyeva Ləman İlqar qızı,  
Bakı Dövlət Universiteti “İnsan  
hüquqları və informasiya hüququ”  
YUNESKO kafedrasının doktorantı.**

*Məqalədə müasir Avropa və Azərbaycan inzi-  
bati-hüquqi elmində "yaxşı idarəetmə" hüququnun  
təyininə əsas yanaşmalar tədqiq edilir. Azərbaycan  
Respublikasının qanunvericiliyində xarici ideyaların  
reallaşdırılmasının istiqamətlərini aşkara çıxarılır.  
İdarəetmə fəaliyyətinin təkmilləşdirilməsi – bu dövlətin  
daimi vəzifəsidir. Hazırda qəbul edilən qərarlar dövlət  
və bələdiyyə idarəçiliyinin sisteminin gələcək inkişafının  
düzgün seçilmiş istiqamətlərinin üzə çıxarılmasına  
imkan verir. "Yaxşı idarəetmə" konsepsiyasının tədricən  
həyata keçirilməsi müəyyən aşkarlıqla Respublikamızın  
iqtisadi, siyasi və hüquqi inkişafının prioritet istiqamətinə  
çevrilmiş və bu sferada qəbul edilən qanunvericilik  
aktları vətəndaşların hüquqlarının müdafiəsinə xidmət  
etməklə, onların dövlət idarəçiliyində daha yaxından  
iştirakına zəmanət verir.*

**Açar sözlər:** yaxşı idarəetmə hüquq, in-  
zibati hakimiyyət, Avropa İttifaqının Xarti-  
yası, demokratik prinsiplər, qanunverici niza-  
ma salma.

**B**eynəlxalq təşkilatların təcrübəsində  
dövlət idarəetməsi, bütün istiqamət  
və səviyyələrdə ölkəyə rəhbərlik etmə məq-  
sədilə aparılan iqtisadi, siyasi və inzibati  
hakimiyyətin icrasından ibarətdir. O, vətən-  
daşların və vətəndaş qruplarının öz mənafə-  
lərini ifadə, qanuni haqq və öhdəliklərini  
ifa, həmçinin ziddiyyətlərini həll etmə mex-  
nizm, prosedur və hakimiyyət institutlarını

ehtiva edir. Lakin, bu tərifə bir də əlavə et-  
mək lazımdır ki, dövlət idarəetməsi yalnız  
mənafe-lərin ifası və ahəngləndirilməsindən  
və ya müxtəlif qərarlar almaqdan  
ibarət deyil. O, eyni zamanda,  
həmin qərarların icrası və  
onların ictimai münasibətlərə  
daxil edilməsi deməkdir. Bu  
cür dövlət idarəetməsi anlayışı  
öz əksini «good governance»  
yəni, “yaxşı idarəetmə” məf-  
humunda tapmışdır. Bu məf-  
hum dövlət idarəetməsinin  
hakimiyyət bölgüsü, xalq ida-  
rəetməsi, ali dövlət məmur-  
larının seçim yolu ilə təyini  
və vaxtı gəldikdə vəzifədən  
alınması, icra hakimiyyətinin  
qanuna tabeliyi, siyasi plüral-  
izm və məlumat azadlığı kimi  
demokratik əsaslar üzərində

qurulub yeridilməsi fikrini ifadə edir. Dövlət  
idarəetməsinin demokratizmi «good gover-  
nance»-in labüd, amma yetərli olmayan  
şərtidir. Çünki qərarların alınma və icrasından  
başqa, həmin qərarların gətirdiyi nəticələr  
də vacibdir. Bu mənada «good governance»  
dövlət idarəetməsinin effektivliyi deməkdir  
ki, həmin effektivlik, qoyulan məqsədlərin  
lazımı müddətdə və ictimai resursların mini-  
mal istifadə edilməsi ilə ölçülür. Dövlət ida-  
rəetməsi yalnız dövlət strukturları arasın-  
dakı münasibətlərdən ibarət deyil. Dövlət  
idarəetməsinin, aparatın xaricinə çıxıb geniş  
xalq təbəqələrini, xüsusilə yerli səviyyədə  
qərarvermə və icraetmə prosesinə cəlb edən



cəhətləri də böyük əhəmiyyət kəsb edir. Hakimiyyətin açıqlığı, qərarların şəffaflığı, yerli əhalinin qərarvermə mexanizmində iştirakı kimi məsələlər həmin sahəyə aiddir. Hakimiyyət strukturları arasındakı texniki xarakter daşıyan münasibətlərdən fərqli olaraq, burada dövlət idarəetməsi islahatının ictimai-siyasi cəhəti ön plana çıxır [1, 3].

Son illər ərzində Azərbaycanda dövlət qulluğunun islahatına dair müəyyən işlər görülmüş, qanunlar bazası möhkəmləndirilmişdir. Bununla bərabər, ictimai şəraitdəki təkamüllər və dəyişmə, həmçinin Azərbaycanın dünya iqtisadi, siyasi və xəbərləşmə şəbəkələrinə daxil olması, dövlətlə vətəndaş arasındakı münasibətlərin təkmilləşdirilməsi ilə bağlıdır. 29 oktyabr 2004-cü ildə imzalanmış və üç il sonra ümumavropa inteqrasiyası haqqında ratifikasiya edilməmiş razılaşmaları tamamlayan Avropa İttifaqının konstitusiyaya layihəsi (Avropa üçün Konstitusiyanın tətbiqi haqqında Müqavilə) insanların konstitusional hüquqları siyahısına yeni hüququ daxil etdi — "yaxşı idarəetmə hüququ" (ing. "right to good administration"). Daha çox "Braunlou Komissiyası" kimi tanınan İdarəetmə üzrə Prezident Komitəsinin Məruzəsində (Report of the President's Committee on Administrative Management) 1937-ci ildə ABŞ icra hakimiyyətinin sistemində mühüm dəyişiklikləri təklif etmişdi. Məruzədə göstərilir ki, "hökumətin effektivliyi iki amilə söykənir: idarə olunanların məmnunluğu və yaxşı idarəetmə" [4, 90-95].

"Yaxşı idarəetmə" termini özü (ing. good governance, ispan. buen gobierno, frans. bonne gouvernance) kifayət qədər geniş yayılmışdır. Belə bir məşhur siyasi deyim var ki, "sülh, nizam-intizam və yaxşı höku-

mət" yaxşı idarəetmə ilə bilavasitə əlaqəlidir və bir-birlərini tamamlayırlar.

Effektivlik — dövlət hakimiyyətin ən əhəmiyyətli parametri və sabitliyin və dayanıqlığın saxlanılması üçün əsas tələbdir. Bu meyarlar əhalinin siyasi rejimə dəstəyini müəyyən edir. Əhalinin dövlət-hüquqi və idarəetmə sistemlərinin inkişafı üçün dəstəyinin əhəmiyyətini müəyyən edərkən R.Aron qeyd edir ki, "rejim haqqında vətəndaşların təsəvvürləri onun üstünlük və çatışmazlıqlarının tərkib hissəsidir. Bütün vətəndaşlar tərəfindən pis qarşılanan rejimi artıq "yararsız" hesab etmək olar, ona görə ki, o idarə olunanların dəstəyiylə təmin edilə bilmir. İkincisi, rejimi dəstəkləməkdən vətəndaşların imtinası mövcud rejimə qarşı çıxan partiyalara verilən səsələrin əhəmiyyətli miqdarında özünü göstərir... Üçüncüsü, tənəzzülün hamı üçün aşkar, spesifik xüsusiyyəti — hökumətin dayanıqsızlığıdır" [7, 755-779]. Dövlət idarəçiliyi üzrə Avropa hüquq məktəbi inzibati fəaliyyətin baza prinsipləri arasında artıq uzun illərdir ki, "yaxşı idarəetmə" ("good governance") prinsipini seçir, hansı ki, açıq, demokratik və ədalətli cəmiyyətin tələblərinə cavab verir. "L.V.Smorqunovanın fikrinə görə, "Yaxşı idarəetmə" konsepsiyası, növbəti struktur elementlərdən formalaşır: iştirakçılıq; hüququn aliliyi; şəffaflıq; həssaslıq; razılığa meyletmə; ədalət; məhsuldarlıq və təsirlilik; məsuliyyət; strateji baxış[3, 133-135]. Yaxşı idarəetmə hüququn məzmununu müəyyən edərkən, İ.N.Bartsis qeyd edir ki, "hakimiyyət orqanları vətəndaşların müraciətlərinə qarəzsiz və ədalətlə, maneəsiz və mahiyyəti üzrə baxmağa məcburdur, həmçinin, seçilmiş nümayəndələr və administrasiyalar əhalinin mənafeyinə xidmət etməlidirlər [2, 21]. Bu



ideyaların real təcəssüm etməsi üçün Əsas hüquqlar haqqında Avropa İttifaqının Xartiyasında [5, 1-22], Avropa İttifaqının Konstitusiyaya layihəsində [6] vətəndaşın "yaxşı idarəetmə" hüququ təsbit edilmişdir. Bu hüququn mahiyyəti növbəti məsələlərdə açıqlanır. Hər bir şəxs öz işinin İttifaq institutları və orqanları tərəfindən qərəzsiz, ədalətlə və ağılabatan müddətə baxılması hüququna malikdir. Bu hüquqa, xüsusilə aşağıdakılar daxildir: 1) onun üçün əlverişsiz nəticələr doğura bilən fərdi xarakterli ölçülərin qəbuluna qədər hər bir şəxsin dinlənilmək hüququ; 2) peşə və kommersiya sirlərinə dair məxfilik şəklində qanuni maraqlara riayət edilməsi şərti ilə hər bir şəxsin ona aid informasiya dosyasına giriş hüququ; 3) administrasiyanın öz qərarlarını əsaslandırmaq vəzifəsi.

Bütün üzv-dövlətlərin hüquq sistemlərinə məxsus ümumi prinsiplərə uyğun olaraq, hər bir şəxs ona institutlar tərəfindən vurulmuş və ya öz vəzifələrinin icrası vaxtı onlara xidmət edən vəzifəli şəxslərin vurduğu zərərlərin Birlik tərəfindən kompensasiyası hüququna malikdir.

Avropa İttifaqının konstitusiyaya layihəsində və Əsas hüquqlar haqqında Avropa İttifaqının Xartiyasında yaxşı idarəetmə hüququnun tanınması və qanunvericilikdə təsbit edilməsi dövlətin işlərinin idarə edilməsində iştirak üzrə vətəndaşların hüquqlarının inkişafında mühüm bir nailiyyət oldu. Qeyd etmək lazımdır ki, "good governance" ideyasının reallaşdırılması müəyyən konstitusional əhəmətlərə malikdir. Bu və ya digər şəkildə o Avropa dövlətlərinin qüvvədə olan konstitusiyalarının mətnlərində öz əksini tapmışdır. Məsələn, Yunanıstan Respublikasının 11 iyun 1975-ci il tarixli Konstitusiyasının 10-

cu maddəsində göstərilir ki, hər kəs ayrı-ayrılıqda və ya başqalar ilə birgə dövlətin qanunlarına riayət edərək, yazılı formada hökumətə müraciət etmək hüququna malikdir, hökumət isə mövcud vəziyyətlər əsasında təxirəsalınmaz hərəkətləri təşəbbüs etməyə və qanunun müddəalarına uyğun olaraq əsaslandırılmış yazılı cavabı müraciət etmiş verməyə borcludur. Ərizəsində göstərilən pozuntular üçün ərizəçinin təqibi, yalnız hakimiyyət orqanının yekun qərarının elanından sonra və həmin orqanın razılığı ilə yol verilir. İnformasiya haqqında sorğu müvafiq hakimiyyət orqanını qanunla müəyyən edilmiş şərtlərlə cavab verməyə öhdəlikləndirir [8]. Azərbaycan Respublikası Konstitusiyasının 55-ci maddəsinə əsasən Azərbaycan Respublikası vətəndaşlarının dövlətin idarə olunmasında iştirak etmək hüququ vardır. Bu hüququ onlar bilavasitə və ya nümayəndələri vasitəsi ilə həyata keçirə bilirlər. Azərbaycan Respublikasının vətəndaşları dövlət orqanlarında qulluq etmək imkanına malikdirlər. Dövlət orqanlarının vəzifəli şəxsləri Azərbaycan Respublikasının vətəndaşları sırasından təyin edilirlər. Əcnəbilər və vətəndaşlığı olmayan şəxslər dövlət qulluğuna qanunla müəyyənləşdirilmiş qaydada qəbul edilə bilirlər [9].

Bundan əlavə, Azərbaycan Respublikası Konstitusiyasının "Müraciət etmək hüququ" adlı 57-ci maddəsinə əsasən Azərbaycan Respublikası vətəndaşlarının dövlət orqanlarına şəxsən müraciət etmək, habelə fərdi və kollektiv yazılı müraciətlər göndərmək hüququ vardır. Məhz bu maddənin realizəsi olaraq 30 sentyabr 2015-ci ildə Vətəndaşların müraciətləri haqqında Azərbaycan Respublikası Qanunu qəbul edilmişdir. Bu Qanun





Azərbaycan Respublikası vətəndaşlarının müraciət etmək hüququnun həyata keçirilməsi ilə bağlı münasibətləri tənzimləyir, vəzifəli şəxslərin müraciətlərə baxması qaydasını müəyyən edir.

Azərbaycan Respublikası vətəndaşlarının dövlət və bələdiyyə orqanlarına, dövlət və ya bələdiyyə mülkiyyətində olan və ya paylarının (səhmlərinin) nəzarət zərfi dövlətə və ya bələdiyyəyə məxsus olan hüquqi şəxslərə və büdcə təşkilatlarına və ya onların vəzifəli şəxslərinə şəxsən və ya nümayəndə vasitəsilə yazılı və ya şifahi formada, fərdi və ya kollektiv şəkildə müraciət etmək hüququ vardır [10]. Vətəndaşlar müraciət etmək hüququnu sərbəst və könüllü həyata keçirirlər. Vətəndaşın öz müraciət hüququnu həyata keçirməsi digər şəxslərin hüquqlarını və azadlıqlarını pozmamalıdır. İrqi, milliyətində, dinində, dilində, cinsində, mənşəyində, əmlak vəziyyətində, qulluq mövqeyində, əqidəsində, siyasi partiyalara, həmkarlar ittifaqlarına və digər ictimai birliklərə mənsubiyətində görə şəxsin müraciət etmək hüququnu məhdudlaşdırmaq qadağandır.

Şübhəsizdir ki, idarəetmə fəaliyyətinin təkmilləşdirilməsi – bu dövlətin daimi vəzifəsidir. Bugünkü qərarlar (həllər) dövlət və bələdiyyə idarəetməsinin sisteminin sonrakı irəliləyən inkişafının düzgün vektorunu aşkar etməyə icazə verir. "Yaxşı idarəetmə" ideyasının ardıcıl həyata keçirilməsi müəyyən aşkarlıqla Azərbaycan Respublikasının inkişafının prioritetidir və qəbul edilən qanunvericilik aktları "insan – dövlət" sistemində dəqiq və ahəngdar münasibətləri müəyyən etməyə hakimiyyətin niyyətini göstərir. Avropa dövlətlərinin konstitusiya inkişafı təcrübəsi göstərir ki, "yaxşı idarəetmə" ideyasının

reallaşdırılması dövlətin işlərinin keyfiyyətlə idarə edilməsində iştirak üzrə insan hüququnu zənginləşdirməyə, açıq və demokratik dövlətin qurulması məqsədi üçün tərəflərin qarşılıqlı öhdəliklərini genişləndirməyə imkan verir.

#### Ədəbiyyat siyahısı:

1. Bağırov S., Musabəyov R. Milli yaxşı idarəetmə gündəliyi. İslahatların 10 mühüm istiqaməti. İqtisadi və Siyasi Araşdırmalar Mərkəzi. Bakı: 2009, 23 s.
2. Барциц И. Н. О концептуальных направлениях развития системы государственной службы в Российской Федерации // Журнал российского права. 2008, № 6, с. 21.
3. Сморгун Л. В. Электронное правительство в контексте современных административных реформ на Западе // Технологии информационного общества. Интернет и современное общество: труды VI Всероссийской объединенной конференции. СПб.: 2003, с. 133-135.
4. Brownlow L, Merriam C.E., Gulick L. Report of the President's Committee on Administrative Management // Classics of public administration / J.M. Shafritz, A.C. Hyde (Eds.). 3rd ed. Belmont (CA): Wadsworth, 1992, p. 90-95
5. Official Journal of the European Communities. 2000. December 18th. p. 1–22.
6. Official Journal of the European Union. 2004. December 16th. Volume 47.
7. Rutgers M.R., Meer van der H. The Origins and Restriction of Efficiency in Public Administration: Regaining Efficiency as the Core Value of Public Administration // Administration & Society. 2010, Vol. 42. № 7 p. 755-779.
8. [http://europam.eu/data/mechanisms/FOI/FOI%20Laws/Greece/Greece\\_Constitution\\_1975.pdf](http://europam.eu/data/mechanisms/FOI/FOI%20Laws/Greece/Greece_Constitution_1975.pdf)
9. <http://www.e-qanun.az/framework/897>
10. <http://www.e-qanun.az/framework/31281>



**ПРАВО НА ХОРОШЕЕ УПРАВЛЕНИЕ: СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ  
УПРАВЛЕНЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

**Ляман Алиева.**

В статье рассматриваются основные подходы к определению «права на хорошее управление» в современной европейской и российской административно-правовой науке, раскрываются направления реализации зарубежных идей в российском законодательстве. Совершенствование управленческой деятельности – это постоянная обязанность государства. Сегодняшние решения позволяют обнаружить верный вектор дальнейшего поступательного развития системы государственного и муниципального управления. Последовательное претворение в жизнь идеи «хорошего управления» с определенной очевидностью является приоритетом развития Российской Федерации, а принимаемые законодательные акты свидетельствуют о желании власти выстраивать четкие и гармоничные отношения в системе «человек-государство».

**Ключевые слова:** *право на хорошее управление, административная власть, Хартии Европейского союза, демократический принципы, законодательное регулирование.*

**RIGHT TO GOOD ADMINISTRATION:  
ENHANCEMENT OF GOVERNANCE**

**Leman Aliyeva.**

The article discusses the main approaches to the definition of the “right to good administration” in modern European and Azerbaijan administrative-legal science, reveals the directions for the implementation of foreign ideas in Azerbaijan legislation. Improving management activities is a constant obligation of the state. Today's decisions make it possible to find the right vector for the further progressive development of the system of state and municipal government. The consistent implementation of the idea of “good governance” with a certain obviousness is a priority of the development of the Azerbaijan Republic, and the adopted legislation testifies to the desire of the authorities to build clear and harmonious relations in the “person-state” system.

**Keywords:** *the right to good administration, administrative authority, European Union Charter, democratic principles, legislative regulation.*



## YÜKLƏRİN BEYNƏLXALQ DAŞINMASI BEYNƏLXALQ HÜQUQUN TƏNZİMETMƏ OBYEKTİ KİMİ

**Aslanov Vüsal Yusif oğlu,  
Bakı Dövlət Universiteti “Beynəlxalq xüsusi hüquq və Avropa hüququ” kafedrasının dissertantı.**

*Məqalədə müasir dövrdə yüklərin beynəlxalq, yəni dövlət sərhədlərini aşmaqla daşınması ilə bağlı meydana çıxan problemlərin hüquqi tənzimlənməsi məsələləri tədqiq edilmişdir. Yüklərin beynəlxalq yollarla daşınması daim aktual problemlər sırasında olmuşdur. Burada yüklərin göndərilməsi, daşınması, çatdırılması prosesində meydana çıxan münasibətlərin hüquq normaları çərçivəsində nizamlanmasından söhbət gedir. Bu tip münasibətlər həm beynəlxalq müqavilə hüququ, həmçinin beynəlxalq adət normaları ilə nizama salınır. Lakin dövlətlər arasında ticarət münasibətlərinin intensiv şəkildə inkişafı, yeni, qlobal nəqliyyat layihələrinin meydana çıxması əsasən beynəlxalq müqavilə normalarına üstünlük verilməsini obyektiv bir zərurətə çevirmişdir.*

**Açar sözlər:** yük, beynəlxalq, daşınmalar, nəqliyyat, beynəlxalq adətlər, beynəlxalq müqavilə, dövlət sərhəddi, milli qanunvericilik.

Yüklərin, sərnişinlərin və onların baqajının beynəlxalq daşınmalarının həyata keçirilməsi beynəlxalq ümumi və xüsusi hüququn ən əhəmiyyətli istiqamətlərindən birini təşkil edir. Müxtəlif nəqliyyat növləriylə həyata keçirilən beynəlxalq daşınmaların intensiv inkişafı bu sahədə artıq mövcud olan beynəlxalq hüquq normalarının daha sərt sistemləşdirilməsi zərurətinin ol-

masını, həmçinin lazımı hüquqi informasiyadan istifadənin mümkünliyünü şərtləndirir.

Hazırda dövlətlər və beynəlxalq təşkilatların arasında sıx iqtisadi münasibətlərin inkişafına artmış maraq, paralel olaraq göstərilən iştirakçıların arasında nəqliyyat münasibətlərinin intensiv inkişafını müəyyən edir. Bu zaman, müvafiq olaraq nəqliyyat amilini nizama salan beynəlxalq hüquq normalarının daha ətraflı təkmilləşdirilməsi tələb olunur.

Beynəlxalq nəqliyyat hüququ əsasən dəniz ticarəti dövriyyəsinin adətlərinə əsaslanaraq tarixən formalaşmışdır. Hal-hazırda Beynəlxalq nəqliyyat hüququ dinamik, dəyişkən xarakterlidir və beynəlxalq ticarət hüququyla sıx bağlıdır. Dünya bazarında nəqliyyat xidmətlərinin ticarəti görünməyən idxal və ya ixrac əməliyyatlarında nəqliyyatın iştirakını bildirir. Beynəlxalq nəqliyyat münasibətlərinin xüsusiyyəti xarici elementin mövcudluğundan ibarətdir: daşınma xaricə yerinə yetirilir, bundan əlavə xarici elementə nəqliyyat fəaliyyətinin mahiyyətini təşkil edən yerdəyişmə prosesi xasdır.

İtaliyan mütəxəssis Marko Lopez de Qonzalo qeyd edir ki, beynəlxalq element həmişə nəqliyyat hüququnun əsas xüsusiyyəti olmuşdur. XX əsrin başlanğıcından başlayaraq, müxtəlif nəqliyyat növlərini (dəniz, hava, avtomobil, dəmir yolu) əhatə edən vahid hüququn yaradılması yolunda çoxsaylı beynəlxalq konvensiyalar hazırlanmış və əksər dövlətlər tərəfindən təsdiqlənmişdir. Nəqliyyat sferasında beynəlxalq hüquqi normalar dəyişir,



genişlənir və yenilənir və bu sahədə vahid standartların yaradılması üçün mübarizə hələ davam edir. Həmçinin qeyd etmək lazımdır ki, hərçənd hər bir nəqliyyat növünün öz xüsusiyyətləri var, müqayisəli yanaşma beynəlxalq nəqliyyat hüququnun müxtəlif konvensiyalarından bəzi ümumi prinsiplərin formalaşmasına gətirib çıxara bilər [8]. O.N. Tolçoqo qeyd edir ki, beynəlxalq nəqliyyat hüququ – yüklərin, sərnişinlərin və baqajın müxtəlif nəqliyyat növləri ilə beynəlxalq daşınması sahəsində, dövlətlərarası münasibətlərin və fiziki və hüquqi şəxslər arasında əlaqələrin nizama salınmasına yönəlmiş, beynəlxalq ümumi və xüsusi hüquq normalarının, həmçinin maraqlı dövlətlərin milli qanunvericiliyi normalarının məcmusudur [7, 5].

Yerli müəlliflər arasında da beynəlxalq nəqliyyat hüququna dair fikir müxtəlifliyi mövcuddur. S.S. Allahverdiyev qeyd edir ki, beynəlxalq nəqliyyat (daşıma) münasibətləri beynəlxalq xüsusi hüquqla müəyyən olunan məsələlər sırasına aiddir. Beynəlxalq daşıma dedikdə, iki və daha çox dövlət arasında onların bağladıkları beynəlxalq nəqliyyat sazişləri ilə müəyyən edilən şərtlər əsasında həyata keçirilən daşıma başa düşülür [1, 205].

E.Ə. Əliyev beynəlxalq nəqliyyat münasibətlərinin beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin vahid növü olması onunla izah edilir ki, nəqliyyat iqtisadiyyatın çox mühüm sahəsidir. Nəqliyyat iqtisadiyyatın elə bir sahəsidir ki, onsuz iqtisadiyyat öz funksiyasını normal surətdə yerinə yetirə bilməz. Təkcə bunu söyləmək kifayətdir ki, malların istehsalına və ticarətinə yönələn iqtisadi proses məhz nəqliyyat xidməti vasitəsilə başa çatır. Belə ki, mallar nəqliyyatın köməyi ilə istehlakçılara çatdırılır, buna görə də o, iqtisadiyyatın infrastruktur hissəsidir [3, 416].

Beləliklə, beynəlxalq nəqliyyat hüququna belə anlayış vermək olar: beynəlxalq nəqliyyat hüququ beynəlxalq daşımalarla bağlı nəqliyyat fəaliyyətini nizama salan publik-hüquqi və xüsusi-hüquqi xarakterli hüquq normalarının yarım sistem kompleksidir.

Yüklərin beynəlxalq daşınması çox aspektli spesifik xüsusiyyətlərə malik olan olduqca mürəkkəb xidmət növüdür. Daxili daşınmalardan onların prinsipial fərqi ondadır ki, beynəlxalq daşınmalar bir neçə dövlətin ərazisi üzrə həyata keçirilir. Bununla əlaqədar olaraq, yaranan nəqliyyat hüquqi münasibətlərinin xarakteri əhəmiyyətli dərəcədə çətinləşir.

Yüklərin bir neçə dövlətin ərazisi üzrə yerdəyişməsi, onların həyata keçirilməsi üçün etibarlı və daimi əsasda millətlərarası əlaqələrin qurulması, müxtəlif nəqliyyat növlərindən istifadə və beynəlxalq nəqliyyat yollarının istismarı göstərilən müxtəlif nəqliyyat münasibətlərinin ətraflı normativ-hüquqi nizama salınmasını tələb etmişdir.

Müxtəlif nəqliyyat münasibətləri deyərək, ilk öncə, burada söhbət beynəlxalq xüsusi hüquqi münasibətlər qrupundan gedir, hansıları ki, beynəlxalq alqı-satı müqavilələrinin nəqliyyat şərtlərindən meydana çıxan münasibətlər təşkil edir. Q.K. Dmitriyeva qeyd edir ki, onlar bilavasitə beynəlxalq daşımalarla bağlı münasibətlərdə konkretləşdirirlər, məsələn, yüklərin daşınması üzrə müqavilə münasibətləri və s. Həmçinin sərnişinlərin və baqajın beynəlxalq daşınmalarıyla şərtlənən münasibətlər də bu qrupu təşkil edir. Bundan başqa, bu qrupa beynəlxalq daşınmaların nəqliyyat-ekspedisiya təminatı üzrə münasibətləri də daxildir. Nəhayət, bu münasibətlər qrupuna daşınmaların həyata keçirilməsi zamanı nəqliyyatın sığortasıyla əlaqədar formalaşan münasibətlər də aid edilir. Sa-



dalananların hamısı beynəlxalq xüsusi hüquq münasibətidir və onun mənbələriylə tənzim edilirlər [6, 8].

Beynəlxalq nəqliyyat hüququnun predmetini təşkil edən növbəti qrup münasibətləri beynəlxalq əlaqələrin qurulması haqqında dövlətlər arasındakı münasibətlər təşkil edir. Bu zaman dünya okeanından, beynəlxalq hava məkanından, beynəlxalq çaylardan və kanallardan istifadə etməklə suveren dövlətlərin ərazisi üzrə daşınmalar nəzərdə tutulur. Burada söhbət beynəlxalq daşınmalar zamanı ərazilərin hüquqi rejimlərinə riayət etməkdən gedir. Bu zaman dövlətin ərazisi, ümumi istifadə edilən beynəlxalq ərazilər və qarışıq rejimlə ərazilər nəzərdə tutulur. Bütövlükdə, bütün daşınmalarla bağlı beynəlxalq nəqliyyat fəaliyyətini nizama salan hüquq normalarının iki qrupunu seçmək olar: xüsusi hüquqi və ümumi hüquqi münasibətlər. Bu münasibətlər beynəlxalq nəqliyyat hüququnun predmetini təşkil edir.

Lakin beynəlxalq daşınmalarda vahid qaydaları hazırlamaq çox əhəmiyyətli və vacibdir, bu proses artıq beynəlxalq mənbələrə aiddir. Beynəlxalq nəqliyyat hüququ üçün hüquq normalarının dörd mənbəyi xarakterdir: 1) beynəlxalq müqavilələr; 2) beynəlxalq adətlər; 3) beynəlxalq təşkilatların qərarları; 4) məhkəmə presedentləri; 5) milli qanunvericilik.

Hazırda beynəlxalq daşınmalarda hüquqi tənzimləmənin əsas mənbəyi beynəlxalq nəqliyyat sazişləri hesab olunur. Bu sazişlərin bəziləri nəqliyyatın bütün növlərini əhatə edir. Məsələn, Beynəlxalq qarışıq yük daşınmalar haqqında BMT Konvensiyası (1980-ci il), Avtomobil, dəmir yolu və daxili su nəqliyyatı ilə təhlükəli yüklərin daşınması zamanı vurulmuş zərərə görə mülki məsuliyyət haqqında Konvensiya (1989-cu il) belə sazişlərə misaldır. Beynəlxalq nəqliyyat sazişləri arasında elələri də var ki, həmin

sazişlər nəqliyyatın bir neçə növünü əhatə edir. Nəqliyyatın ayrı-ayrı növlərinə xüsusi olaraq həsr edilən beynəlxalq nəqliyyat sazişləri də qəbul olunmuşdur. Məsələn, Hamburq Qaydaları dənizlə yük daşınmalarına, Varşava Konvensiyası isə hava daşınmalarına aiddir.

Ümumi qaydaya görə, universal konvensiyalar nəqliyyat vasitəsinin, daşıyıcının, mal göndərəninin, yükalanın və ya istənilən başqa əlaqədar şəxslərin milli mənsubiyyətindən asılı olmayaraq tətbiq edilir. Regional və ikitərəfli razılaşmaların normaları çoxtərəfli konvensiyaların vəziyyətləriylə bağlı xüsusi normalar kimi tətbiq edilirlər. Beynəlxalq nəqliyyat sazişlərinin bəziləri beynəlxalq daşınmaları regional səviyyədə tənzimləyir. Onlara regional beynəlxalq nəqliyyat sazişləri deyilir. Məsələn, Beynəlxalq dəmir yolu ilə yük əlaqələri haqqında Saziş MDB səviyyəsində beynəlxalq daşınmaları tənzimləyir. Nəqliyyat sahəsində iqtisadi münasibətlər həm də, ikitərəfli beynəlxalq nəqliyyat sazişləri ilə də tənzimlənir. Azərbaycan Respublikası nəqliyyatın ayrı-ayrı növləri üzrə xarici ölkələrlə çoxsaylı ikitərəfli sazişlər bağlamışdır.

Beynəlxalq nəqliyyat hüququ nəqliyyatın müxtəlif sferalarında münasibətlərin tənzimlənməsi baxımından aşağıdakı institutlara malikdir:

– beynəlxalq dəniz daşınmalarını hüquqi tənzimləmə institutu (beynəlxalq dəniz daşınmaları);

– beynəlxalq avtomobil daşınmalarını hüquqi tənzimləmə institutu (beynəlxalq avtomobil daşınmaları);

– beynəlxalq dəmir yolu daşınmalarını hüquqi tənzimləmə institutu (beynəlxalq dəmir yolu daşınmaları);

– beynəlxalq hava daşınmalarını hüquqi tənzimləmə institutu (beynəlxalq hava daşınmaları);



– beynəlxalq su (çay) daşımalarını hüquqi tənzimləmə institutu (beynəlxalq su (çay) daşımaları).

Beynəlxalq dəniz daşımaları - beynəlxalq nəqliyyat hüququnun ən qədim sahəsi olmaqla, geniş normativ bazaya malik instituttur. Beynəlxalq dəniz daşımalarında dövlətdaxili qanunvericiliyin nüfuzu hələ də qalmaqdadır. Beynəlxalq hava daşımaları – beynəlxalq dəniz daşımalarından fərqli olaraq hava daşımalarında üstünlük beynəlxalq hüquqi aktların tərəfindədir [5, 125]. Avtomobil daşımalarının beynəlxalq hüquqi tənzimlənməsi. Xarici ticarət daşımalarının həyata keçirilməsi vaxtı avtomobil nəqliyyatı başqa nəqliyyat növləri qarşısında müəyyən üstünlüklərə malikdir: manevr qabiliyyəti; "qarıdan qarıya qədər" yükünün çatdırılması; çatdırılmanın təcili və müntəzəm xarakterə malik olması və s. belə üstünlüklərə aiddir.

Beynəlxalq su (çay) daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi. Beynəlxalq daşımalar həm də beynəlxalq çaylardan istifadə etməklə yerinə yetirilir. Beynəlxalq çaylar dedikdə, dünya okeanının dənizləri ilə bağlı olan, iki və daha çox dövlətin ərazisindən keçən çaylar başa düşülür; belə çaylar sahilboyu dövlətlərin və ya bütün digər dövlətlərin ticarət gəmilərinin naviqasiyası üçün açıqdır. Qeyd etməliyik ki, bəzi mal növləri (neft, neft məhsulları, qaz və s.) beynəlxalq ticarət dövriyyəsinə digər nəqliyyat (daşıma) vasitələrinin köməyi ilə daxil olurlar; boru kəməri nəqliyyatı həmin vasitələrdən biridir. Neftin, neft məhsullarının və qazın xarici ölkələrə (sərhəddənkənar) nəqli beynəlxalq nəqliyyat xidmətinin xüsusi növüdür; bu növ beynəlxalq nəqliyyat xidmətinin hüquqi tənzimlənməsi, ilk növbədə, ikitərəfli beynəlxalq sazişlərin vasitəsi ilə həyata keçirilir [2, 58].

Beynəlxalq nəqliyyat xidmətinin göstərilən növü həm də çoxtərəfli beynəlxalq sazişlərlə tənzimlənir. Boru kəmərləri magistralları ilə neft və neft məhsullarının tranziti sahəsində razılaşdırılmış siyasətin aparılması haqqında Saziş (1996-cı il) onlardan biridir. Bu Sazişə görə, iştirakçı-dövlətlər boru kəməri ilə nəql olunan neft və neft məhsullarının tranzitini təmin edir. Öz ərazisində tranzitin həyata keçirildiyi iştirakçı-dövlət tranzit olunan neft və neft məhsullarından ehtiyacları üçün istifadə edə bilməz. Neft və neft məhsullarının tranziti isə çoxtərəfli və ikitərəfli protokollara uyğun həyata keçirilir; bu protokollarda tranzitin obyekt və qrafikləri barədə razılaşma ifadə olunur. Neftin və neft məhsullarının tranzitinə görə hesablaşma-ödəniş təriflərin müəyyənləşdirdikləri tariflər üzrə və iştirakçı-dövlətlərin təsərrüfat subyektləri arasında bağlanmış müqavilə əsasında həyata keçirilir.

Qeyd etmək lazımdır ki, göstərilən saziş Energetika Xartiyasına Müqavilə (1994-cü il) əsasında bağlanmışdır. Energetika Xartiyasında və ona əlavə edilmiş Tranzit Protokolunda beynəlxalq boru kəməri daşımalarının çoxtərəfli tənzimlənməsinə aid normalar nəzərdə tutulmuşdur. Energetika Xartiyasına Müqavilədə MDB üzvü olan ölkələr (o cümlədən Azərbaycan Respublikası), Avropa İttifaqının üzv-dövlətləri, başqa Avropa ölkələri, habelə Yaponiya və Avstraliya iştirak edir. Sözügedən həmin müqavilə energetika sahəsində əməkdaşlığın həyata keçirilməsini təmin edir, enerji daşıyıcılarının tranzit şərtlərini müəyyənləşdirir [4, 491-510].

Beynəlxalq boru kəməri nəqliyyat daşımalarının hüquqi rejimini tənzimləyən normaların məcmusu beynəlxalq boru kəməri nəqliyyat hüquq institutu adlanır və o, beynəlxalq nəqliyyat hüququnun ayrıca bir hüquq institutudur.



**Ədəbiyyat siyahısı:**

1. Allahverdiyev S.S. Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq xüsusi (mülki) hüquq kursu. Dərslik. Bakı: Digesta, 2007, 820 s.
2. Əliyev E.Ə. Beynəlxalq daşımaların hüquqi tənzimlənməsi. Dərs vəsaiti. Bakı: 2008, s. 58.
3. Əliyev E.Ə. Beynəlxalq iqtisadi hüquq. Dərslik. Bakı: «Uni Print» MMC nəşriyyat-poliqrafiya müəssisəsi, 2012, 650 s.
4. Əliyev E.Ə. Beynəlxalq Nəqliyyat Hüququ. Dərslik, Bakı: 2009, s. 491-510.
5. Бордунов В.Д. Международное воздушное право. М.: 2007, с. 125.
6. Международное частное право: учебник / под ред. Г. К.Дмитриевой. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Проспект, 2004, с. 8
7. Толочко О.Н. Международное транспортное право. Гродно: ГрГУ, 2006, 134 с.
8. Lopez de Qonzalo Marko. Giurisdizione civile e trasporto marittimo, Milano, Giuffre, 2005.

**МЕЖДУНАРОДНОЕ ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ КАК ОБЪЕКТ  
МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА**

В статье рассматриваются вопросы правового регулирования проблем, возникающих в сфере международных перевозок грузов, т.е. через государственных границ в современную эпоху. Международная перевозка грузов всегда была актуальной проблемой. Здесь мы имеем в виду урегулирование отношений, возникающих в процессе отправки, транспортировки и доставки грузов в рамках норм права. Такие отношения регулируются как международным договорным правом, так и международными обычными нормами. Но интенсивное развитие торговых отношений между государствами появление новых, глобальных транспортных проектов во многом превратило акцент на нормы международного договора в объективную необходимость.

**Ключевые слова:** *груз, международный, перевозка, транспорт, международный обычай, международный договор, государственная граница, национальное законодательство.*

**INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS AS AN OBJECT  
OF INTERNATIONAL LAW**

The article deals with the issues of legal regulation of problems arising in the field of international cargo transportation, i.e. across state borders in modern times. International transportation of goods has always been a pressing issue. Here we have in mind the settlement of relations arising in the process of sending, transporting and delivering goods within the framework of the law. Such relationships are governed by both international treaty law and international customary rules. But the intensive development of trade relations between states, the emergence of new, global transport projects has largely turned the emphasis on international treaty norms into an objective necessity.

**Keywords:** *goods, international, carriage, transport, international custom, international treaty, state border, national legislation.*



## “İQTİSADI HÜQUQ”LARA AYDINLIQ GƏTİRƏN ZƏNGİN MƏNBƏ

Müasir dövrdə müəyyən sosial-iqtisadi proseslərin intensivləşməsi və əksər hallarda müxtəlif təsərrüfat subyektlərini əhatə etməsi hüquqi biliklərin artırılmasını zəruri edir. Xüsusilə, nəzərə alsaq ki, indiki bazar münasibətləri şəraitində aparıcı mövqə özəl təsərrüfat subyektlərinə məxsusdur və ümumi korporativ maraqlarla yanaşı, hər bir subyektin özünün də maraqları vardır, onda hüquqi məsələlərin aktuallığı aydın olar. Təbii ki, ümumdövlət maraqlarının qorunması, eləcə də təsərrüfat subyektlərinin öz maraqlarının təmin olunması, qarşılıqlı əməkdaşlıq münasibətlərinin formalaşması baxımından hüquq və vəzifələrin elmi cəhətdən əsaslandırılmış şəkildə öyrənilməsi çox vacibdir.

Qloballaşma ilə əlaqədar baş verən dəyişikliklər fonunda iqtisadiyyat və hüquq arasındakı qarşılıqlı təsirin daha da artdığı müasir şəraitdə bazar iqtisadiyyatı fəaliyyətinin hüquqi mexanizmini dərinlən öyrənməklə yanaşı, hüquqi rejimlərin iqtisadi özəlliklərinin dəyərləndirilməsi də xüsusi aktuallıq kəsb edir. Akademik baxımdan kifayət qədər uzun dövr ərzində ayrı-ayrı məqamlarda düşünülmən və hüququn son illərdə sürətlə iqtisadi proseslərdə tətbiqi zərurəti diqqəti cəlb etməkdədir.

Məsələn, investorlar üçün hər hansı bir sahədə ixtisaslaşmış məsləhətçilərdən daha çox hüquq normalarını iqtisadi aspektdən izah edən, iqtisadi davranışları hüquq normalarına müvafiq qaydada uyğunlaşdırma bilən və ya strateji məsələlərlə bağlı qərar qəbul edə bilən mütəxəssislərə daha çox ehtiyac duyulur.

“İqtisad hüquq” fənni iqtisadi münasibətlər sistemində mövcud hüquq normalarının, ha-

belə dövlət qurumlarının yeri və rolunu müəyyənləşdirməklə yanaşı, müxtəlif iqtisadi subyektlərin, o cümlədən ictimai qurumların vahid hüquq sistemi çərçivəsində iqtisadi davranışlarının araşdırılması, eləcə də araşdırmanın nəticələrinin gənc kadrların hazırlanmasında istifadə edilməsi məqsədini daşıyır.

Hər bir iqtisadi fəaliyyətlə bağlı olan vergi, sığorta, bank və s. sahələrə aid hüquqların müəyyənləşdirilməsi, bu hüquqların fiziki və hüquqi şəxslər tərəfindən mənimsənilməsi üçün müvafiq elmi bazanın formalaşdırılması xüsusi əhəmiyyətə malikdir və günümüzün reallıqlarından irəli gələn zərurətdir. Son dövrlərdə iqtisadi hüququn müstəqil elmi istiqamət kimi formalaşması da, məhz bu zərurətdən irəli gəlmişdir. Bununla yanaşı, iqtisadi hüquq-ictimai münasibətlər sistemində, dünya iqtisadiyyatının beynəlmilləşməsi və qloballaşması prosesinin təsiri nəticəsində intensiv inkişaf etməkdə olan dinamik sahədir. Ölkənin yeni iqtisadi münasibətlər sistemində transformasiya olunması şəraitində milli iqtisadiyyatın fəaliyyətinin qanunvericilik əsaslarının ali təhsil müəssisələrində ayrıca fənn kimi tədrisi xüsusi əhəmiyyət kəsb edir.

Məlum həqiqətdir ki, hər bir qanun ilk növbədə cəmiyyətin konkret ictimai münasibətlərinin tənzimlənməsi tələbinə əsasən yaranır. Ona görə də ayrı-ayrı hüquq sahələrinin müddəalarını izah edərkən konkret normaın hansı zərurətdən yarandığını və hansı ictimai-iqtisadi münasibətləri tənzimləməli olması ətraflı surətdə izah edilməlidir. Məhz, bu baxımdan hüquq üzrə elmlər doktoru Etibar Əli oğlu Əliyevin rəhbərliyi ilə Azərbaycan Respublikasının Prezidenti Yanında Dövlət





İdarəçilik Akademiyası, Azərbaycan Dövlət İqtisad Universiteti və Bakı Biznes Universitetinin tövsiyələri nəzərə alınmaqla kollektiv müəlliflər (F.E. Hüseynova, H.D. Qəmbərov) tərəfindən hazırlanmış “İqtisadi hüquq” kitabı zəngin və dəyərli mənbədir. Azərbaycan Respublikası Təhsil Nazirliyinin 18 yanvar 2010-cu il tarixli 40 sayılı əmri ilə qrif verilmiş “İqtisadi hüquq” dərslində (rəyçilər: M.K. Abdullayev, İ.V. Vəliyev, M.N. Abbasova, S.Z. İsayev) müxtəlif iqtisadi sahələrə dair hüquqi məsələlərə ətraflı şəkildə aydınlıq gətirilir.

Dərslərdə iqtisadi hüquq müstəqil hüquq sahəsi kimi izah edilir, onun prinsipləri, mənbələri və subyektləri göstərilir. Tədris və elmi araşdırma istiqaməti kimi iqtisadi hüququn səciyyəvi xüsusiyyətləri, bazar münasibətləri şəraitində fənnin rolu, iqtisadi hüquqda məsuliyyət, mübahisələrin həlli yolları, iqtisadi hüquq institutu kimi iqtisadiyyatın dövlət tənzimləməsinin mahiyyəti və s. istiqamətlər dərslərdə geniş şəkildə izah edilir. Ümumilikdə 624 səhifədən ibarət olan bu dərslər 29 mövzunu əhatə edir.

Dərslərin üstün cəhətlərindən biri də odur ki, müxtəlif tədqiqat metodlarından istifadə edilərək ümumi istiqamətlərdən konkret sahələrə doğru ətraflı məlumatlar verilir. Kitablara tanışlıqdan aydın olur ki, “iqtisadi hüquq” – iqtisadi sistemin mahiyyət və məzmununu təsbit edən, möhkəmləndirən, iqtisadiyyata və iqtisadi münasibətlərə hüquqi təsiri təmin və təşkil edən ümumi prinsipləri müəyyənləşdirən normalar sistemidir. Başqa sözlə, iqtisadi hüquq mövcud resurslar çərçivəsində tələbatın ödənilməsi məqsədilə maddi nemətlərin istehsalı, bölgüsü, mübadiləsi və istehlakında ictimai münasibətləri tənzimləyən hüquqi normaların məcmusudur. Ümumilikdə isə, iqtisadi münasibətlərin cəmiyyət baxımından daşdığı xüsusi əhəmiyyət, iqtisadiyyat və hüquq arasında mövcud olan qarşılıqlı

əlaqəni hüquq sisteminin keyfiyyət göstəricisi kimi xarakterizə olunmasına gətirib çıxarmışdır. Məhz buna görə də müvafiq istiqamətdə araşdırmalar müasir dövrün tələbləri ilə uyğunlaşması aspektində xüsusi əhəmiyyət kəsb etməkdədir. İqtisadiyyat və hüquq arasında qarşılıqlı əlaqələrin genişləndiyi bir zamanda təqdim edilən “İqtisadi hüquq” fənninin öyrənilməsi mühüm sosial-iqtisadi, siyasi-hüquqi əhəmiyyətə malikdir.

“İqtisadi hüquq” kursunun qarşısında iqtisadi hüququn təşəkkülünü və onun normativ tərkibinin mahiyyətini, dinamikliyini izah etmək kimi vəzifə dayanır. Eyni zamanda normativ tərkibin dinamik olması səbəbindən nəzəri-praktik problemlərə, habelə ümumilikdə milli iqtisadiyyatın ayrı-ayrı sahələrində fəaliyyətin təşkilinin normativ-hüquqi əsaslarının öyrənilməsi kimi zəruri istiqamətlər təqdim edilən dərslərdə ətraflı şəkildə tədqiq edilir.

Kitabda maliyyə, valyuta, sahibkarlıq, bank, sığorta, vergi, rəqabət, əqli mülkiyyət, aqrar, nəqliyyat, enerji və s. sahələrdə fəaliyyətin hüquqi əsasları ayrıca mövzularda konkret şəkildə təqdim edilir. E.Ə.Əliyevin rəhbərliyi ilə ərsəyə gəlmiş “İqtisadi hüquq” dərslərinin daha bir fərqləndirici xüsusiyyəti hər bir mövzunun sonunda öyrənilən məsələlərin sxematik təsvirinin verilməsidir. Lakonik və vizual şəkildə ayrı-ayrı fəsillərin sxematik verilməsi dərslərdən daha səmərəli istifadəyə şərait yaradır.

Mühüm nəzəri-praktiki əhəmiyyət kəsb edən bu dərslər gənc kadrların yetişdirilməsində əhəmiyyətli rol oynamaqla yanaşı, müxtəlif tədqiqatçılar, o cümlədən hüquqsünaslar və iqtisadçılar, eləcə də müvafiq sahədə praktiki fəaliyyət göstərən şəxslər üçün zəngin bir mənbədir.

**Aqil ƏSƏDOV,**  
**iqtisad üzrə fəlsəfə doktoru, dosent.**

**Hüquq üzrə elmlər doktoru, professor əvəzi Əliyev Etibar Əli oğlunun  
ümumi və məsul redaktorluğu ilə hazırlanmış «Beynəlxalq (publik)  
hüquq kursu»na aid tədris proqramına və «Beynəlxalq (publik)  
hüquq kursu» adlı dərsliyə dair**

**R Ə Y**

**A**zərbaycan Respublikasının Təhsil Nazirliyi Elmi-Metodiki Şurasının «Dövlət və Hüquq» Bölməsi tərəfindən təsdiq edilmiş (protokol № 41, «10» noyabr 2011-ci il) «Beynəlxalq hüquq» fənni üzrə tədris proqramının cəmiyyətdə baş verən ictimai-siyasi və sosial-iqtisadi inkişaf prosesləri, habelə beynəlxalq münasibətlər sistemində Azərbaycanın xarici əlaqələrinin genişlənməsi və yeni istiqamətlər fonunda dərinləşməsi (məsələn, iqtisadi, ekologiya, turizm, vergi, gömrük, təhlükəsizlik, kosmos, idman, tibbi və digər multikultural sahələrdə) təkmilləşdirilmiş formatda yenidən işlənilməsinə zərurət yaranmışdır.

Sosial tənzimləyici rolunda çıxış edən hüququn yerinə yetirdiyi əsas funksiyalardan biri cəmiyyətdəki ictimai münasibətləri nizamlamaq və qaydaya salmaqdan ibarətdir. Hələ Qədim Roma hüququnda hüququn «ius publikum» (ümumi hüquq) və «jus privatum» (xüsusi hüquq) adlı iki sahəsi fərqləndirilirdi. Publik hüquq dövlət işləri sahəsinə aid hakimiyət münasibətlərini, xüsusi hüquq isə hakimiyət səlahiyyətinə malik olmayan şəxslərlə bağlı münasibətləri nizama salır.

Dövlət sərhədlərindən kənara çıxan ictimai münasibətlər isə beynəlxalq münasibətlər sayılır. Hakimiyət xarakterli belə münasibətləri tənzimləyən beynəlxalq hüquq normalarının sistemi beynəlxalq hüquq adlanır. Bu kontekstdə hüquq üzrə elmlər doktoru E.Ə.Əliyevin ümumi və məsul redaktorluğu ilə kollektiv müəlliflər – hüquq üzrə elmlər doktoru, professor A.İ.Mustafazadə, hüquq üzrə elmlər doktoru, professor O.F.Əfəndiyev, hüquq üzrə fəlsəfə doktoru F.E.Hüseynova tərəfindən hazırlanmış tədris proqramı və dərslük müasir dövrdə aktual bir sahəyə həsr olunmuşdur. Tədris proqramının və dərsliyin elmi redaktoru Azərbaycan Hüquqşünaslar Konfederasiyasının sədri, Azərbaycan Respublikası Milli Məclisinin deputatı, hüquq üzrə fəlsəfə doktoru Ə.M.Hüseynovdur.

Dərslük 23 fəsildən, tədris proqramı isə eyni adlı 23 mövzudan ibarət olmaqla özündə 2 bölməni birləşdirməklə bu sahənin ən aktual məsələlərini əhatə edir. I bölmə beynəlxalq (publik) hüquqa dair ümumi müddəaları və müvafiq hüquq institutlarını – beynəlxalq (publik) hüququn anlayışı, predmeti, mənbələri, prinsipləri, subyektləri, məsuliyyət və digər məsələləri ehtiva edir. II bölmə isə xüsusi hissə adlanaraq, müqavilələr hüququ, təşkilatlar hüququ, xarici əlaqələr hüququ, insan



haqları hüququ, iqtisadi hüquq, kosmos hüququ, ekologiya hüququ, əmək hüququ və s. bu kimi beynəlxalq (publik) hüquq sahələrini əhatə edir.

Müəlliflər kollektivi tərəfindən bütün fəsillər geniş formada və eyni zamanda elmi əsaslarla müqayisəli şəkildə təhlil edilərək yazılmış, müasir beynəlxalq hüquq normalarından, çoxsaylı xüsusi ədəbiyyat və elektron informasiya resurslardan geniş şəkildə istifadə olunmuşdur.

Tədris proqramı və dərsliyi fərqləndirən məziyyətlərdən biri də odur ki, onlar Azərbaycan Respublikası Prezidenti yanında Dövlət İdarəçilik Akademiyasının və AMEA Hüquq və İnsan Haqları İnstitutunun müvafiq təklif və tövsiyələri nəzərə alınmaqla yenidən işlənmiş, əlavələr edilmiş və təkmilləşdirilmişdir. Hər bir mövzu və fəsil üzrə tərtib olunan əyani sxem və tövsiyə edilən elmi ədəbiyyat xüsusilə maraqlı cəhətdir.

Müasir beynəlxalq hüquq dövlətlərarası münasibətlər sistemində böyük əhəmiyyətə malik olan və mühüm rol oynayan siyasi-hüquqi fenomendir. Belə fenomenə dair elmi bilikləri ehtiva edən bu proqram və dərsləkdə beynəlxalq (publik) hüquq normaları Azərbaycan Respublikasının qanunvericilik sistemi ilə qarşılıqlı əlaqələr kontekstində nəzərdən keçirilir.

Əsər Azərbaycan Respublikasında ilk dəfə olaraq bu məzmununda beynəlxalq (publik) hüquq ilə bağlı əhatəli və özündə əksər sahələri şərh edən proqram və dərsləkdir. Onlardan ali məktəb tələbələri, müəllimlər, hüquqşünaslar, tədqiqatçılar, hüquq elmi sahəsində çalışan mütəxəssislər, vəkillər və digər praktik işçilər faydalana bilər.

Beləliklə, hüquq üzrə elmlər doktoru Etibar Əliyevin ümumi və məsul redaktorluğu ilə kollektiv müəlliflər tərəfindən hazırlanmış «Beynəlxalq (publik) hüquq kursu»na dair dərsləkdə və tədris proqramı qoyulan tələblərə, təhsil standartlarına cavab verir. Hesab edirəm ki, tərtib edilən dərsləkdə və tədris proqramı ali təhsil müəssisələrində bakalavr hazırlığı üçün qiymətli vəsaitdir və o, tələbələrin bu sahədə zəruri biliklər almasını təmin edəcəkdir.

Yuxarıda qeyd olunanları nəzərə alaraq, «Beynəlxalq (publik) hüquq kursu»na dair dərsləyin və tədris proqramının nəşr olunmasını məqsədmüvafiq hesab edirəm.

**M.K. ABDULLAYEV,**

**Azərbaycan Respublikasının Prezidenti yanında Dövlət İdarəçilik Akademiyasının humanitar və sosial məsələlər üzrə prorektoru, professor əvəzi, hüquq üzrə elmlər doktoru.**



**Beynəlxalq Nəqliyyat Akademiyasının həqiqi üzvü, professor, hüquq üzrə elmlər doktoru Əliyev Etibar Əli oğlunun və d. ("Beynəlxalq (publik) hüquq kursu". Dərslik. 2 cildə, 2018) adlı dərsliyinə**

**R Ə Y**

Müasir qlobalizasiya dövründə beynəlxalq münasibətlər sistemi sürətlə dəyişməkdə və inkişaf etməkdədir. Bu isə beynəlxalq münasibətlər sisteminin əsas tənzimləyicisi olan beynəlxalq hüququn rolunun və əhəmiyyətinin artmasının əsas səbəblərindən birisidir.

Öz növbəsində beynəlxalq münasibətlər sisteminin tənzimlənməsinin səmərəliliyinin, effektivliyinin artırılması beynəlxalq hüquq sahəsində elmi araşdırmaların aparılmasını zəruri edir.

Onu da qeyd etmək lazımdır ki, bu sahədə elmi tədqiqatların aparılması çox çətin məsələlərdən birisidir. Belə ki, beynəlxalq hüquq elmi milli hüquq elmi sistemindən fərqli olaraq, öz təbiətinə görə, universal xarakter daşıyır və beynəlxalq hüquq qanunvericiliyinin və praktikasının, beynəlxalq hüquq sahəsində elmi nəzəriyyələrin, müxtəlif ölkələrin beynəlxalq hüquq doktrinalarının, beynəlxalq məhkəmələrin məhkəmə praktikasının dərinə və hərtərəfli bilməsini tələb edir. Bu səbəbdən öz beynəlxalq hüquq doktrinasına və elminə sahib olan dövlətlərin sayı olduqca məhduddur.

Fərəhləndirici haldır ki, Azərbaycan Respublikası belə dövlətlərin sayına aiddir və ölkəmizdə milli beynəlxalq hüquq doktrinası və beynəlxalq hüquq elmi formalaşmaqda və inkişaf etməkdədir. Azərbaycan beynəlxalq hüquq elmi və məktəbi postsovet məkanında Rusiya və Ukrayna dövlətləri ilə yanaşı, ən aparıcı yerlərin birini tutur.

Ölkəmizdə beynəlxalq hüququn müxtəlif sahələrinin araşdırılmasına yönəlmiş bir sıra tutarlı tədqiqatlar aparılmış və əsərlər yaradılmışdır. Və demək olar ki, belə əsərlərin artması prosesi gedir.

Bununla yanaşı, belə elmi əsərlərin arasında beynəlxalq hüquqa dair dərsliklərin yazılması və nəşr edilməsi xüsusi yer tutur. Belə ki, bu, çox çətin bir işdir. Bunun üçün beynəlxalq hüquq sahəsində universal xarakterli biliklər, beynəlxalq hüquq elminin əsas nəzəriyyələri ilə tanış olunması, elmi aləmdə böyük nüfuz, uzun illər ərzində aparılan tədqiqat işi və s. tələb olunur.

Dünyanın müxtəlif ölkələrdə dərc olunmuş beynəlxalq hüquq dərsliklərinin və monoqrafiyaların təhlili göstərir ki, belə növ əsərlər yalnız beynəlxalq hüquq sahəsində böyük nüfuza və biliklərə malik olan, beynəlxalq qurumlarda (məsələn, BMT-nin Beynəlxalq Hüquq Komissiyasında, BMT-nin Beynəlxalq Ədalət Məhkəməsində, Beynəlxalq Cinayət Məhkəməsində, Yuqoslaviya və Ruanda üzrə Beynəlxalq Tribunallarda, Avropa İnsan Hüquqları Məhkəməsində və s.) uzun illər ərzində fəaliyyət göstərmiş, dünyanın nüfuzlu universitetlərində məruzələr oxumuş aparıcı beynəlxalq-hüquqşünas alimlər və müəlliflər tərəfindən işlənilərək dərc olunur. Məsələn, K.F.L. Oppenhaym, D. Anzilotti, A. Ferdross, Malkolm Şou, Piter Malançuk, Antonio Kassese, Yan Brounli, D. Kennedy, V. Slo-manson, Q.İ. Tunkin, İ.İ. Lukaşuk, Antoni Ost, Kristian Tomuşat, K.D. Vişer və s. bu



kimi alimləri və ya bir neçə nəfərdən ibarət olan müəlliflər qrupunu (fransız alimləri Nquen Kuok Din, Patrik Daye, Alen Pelle tərəfindən tərtib edilmiş “Beynəlxalq hüquq” dərslisi, alman alimləri Volfqanq Qraf Vitsum, Mixael Bote, Rudolf Dolser, Ekkart Klajn, Filip Kuniq və s. tərəfindən tərtib edilmiş “Beynəlxalq hüquq” dərslisi, on nəfərdən çox həmmüəllifi olan rus dilində tərtib edilmiş “Beynəlxalq hüquq kursu” və s.) göstərmək olar.

Onu da qeyd etmək lazımdır ki, Azərbaycanca ilk dəfə beynəlxalq hüquq üzrə dərslük hələ SSRİ mövcud olan dövrdə uzun illər Bakı Dövlət Universitetinin “Beynəlxalq hüquq və xarici ölkələrin dövlət hüququ” kafedrasının müdiri işləmiş, prof. Ə. Əsgərov tərəfindən XX əsrin 70-ci illərin sonunda (1979-cu ildə) dərc edilmişdir. Bu dərs vəsaiti uzun illər Azərbaycanda ana dilində hüquq təhsili prosesində beynəlxalq hüquq üzrə əsas tədris vəsaiti idi. Bununla belə, bu əsər dünyanın ideoloji əsaslara görə, əsasən, iki düşərgəyə parçalanmasına və başda SSRİ olmaqla, sosialist ölkələri sistemi olmasına görə, yəni SSRİ dövründə yazıldığı üçün o dövrdə sovet beynəlxalq hüquq elmi nöqtəyi-nəzərindən yazılmışdır.

Artıq Azərbaycan Respublikası öz müstəqilliyini bərpa etdikdən sonra Azərbaycanda ana dilində beynəlxalq hüquq üzrə ikinci dərslük Lətif Hüseynov (hazırda o, Avropa İnsan Hüquqları Məhkəməsinin hakimidir) tərəfindən yazılmışdır (dərslüyün ikinci nəşri 2012-ci ildə işıq üzü görmüşdür). Bu dərslük süni, əvvəl mövcud olan ideoloji baxışlardan azaddır və qısa şəkildə müasir beynəlxalq hüquq üzrə əsas bilgiləri özündə əks etdirir. Dərslük 24 fəsildən və onun əsas mətni 314 səhifədən ibarətdir.

Həmçinin prof. Əmir Əliyevin 2004-cü ildə işıq üzü görmüş və tədris prosesində vacib əhəmiyyət kəsb edən “Beynəlxalq ümumi hüquq” tədris-metodik vəsaitini də qeyd etmək lazımdır.

Bununla belə, onu da vurğulamaq lazımdır ki, qloballaşma dövründə sürətlə, dinamik şəkildə beynəlxalq münasibətlər sisteminin dəyişməsi, bu sistemi tənzimləyən beynəlxalq hüquq sistemində, onun sahələri, institutları və normalarında da öz əksini tapmaya bilməz. Bu halın gücünə beynəlxalq-hüquqi kontekstli fənlərin tədris prosesi, öz-özlüyündə, tədris və tədris-metodik bazasının yeniləşməsinə tələb edir. Bu məqsədlə beynəlxalq hüquq üzrə müasir keyfiyyətli dərslüklərin və dərs vəsaitlərinin tərtib edilməsi və hazırlanması müvafiq tədris fənni üzrə tədrisinin keyfiyyətinin yaxşılaşdırılmasının çox vacib bir elementi, unsurudur.

Bu səbəbdən yeni işıq üzü görmüş hüquq üzrə elmlər doktoru, prof. A. Mustafazadə, hüquq üzrə elmlər doktoru E. Əliyev, hüquq üzrə elmlər doktoru O. Əfəndiyev və hüquq üzrə fəlsəfə doktoru F. Hüseynovanın ərsəyə gətirdiyi “Beynəlxalq (publik) hüquq kursu” xüsusi əhəmiyyətə malikdir. Dərslüyün məsul redaktoru prof. E. Əliyev beynəlxalq hüquq elmi üzrə tanınmış və nüfuzlu alimdir; o, 100-dən çox elmi əsərin müəllifidir. 2004-cü ildən AAK tərəfindən Azərbaycan Respublikasında dissertasiyaların əsas nəticələrinin dərc olunması tövsiyə edilən dövrü elmi nəşrlər siyahısında olan “Nəqliyyat hüququ” elmi-nəzəri, təcrübi jurnalın həmtəsisçisi və redaksiya şurasının üzvüdür; hal-hazırda jurnalın baş redaktorudur. Prof. E. Əliyev 20 sentyabr 2005-ci ildən Moskva Beynəlxalq Nəqliyyat Akademiyasının həqiqi üzvüdür.



Onun çoxlu sayda monoqrafiyası, dərsləkləri və dərslər vəsaitləri Azərbaycan, rus və ingilis dillərində dərc olunmuşdur. Beynəlxalq nəqliyyat hüquq sahəsində rus və ingilis dilində yazdığı monoqrafiyalar isə onun bu sahədə Avropada və hətta, fikrimcə, dünyada aparıcı mütəxəssislərdən birisi olmasına dəlalət edir. Bütün bunlara görə belə bir nüfuzlu alimin və mütəxəssisin beynəlxalq hüquq kursu üzrə əsəri yaratmasına tam mənəvi haqqı var və o bu vəzifənin öhdəsindən layiqincə gələ bilmişdir.

Bu əsər iki cildəndən ibarətdir. Adından görüldüyü kimi, bu əsər “Beynəlxalq (publik) hüquq kursu” adlanır. Bu heç də təsadüfi deyil. Müasir beynəlxalq hüquq doktrinasında beynəlxalq hüquqa geniş mənada yanaşma nəzəriyyələri də mövcüddür (məsələn, belə nəzəriyyələrdə beynəlxalq müqavilələrin beynəlxalq xüsusi hüququn mənəviyi olması vurğulanır) və onlara, əsasən, beynəlxalq hüququn subyektlərinə dövlətlərlə və beynəlxalq hökumətlərarası təşkilatlarla yanaşı, bəzi hallarda nəhəng şirkətləri, beynəlxalq hökumətlərarası olmayan təşkilatları, hüquqi şəxsləri və bəzi hallarda insanları aid edirlər. Digər hüquqi nəzəriyyələrə görə isə, beynəlxalq xüsusi hüquq geniş mənada beynəlxalq hüququn ayrılmaz bir hissəsi kimi hesab edilir.

Prof. E.Əliyevin və d. tərtib etdikləri əsərdə belə yanaşma rədd edilir. Beynəlxalq (publik) hüquq deməklə, o, beynəlxalq xüsusi hüququ ayırır və onu beynəlxalq hüququn tənzim etdiyi predmetə aid etmir. Belə yanaşma klassik yanaşmadır və, fikrimcə, elmi cəhətdən tam əsaslıdır. Bunun əsasında hələ Roma hüquqşünası Ulpian tərəfindən irəli sürülmüş bir müddəa durur. O, belə bir fikir irəli sürmüşdür ki, hüquq iki hissəyə: publik

hüquqa və xüsusi hüquqa bölünür. Publik hüquqa Roma dövlətinin marağına toxunana, xüsusi hüquqa isə ayrı-ayrı fərdlərin maraqlarına toxunana aiddir (bax: Yustianın institusiyalarına).

Beynəlxalq (publik) hüquq (ona sadəcə beynəlxalq hüquq da deyilir), əsasən, müstəqil dövlətlərin və beynəlxalq hökumətlərarası təşkilatlar (qurumlar) arasında münasibətləri tənzimləyir və bununla beynəlxalq xüsusi hüquqdan fərqlənir.

Prof. E.Əliyev və d. ərsəyə gətirdiyi “Beynəlxalq (publik) hüquq kursu” öz strukturuna görə iki hissəyə bölünür: ümumi və xüsusi hissəyə. Hüquq elmində belə bölmənin əsasını alman alimləri tərəfindən tərtib edilmiş pandekt sistemi təşkil edir. Belə bir sistemdə ümumi və xüsusi hissələr ayrı-ayrı bölmələrə ayrılırlar. Belə bir sistem Azərbaycan hüquq elmində və qanunvericiliyində (demək olar ki, məcəllələrin hamısı ümumi və xüsusi hissələrə bölünür) geniş istifadə olunur və bu səbəbdən tədris prosesində tələbələr tərəfindən asanca anlaşılır. Belə yanaşmanı, sözsüz, yalnız alqışlamaq olar.

Dərsləkdə beynəlxalq hüquqa ayrıca bir hüquq sistemi kimi baxılır və o, milli (dövlətdaxili) hüquq sistemindən fərqlənir. Yəni prof. E.Əliyev və d. bu məsələdə dualizm nəzəriyyəsinin tərəfdaşlarıdır (monizm nəzəriyyəsinə fərqli). Belə yanaşma, demək olar ki, müasir beynəlxalq hüquq doktrinasında hökmranlıq edir və belə yanaşmanın əsaslı olmasına kifayət qədər dəlillər mövcüddür. Belə ki, müasir beynəlxalq hüququn təbiəti, onun subyektləri, obyekt, mənbələri, prinsipləri, normayaradıcılığı və beynəlxalq hüquq normalarının tətbiq edilməsi, beynəlxalq hüquqda məsuliyyət və məcburiyyət prob-



lemləri və s. beynəlxalq hüququn ayrıca bir hüquq sisteminə aid olmasına dəlalət edir.

Dərslinin birinci cildi X fəslə əhatə edir və 715 səhifədən ibarətdir.

Dərslinin ikinci cildi XIII fəslə əhatə edir və 714 səhifədən ibarətdir.

Dərslini fərqləndirən xüsusiyyət hər bir fəslin sonunda fəsil üzrə əyani sxemin verilməsidir. Burada sxem şəklində araşdırılan fəsil qısaca olaraq göstərilir. Belə bir yanaşma mühazirə zamanı interaktiv üsullardan istifadə edilməsinə imkan yaradır. Bununla yanaşı, hər bir fəslin sonunda, həmçinin tövsiyə edilən ədəbiyyat siyahısı da əlavə olunur. Bu isə oxuculara hər bir fəsil üzrə tədqiq edilən məsələlər və problemlərlə, onların araşdırılmasına yönəlmiş xüsusi ədəbiyyat ilə tanış olmasına, öyrənilməsinə imkan yaradır.

Birinci cildə (ümumi hissə) beynəlxalq hüququn bir hüquq sistemi kimi xüsusiyyətləri, beynəlxalq hüququn elm və tədris fənni kimi özəllikləri, onun tarixi, beynəlxalq hüquq normaları və onların hüquqi təbiəti, beynəlxalq hüququn mənbələri, subyektləri, əsas və ümumtanınmış prinsipləri, beynəlxalq hüququn milli (dövlətdaxili) hüquqla nisbəti və qarşılıqlı əlaqəsi, beynəlxalq hüquqda məsuliyyət və beynəlxalq münasibətləri dinc vasitələrlə həll etmə məsələləri tədqiq olunur.

İkinci cildə (xüsusi hissə) beynəlxalq hüququn əsas və əhəmiyyətli sahələri hesab olunan beynəlxalq müqavilələr hüququ, beynəlxalq təşkilatlar hüququ, xarici əlaqələr hüququ, beynəlxalq humanitar hüquq, beynəlxalq iqtisadi hüquq, beynəlxalq dəniz hüququ, beynəlxalq hava hüququ, beynəlxalq kosmos hüququ ilə yanaşı nisbətən daha sonra beynəlxalq hüququn sahəsi kimi formalaşmış beynəlxalq cinayət hüququ, bey-

nəlxalq təhlükəsizlik hüququ, beynəlxalq insan haqları hüququ, beynəlxalq ekologiya hüququ, beynəlxalq əmək hüququ da hərtərəfli tədqiq olunur.

Dərslərdə xüsusilə beynəlxalq iqtisadi hüququn araşdırılmasına böyük diqqət ayrılıb. Fikrimcə, bu, tam əsaslıdır. Belə ki, beynəlxalq müqavilələrin böyük, demək olar ki, əsas hissəsini beynəlxalq iqtisadi sazişlər təşkil edir. Ümumiyyətlə, hüquq ədəbiyyatında beynəlxalq hüquq və beynəlxalq iqtisadi hüquq kateqoriyalarının nisbəti problemi vacib əhəmiyyət kəsb edir. Məsələn, tanınmış fransız hüquqşünasları D. Karro və P. Jüyar qeyd edirlər ki, beynəlxalq hüquq və beynəlxalq iqtisadi hüquq eyni deyil və beynəlxalq iqtisadi hüquq beynəlxalq hüquqa münasibətdə spesifik nəşə deyil. Onlar vurğulayırlar ki, beynəlxalq hüquq – müdafiə hüququdur, çünki bütövlükdə dövlətlərin siyasi müstəqillik ideyasına əsaslanır. Beynəlxalq iqtisadi hüquq isə – ekspansiya hüququdur, çünki o bütövlükdə dövlətlərin varlanmasının qanuni məqsəd olması ideyasına əsaslanır, bunun üçün isə dövlətlər arasında iqtisadi qarşılıqlı asılılığın qurulması zəruridir. Faktiki olaraq, onlar beynəlxalq iqtisadi hüququ beynəlxalq hüquqla qarşılıqlı əlaqədə olan müstəqil bir hüquq sistemi hesab edirlər.

Hər bir şübhə doğurmur ki, beynəlxalq hüququn norma və prinsipləri xüsusi tənqidlənmə predmetinə (dövlətlərarası iqtisadi münasibətlər) malik olan beynəlxalq iqtisadi hüquqa da tətbiq edilə bilər və edilir də. Digər tərəfdən, beynəlxalq hüquq və beynəlxalq iqtisadi hüquq arasında “müdafiə” və ya “ekspansiya” əlamətlərinə görə xüsusi fərq də yoxdur. Hər iki əlamət həm beynəlxalq hüquqa, həm də beynəlxalq iqtisadi hüquqa xasdır. Belə ki, beynəlxalq hüquq çərçivəsində



həyata keçirilən terrorizmlə mübarizə, insan hüquqlarının və əsas azadlıqların müdafiəsi “ekspansiya” hüququdur. Digər tərəfdən, dövlətlər tərəfindən beynəlxalq iqtisadi hüquq çərçivəsində həyata keçirilən proteksionist xasiyyətli tədbirlər “müdafiə” hüququ xarakteri daşıyır. Bu səbəbdən müəlliflər, haqlı olaraq, beynəlxalq iqtisadi hüququ beynəlxalq hüququn bir sahəsi kimi dəyərləndirirlər.

Həmçinin son zamanlar bir sıra müəlliflər, kifayət qədər elmi əsaslar olmadığı halda, sürətlə inkişaf edən beynəlxalq hüququn müəyyən bir hissələrini beynəlxalq hüququn bir sahəsi kimi dəyərləndirməyə çalışırlar. Məsələn, belə sahələrə beynəlxalq turizm hüququnu, beynəlxalq enerji hüququnu, beynəlxalq investisiya hüququnu və s. aid edirlər.

Fikrimcə, prof. E.Əliyev və d. haqlı olaraq onları, digərləri ilə yanaşı, beynəlxalq iqtisadi hüququn yarım sahələrinə aid edir. Belə yarım sahələr öz tənzimlənmə predmetinə və prinsiplərinə malikdirlər. Onlardan fərqli olaraq isə beynəlxalq institutların ayrıca tənzimlənmə predmeti olsa da, ayrıca institut prinsipləri yoxdur. Beləliklə, beynəlxalq iqtisadi hüquq beynəlxalq hüququn bir sahəsi olmaqla yarım fəsillərdən və institutlardan ibarətdir.

Bütövlükdə, prof. E.Əliyev və d. tərəfindən təqdim edilən dərsləri yeni və orijinal bir əsərin nümunəsi kimi dəyərləndirmək olar. Dərslər elmi cəhətdən düşünülmüş məntiqi struktura malikdir. O, çox aydın, sadə dildə yazılmışdır. Bu isə tədris prosesində onun asanca, rahatlıqca mənimsənilməsinə əlverişli şərait yaradır. Dərslərin sonunda istifadə edilmiş müxtəlif dillərdə yazılmış ədəbiyyatın və digər mənbələrin siyahısı verilir. Bunu da müsbət bir hal kimi qiymətləndirmək olar.

Onu da xüsusi vurğulamaq lazımdır ki, dərsləklə yanaşı, prof. E. Əliyev tərəfindən kollektiv müəlliflərin iştirakı ilə həmçinin beynəlxalq hüquq tədris predmeti üzrə proqram da tərtib edilmişdir. Bu isə, öz növbəsində əhəmiyyətli dərəcədə bu predmetin mənimsənilməsinə yüngülləşdirir.

Uzun illər müddətində dövlət qulluğu, elmi və tədris işində əldə etdiyi zəngin təcrübə, həmçinin sistem-struktur, formal-məntiqi, müqayisəli hüquq və s. daxil olmaqla aparılmış elmi metodlar, prof. E.Əliyevə və bununla yanaşı digər müəlliflərə “Beynəlxalq (publik) hüquq kursu” dərslərinin (tədqiqatın) tərtib edilməsində beynəlxalq hüquq elmində müxtəlif problemlərin nəzəri aspektlərini bir-birindən fərqli olan hüquqi doktrinal yanaşmaların həyata keçirilməsi təcrübəsinin istifadəsi ilə harmonik şəkildə uzlaşdırılmasına imkan yaratmışdır.

Bütün yuxarıdakıları xülasə edərək, hesab edirəm ki, hazırki elmi iş (sözsüz ki, bu əsəri çox dəyərli bir elmi tədqiqat işi kimi dəyərləndirmək olar) ölkə beynəlxalq hüquq elminə ciddi, dəyərli bir töhfədir və o, alimlərə, beynəlxalq münasibətlər və beynəlxalq hüquq sahəsində çalışan elmi və praktiki işçilərə, politoloqlara, hüquqşünaslara və beynəlxalq hüquqşünaslara, hüquq fakültələrinin müəllimlərinə və tələbələrə (bakalavr və magistr dərəcələrini əldə etməyə çalışanlara), doktorantlara, ölkəmizin xarici işlər nazirliyi sahəsində işləyən, xarici iqtisadi əlaqələr sahəsində fəaliyyət göstərən şəxslərə, və bununla yanaşı beynəlxalq hüququn aktual problemləri ilə maraqlanan geniş oxucu kütləsinə qiymətli bir vəsaitdir.

**R.M. QARAYEV,**  
hüquq üzrə elmlər doktoru, dosent.





## РЕЦЕНЗИЯ

на учебник «Международное /публичное/ право», Т.1, Т.2.  
Под общей ред. Э.А. Алиева, Баку, 2018, 84 п. л., (на азерб. яз.)

Появление этого учебника, подготовленного в соответствии с решением Отдела «Государство и право» Научно-методического совета Министерства образования Азербайджанской Республики и учебной программы, утверждённой данным Министерством, представляет собой особое, беспрецедентное явление не только в растущей и формирующейся национальной международно-правовой доктрине, но и, в целом, в развивающейся научной жизни нашего государства.

Среди немногочисленного коллектива авторов-составителей учебника, кроме редактора Э.А. Алиева, такие многоопытные ученые-специалисты в области международного права, как например, юрист-международник О.Ф. Эфендиев, директор Института по правам человека НАН Азербайджана А.И. Мустафаева, Ф.Э. Гусейнова.

Структурно учебник состоит из предисловия, двух томов, списков научной литературы на азербайджанском и иностранных языках и сокращений, среди которых:

I – Общая часть (содержит 10 глав, 158 параграфов);

II – Особенная часть (включает 23 главы, 257 параграфов).

Выход в свет столь фундаментального издания, как данный учебник, является, на наш взгляд, ценным и уникальным вкладом в отечественную правовую науку, поскольку, фактически, международное право, которое ещё

вчера казалось «островком затишья» в нашей стране, начинает активно развиваться в областях, которые раньше трудно было даже представить. Только после возникновения постсоветского пространства, Азербайджанская Республика, как и многие другие на нём развивающиеся страны, заключили беспрецедентное число международно-правовых документов практически во всех областях деятельности человека – от морского дна и трубопроводных магистралей до климата планеты и космического пространства.

То есть, по-существу и фактически, происходит не только ускоренное развитие международного публичного права, но и укрепляется очевидная, насущная потребность в такой системе международных отношений, которая должна быть основана на праве. Очевидно и то, что международное публичное право должно, играть первостепенную роль как в укреплении стабильности и порядка в международных отношениях, так и в создании условий для межгосударственного сотрудничества и партнёрства, содействуя тем самым поддержанию международного мира и безопасности. Иными словами, государства, если действительно желают порядка на международной арене, обязаны уважать международное публичное право, основу которого составляет Устав ООН, придать ему реальный и универсальный характер и в понимании, и в применении его норм.



С учётом этих целей и задач, в учебнике освещены и рассмотрены такие вопросы первостепенной важности, как понятие, предмет, система, принципы и источники международного публичного права. Наряду с этим, раскрыто и изложено содержание основных его отраслей и вновь возникших отраслей, таких как право международных договоров, морское, космическое, воздушное, экономическое антитеррористическое, экологическое, гуманитарное право. Широко освещены и такие «новые» подотрасли, международное железнодорожное право, право морских, воздушных, автотранспортных перевозок, международное право трубопроводных перевозок, и др.

Учитывая великое транспортное будущее, в учебнике неслучайно отмечается, что в условиях сложных глобализирующихся процессов, углубления внешнеэкономического взаимодействия государств, каким бы они размером и потенциалом не обладали, невозможно развивать свою экономику изолировано от мирового сообщества. Акцентируется внимание, в частности на том, что данный момент эти процессы и факторы всё более актуализируются благодаря широкому внедрению взаимовыгодного сотрудничества и эффективного партнёрства, которые связаны не только со становлением нового международного экономического миропорядка, в том числе, в транспортной сфере, но и с развитием международного публичного права, в целом.

Такой постулат имеет значение и смысл особенно для всех государств на постсоветском пространстве, включая Азербайджанскую Республику, од-

ной из важнейших стратегических задач которой является, как известно, реформирование собственной экономики с учётом позитивного опыта промышленно-развитых стран и активного интегрирования в систему современных мирохозяйственных связей, что невозможно без совершенствования внешнеэкономической деятельности.

Большое внимание в разделах учебника уделено многим важным и другим актуальным проблемам, касающихся, например анализа международных процессуальных норм, положений и требований международных договоров, уставов международных организаций, решений Международного Суда ООН, соответствия национального законодательства нормам и принципам современного международного публичного права, приведены соответствующие обоснованные теоретические взгляды.

Учебник предназначен не только для студентов, бакалавров, магистров, докторантов и преподавателей юридических факультетов и вузов, но и соответствующих практических работников, чья деятельность, так или иначе, связана с международно-правовыми дисциплинами и внешней политикой.

При всём этом, считаем, что заключение в названии учебника слова «публичное» в скобки, не является целесообразным и характерным, поскольку не соответствует установившейся и длительной практике в отношении подобного рода изданий.

**Р.Ф. МАМЕДОВ,**

**доктор юридических наук, профессор Бакинского государственного университета.**



*Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2018-ci il  
27 dekabr tarixli Sərəncamı ilə təsdiq edilmişdir*

**Azərbaycan Respublikasında yol hərəkətinin təhlükəsizliyinə dair  
2019–2023-cü illər üçün  
DÖVLƏT PROQRAMI**

*(Çıxarış)*

**2. Yol hərəkətinin təhlükəsizliyi sahəsində mövcud vəziyyət**

Ümummilli lider Heydər Əliyev tərəfindən bünövrəsi qoyulmuş və hazırda Prezident İlham Əliyevin rəhbərliyi ilə Azərbaycan Respublikasında həyata keçirilən sosial-iqtisadi inkişaf strategiyası çərçivəsində yol hərəkəti təhlükəsizliyinin artırılması və yol-nəqliyyat infrastrukturunun yaxşılaşdırılması istiqamətində aşağıda qeyd olunan bir sıra mühüm tədbirlər görülmüşdür:

— yol hərəkətinin təhlükəsizliyi sahəsində vahid əlaqələndirmə fəaliyyəti təkmilləşdirilmiş, nəqliyyat və yol hərəkəti sahəsində qanunvericilik bazası əhəmiyyətli dərəcədə yenilənmiş, “Yol-nəqliyyat hadisələri ilə əlaqədar təhlükəsizlik tədbirlərinin gücləndirilməsi və yol hərəkətinin tənzimlənməsi sahəsində idarəetmənin şəffaflığının artırılması ilə bağlı tədbirlər haqqında” Azərbaycan Respublikasının Prezidenti tərəfindən 2012-ci il dekabrın 26-da Sərəncam imzalanmış, mühüm institusional quruculuq işləri aparılmış, nəqliyyat əməliyyatlarının sistemli idarə edilməsi məqsədilə Bakıda Nəqliyyatı İntellektual İdarəetmə Mərkəzi yaradılmışdır;

— yol hərəkəti mədəniyyətinin artırılması üçün əhali arasında maarifləndirmə və təbliğat-təşviqat işləri genişləndirilmiş, yol-nəqliyyat hadisələrinin nəticələrinin aradan qaldırılması üzrə xilasetmə və ilk tibbi yardım fəaliyyəti təkmilləşdirilmişdir;

— yol infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi, təhlükəsiz yollar və yol hərəkətinin səmərəli təşkili sahəsində əhəmiyyətli dövlət investisiya qoyuluşları həyata keçirilmiş, 2012 – 2017-ci illərdə Azərbaycan Respublikasında 4273,8 km avtomobil yolu yenidən qurulmuş və təmir edilmiş, ümumi istifadədə olan avtomobil yollarında 182 körpü, 48 yeraltı və yerüstü piyada keçidi, 21 yol qovşağı və avtomobil tuneli inşa edilmiş, yol hərəkətinin təşkili sxemləri təkmilləşdirilmiş, yol hərəkəti təhlükəsizliyinin təmin edilməsi məqsədilə müasir texniki vasitələr tətbiq edilmiş və digər bu kimi mühüm tədbirlər həyata keçirilmişdir ki, bütün bunların da nəticəsində yol-nəqliyyat hadisələrinin dinamikasında müvafiq azalma müşahidə edilmişdir.

Bununla belə, Azərbaycan Respublikasında yol hərəkətinin təhlükəsizliyi səviyyəsinin artırılması, yol-nəqliyyat hadisələrinin sayının və onlar nəticəsində vurulan zərərin həcmının



azaldılması, ekoloji cəhətdən təmiz nəqliyyat vasitələrindən istifadəyə keçidin təmin olunması üçün vahid proqram əsasında genişmiqyaslı, intensiv, sistemli və əlaqələndirilmiş tədbirlərin həyata keçirilməsinə ehtiyac vardır.

Dövlət Proqramında nəzərdə tutulan tədbirlərin müəyyən edilməsi üçün həlledici amillərdən biri baş vermiş yol-nəqliyyat hadisələri və onlar nəticəsində dəyən zərərin təhlilidir. Belə ki, yol-nəqliyyat hadisələri yalnız ayrı-ayrılıqda fərdlərə deyil, bütövlükdə cəmiyyətə maddi və mənəvi zərər vurulmasına, əmək qabiliyyətinin itirilməsi nəticəsində insanların əmək prosesindən uzaqlaşmasına gətirib çıxarır və nəticədə ölkə iqtisadiyyatına ciddi ziyan dəyir.

Ümumdünya Səhiyyə Təşkilatının (bundan sonra – ÜST) məlumatlarına əsasən, hər il yol-nəqliyyat hadisələri nəticəsində dünyada təqribən 1 milyon 250 min insan həyatını itirir. Bu, orta hesabla hər 30 saniyədə bir insan ölümü deməkdir. 15–29 yaşlı insanların ölüm səbəbləri arasında yol-nəqliyyat hadisələri birinci yeri tutur. Yol-nəqliyyat hadisələri dünya iqtisadiyyatına ildə orta hesabla 500 milyard ABŞ dolları məbləğində zərər vurur.

2013–2017-ci illər ərzində Azərbaycanda 11600 yol-nəqliyyat hadisəsi qeydə alınmışdır. Bu hadisələrin nəticəsində ölənlərin sayı 4691 nəfər, sağlamlığına ağır və ya az ağır zərər dəymiş şəxslərin sayı isə 11611 nəfər olmuş, o cümlədən yetkinlik yaşına çatmayan 399 nəfər həyatını itirmiş, 1219 nəfərin isə sağlamlığına ağır və ya az ağır zərər vurulmuşdur. Son beş ildə qeydə alınmış yol-nəqliyyat hadisələrinin 40,0 faizini piyadaların iştirakı ilə baş verən hadisələr təşkil etmişdir. Ümumilikdə 2013–2017-ci illərdə yol-nəqliyyat hadisələri nəticəsində ölən və sağlamlığına ağır və ya az ağır zərər vurulmuş şəxslərin sayı 16302 nəfər olmuşdur.

2013–2017-ci illər ərzində Azərbaycan Respublikasında yol-nəqliyyat hadisələrində ölənlərin 68,6 faizini, sağlamlığına ağır və ya az ağır zərər vurulmuş şəxslərin isə 68,7 faizini əhalinin 25–64 yaş arasında olan hissəsi təşkil edir ki, bu da bilavasitə aktiv əmək yaşında olan insanlar deməkdir. Sağlamlığına ağır və ya az ağır zərər vurulmuş şəxslərin 16,4 faizini, ölənlərin isə 12,3 faizini 18–24 yaş arasında olan şəxslər təşkil etmişdir.

Qeyd edilən dövrdə yol-nəqliyyat hadisələri nəticəsində əmək qabiliyyətli şəxslərin həyatını itirməsi və ya onların sağlamlığına zərər vurulması, habelə bu səbəbdən normal əmək fəaliyyəti rejiminin pozulması, infrastruktura və nəqliyyat vasitələrinə zərər dəyməsi, həmin zərərin aradan qaldırılmasına xərc çəkilməsi və digər amillər nəticəsində ölkə iqtisadiyyatına dəymiş ziyan Birləşmiş Millətlər Təşkilatının (bundan sonra – BMT) və ÜST-ün tərtib etdikləri “Yol hərəkəti təhlükəsizliyinin global vəziyyəti barədə hesabat”a əsasən, ümumi daxili məhsulun (bundan sonra – ÜDM) 3–5 faizi həcmində qiymətləndirilir.

Yol-nəqliyyat hadisələri ilə yanaşı, nəqliyyat vasitələrinin istismarı nəticəsində insanların həyat və sağlamlığına təhlükə törədən səbəblərdən biri də onların ətraf mühitə zərərli təsiridir. Azərbaycan Respublikasında avtomobil nəqliyyatından atmosfərə atılan çirkləndirici maddələrin həcmi son illərdə xeyli artmışdır.



Yol hərəkəti təhlükəsizliyinin səviyyəsi “insan – nəqliyyat vasitəsi – yol” sisteminin optimallığından asılıdır. Azərbaycan Respublikasında baş vermiş yol-nəqliyyat hadisələrinin böyük hissəsi yol hərəkəti və nəqliyyat vasitələrinin istismarı qaydalarını sürücülərin pozması ilə bağlıdır. Bu hal sürücü hazırlığı prosesinin təkmilləşdirilməsini zəruri edir.

Yol hərəkəti təhlükəsizliyinin səviyyəsinə təsir edən digər amil isə nəqliyyat vasitələrinin sayı və texniki vəziyyətidir. Belə ki, 2012–2017-ci illər ərzində Azərbaycan Respublikasında demoqrafik artım və əhalinin rifahının yaxşılaşması nəticəsində mexaniki nəqliyyat vasitələrinin sayı 25,6 faiz artaraq 2017-ci ilin sonuna 1359919 ədədə çatmış, ümumilikdə isə, son 10 ildə mexaniki nəqliyyat vasitələrinin sayı 67,5 faiz artmışdır. Ölkədə köhnəlmiş və texniki təhlükəsizlik göstəriciləri aşağı olan nəqliyyat vasitələrindən istifadə halları da çoxdur. Bu isə təhlükəsizlik göstəriciləri aşağı olan nəqliyyat vasitələrindən istifadənin məhdudlaşdırılması, yüksək təhlükəsizlik standartlarına cavab verən nəqliyyat vasitələrindən istifadəyə keçid üçün zəruri tədbirlər görülməsini şərtləndirir.

Yol infrastrukturu da yol hərəkəti təhlükəsizliyinin əsas amillərindən biridir. Hərəkətin səmərəli təşkil edilməməsi insanların yola sərf etdiyi vaxtın artmasına, ətraf mühitin çirklənməsinə, qəza riskinin yüksəlməsinə səbəb olur. Buna görə də hərəkət şəraitinin yaxşılaşdırılması üçün küçə-yol şəbəkəsi inkişaf etdirilməli, hərəkətin təşkili və idarə edilməsi sahəsində müasir sistemlər və üsullar tətbiq olunmalıdır.

Həyata keçirilən daşımaların nəqliyyat növləri arasında diversifikasiyasının zəif olması, daşımaların çox hissəsinin avtomobil nəqliyyatının payına düşməsi də yol hərəkətinin təhlükəsizliyinə təsir edir. Belə ki, 2017-ci ildə ölkə üzrə sərnişindaşımaların 88,2 faizi, yükdaşımaların isə 63,9 faizi avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə yerinə yetirilmişdir. Bu da yol-nəqliyyat hadisələrinin sayının, ətraf mühitə zərərli təsirin artmasına gətirib çıxarmışdır.

Yol hərəkəti insan həyatı üçün təhlükə mənbəyi olmamalıdır. Azərbaycan Respublikası Konstitusiyasına uyğun olaraq, hər bir insanın təhlükəsiz yaşamaq hüququ, sağlam ətraf mühitdə yaşamaq hüququ, sağlamlığın qorunması hüququ vardır. Təhlükəsiz yol hərəkəti bu hüquqların təminatlarından biridir. Yol hərəkəti təhlükəsizliyinin təmin edilməsi dövlətimizin qarşısında duran əhəmiyyətli sosial-iqtisadi və demoqrafik vəzifələrdəndir.

Yol hərəkəti təhlükəsizliyinin təmin edilməsi mürəkkəb sistemdir. Bu sistemin bir tərəfini onun hüquqi, sosial və iqtisadi çərçivəsini müəyyən edənlər, digərini isə həmin çərçivədə fəaliyyət göstərən yol hərəkətinin iştirakçıları təşkil edir. Sistem təminatçıları və iştirakçıları arasında qarşılıqlı əlaqə və birgə fəaliyyət olduğu kimi, məsuliyyət bölgüsü də olmalıdır. Bu cür məsuliyyət bölgüsü bir çox ölkələrdə qəbul edilmiş “təhlükəsiz yol hərəkəti sistemi” yanaşmasının təməlini təşkil edir: həmin sistemin əsasında insan ölümü və sağlamlığa zərər vurulması ilə nəticələnən yol-nəqliyyat hadisələrinin sayının minimuma endirilməsi prinsipi durur.



BMT-nin “Yol hərəkəti təhlükəsizliyi sahəsində 2011–2020-ci illər üzrə fəaliyyət Onilliyinin Qlobal Planı”nda yol hərəkətinin təhlükəsizliyi sahəsində milli strategiyanın qəbul edilməsi zəruri hesab edilir və Azərbaycan Respublikası bu sahədə beynəlxalq səyləri tam dəstəkləyir.

Son illərdə Azərbaycan Respublikasının avtomobil yollarında nəqliyyat axınının ümumi sıxlığının və adambaşına düşən nəqliyyat vasitələrinin sayının davamlı olaraq artması müşahidə edilir. Bu da yol hərəkəti təhlükəsizliyinə münasibətən dəyişməsi, yol hərəkəti və nəqliyyatdan istifadə mədəniyyətinin yüksəldilməsi üçün tədbirlər görülməsini, əlverişli, təhlükəsiz və davamlı yol hərəkətinin təşkilinə sistemli yanaşmanı labüd edir.

### 3. Dövlət Proqramının məqsədləri

**3.1.** Dövlət Proqramının əsas məqsədi yol-nəqliyyat hadisələrinin, xüsusilə də ölümlə və sağlamlığa zərər vurulması ilə nəticələnən yol-nəqliyyat hadisələrinin sayının, habelə ölkə iqtisadiyyatına və ekologiyasına dəyən ziyanın həcmnin azaldılması üçün zəruri tədbirlər görməkdir.

**3.2.** Azərbaycan Respublikasında “təhlükəsiz yol hərəkəti sistemi”ni yaratmaq üçün

Dövlət Proqramında aşağıdakı məqsədlər nəzərdə tutulmuşdur:

**3.2.1.** yol hərəkətinin təhlükəsizliyi sahəsində idarəetmənin təkmilləşdirilməsi;

**3.2.2.** yol hərəkəti təhlükəsizliyinin təmin edilməsi üçün səmərəli maliyyə sisteminin yaradılması;

**3.2.3.** yol hərəkətinin təhlükəsizliyi sahəsində müasir innovativ metodların tətbiq edilməsi;

**3.2.4.** yol-nəqliyyat şəbəkəsində yol hərəkətinin bütün iştirakçılarının səmərəli, təhlükəsiz və rahat hərəkətini təmin edən müvafiq mobillik strategiyasının hazırlanması;

**3.2.5.** yol-nəqliyyat sisteminin təminatçıların və yol hərəkəti iştirakçıların hüquq və vəzifələrinin, onların məsuliyyət hədlərinin dəqiq müəyyən edilməsi;

**3.2.6.** qəza təhlükəsi zamanı və qəzadansonrakı xilasetmə, təcili və təcirəsalınmaz tibbi yardım fəaliyyətinin əlaqələndirilməsi və təkmilləşdirilməsi;

**3.2.7.** yol hərəkətinin təhlükəsizliyi sahəsində ictimai iştirakçılığın təmin edilməsi;

**3.2.8.** yol hərəkətinin təhlükəsizliyi sahəsində maarifləndirmə, təbliğat və təşviqat işinin təkmilləşdirilməsi;

**3.2.9.** yol hərəkəti və nəqliyyatdan istifadə mədəniyyətinin artırılması.

### 4. Dövlət Proqramının əsas istiqamətləri

**4.0.** Dövlət Proqramında aşağıdakı istiqamətlər üzrə tədbirlər nəzərdə tutulmuşdur:



**4.0.1.** yol hərəkətinin təhlükəsizliyi sahəsində idarəetmə – yol hərəkətinin təhlükəsizliyi sahəsində Azərbaycan Respublikasının imzalamadığı və ya ratifikasiya etmədiyi beynəlxalq müqavilələrə qoşulması, qoşulduğu beynəlxalq müqavilələrin səmərəli həyata keçirilməsinin təmin edilməsi və zəruri tədbirlər görülməsi, mövcud normativ hüquqi bazanın təkmilləşdirilməsi, yol hərəkəti təhlükəsizliyinin idarə edilməsinin səmərəli maliyyələşdirilməsi, yol hərəkətinin təhlükəsizliyi sahəsində vahid dövlət siyasətini formalaşdıran və onun həyata keçirilməsini təmin edən, nəzarət və əlaqələndirmə funksiyasını icra edən daimi əsaslarla fəaliyyətin təşkil edilməsi, bu sahədə səmərəli mərkəzi və yerli idarəetmə mexanizmlərinin formalaşdırılmasının təşviqi, şəffaflığın və qanunçuluğun gücləndirilməsi və vətəndaşlarla münasibətdə etik davranış qaydalarına riayət olunmasının təmin edilməsi, yol hərəkətinin təhlükəsizliyi sahəsində idarəetmə sistemi üzrə milli texniki rəqlamentlərin qəbul edilməsi və tətbiqi, dəqiq statistik və digər məlumatların toplanılması, analitik təhlili və bunların əsasında preventiv tədbirlərin həyata keçirilməsi, görülmüş işlərin səmərəliliyinin monitorinqi;

**4.0.2.** təhlükəsiz yollar və yol hərəkətinin təşkili – yol hərəkəti iştirakçılarının təhlükəsizliyinin və yol şəbəkəsinin qorunmasının təmin edilməsi məqsədilə avtomobil yollarının layihələndirilməsi, tikintisi, təmiri və yenidən qurulması zamanı təşkilatlararası əlaqələndirmə, yolların istismarına nəzarət və təhlükəsizlik dərəcəsinin qiymətləndirilməsi, yol hərəkətinin təşkili işinin, sərnişindəşımaya və yükdaşımaya fəaliyyətinin təkmilləşdirilməsi, piyadaların, velosipedçilərin və yol hərəkətinin digər müdafiəsiz iştirakçılarının hərəkət təhlükəsizliyinin təmin edilməsi;

**4.0.3.** təhlükəsiz nəqliyyat vasitələri – nəqliyyat vasitələri üçün müasir texniki rəqlamentlərin hazırlanması və tətbiqi, nəqliyyat vasitələrinə texniki xidmətin keyfiyyətinin artırılması, onların texniki vəziyyətinə nəzarətin və texniki baxış qaydalarının təkmilləşdirilməsi, yeni texnologiyalardan istifadənin sürətləndirilməsi məqsədilə müasir təhlükəsizlik vasitələrindən və texnologiyalarından geniş istifadənin təşviqi, köhnəlmiş və texniki təhlükəsizlik səviyyəsi aşağı olan nəqliyyat vasitələrinin dövriyyədən çıxarılması;

**4.0.4.** təhlükəsiz yol hərəkəti iştirakçıları – yol hərəkəti iştirakçılarının təhlükəsiz davranışının təmin edilməsi, təhlükəsizlik vasitələrindən istifadə ilə bağlı davamlı təbliğat, təşviqat və maarifləndirmə işi aparılması, uşaqların yollarda qorunması, sürücülərin hazırlanması və ixtisasının artırılması, yol hərəkəti təhlükəsizliyinin təmin edilməsində ictimai iştirakçılığın təşkili;

**4.0.5.** qəzasonrası tədbirlər – yol-nəqliyyat hadisələri ilə bağlı xilasetmə, təcili və təxirəsalınmaz tibbi yardım tədbirlərini həyata keçirən aidiyyəti qurumlar arasında əlaqələndirmənin gücləndirilməsi, vahid çağrı mərkəzinin yaradılması, yol-nəqliyyat hadisələrinin qeydiyyatı sisteminin və ilk tibbi yardım göstərilməsi işinin təkmilləşdirilməsi, yol-nəqliyyat hadisələrinin müntəzəm baş verdiyi yerlərin – qəza ocaqlarının müəyyən edilməsi və qəzaların səbəblərinin aradan qaldırılması işinin təkmilləşdirilməsi.



**“Yol hərəkəti haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanununda  
dəyişikliklər edilməsi barədə**

**AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ QANUNU**

Azərbaycan Respublikasının Milli Məclisi Azərbaycan Respublikası Konstitusiyasının 94-cü maddəsinin I hissəsinin 23-cü bəndini rəhbər tutaraq **qərara alır**:

**Maddə 1.** “Yol hərəkəti haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanununda (Azərbaycan Respublikasının Qanunvericilik Toplusu, 1998, № 9, maddə 564; 2001, № 5, maddə 298, № 11, maddələr 676, 698; 2002, № 1, maddə 9, № 8, maddə 463; 2003, № 8, maddə 424; 2004, № 2, maddə 57, № 11, maddə 901; 2005, № 4, maddə 277, № 10, maddə 874, № 11, maddə 993; 2006, № 12, maddə 1027; 2007, № 6, maddə 560, № 11, maddələr 1053, 1091; 2008, № 2, maddə 49, № 6, maddələr 453, 463, № 7, maddə 602; 2009, № 2, maddə 47, № 4, maddə 210, № 12, maddə 948; 2010, № 7, maddə 598; 2011, № 2, maddə 71, № 4, maddə 255, № 6, maddə 469, № 12, maddə 1097; 2012, № 5, maddə 402, № 7, maddə 671; 2013, № 4, maddələr 362, 363, № 7, maddə 795, № 11, maddələr 1295, 1298; 2014, № 4, maddələr 343, 346, № 5, maddə 467, № 11, maddə 1352; 2015, № 1, maddə 2, № 2, maddələr 76, 79, 105, № 5, maddə 502, № 6, maddə 686, № 11, maddələr 1256, 1276; 2016, № 11, maddələr 1758, 1795; 2017, № 2, maddələr 138, 150; № 5, maddə 727, № 8, maddə 1507, № 10, maddə 1774, № 12 (I kitab) maddə 2215; 2018, № 2, maddələr 143, 157; Azərbaycan Respublikasının 2018-ci il 23 fevral tarixli 1016-VQD nömrəli Qanunu) aşağıdakı dəyişikliklər edilsin:

**1.1.** 1-ci maddə üzrə:

**1.1.1.** aşağıdakı məzmununda 25-1-ci – 25-3-cü bəndlər əlavə edilsin:

**“25-1)** trisikl - işçi həcmi 50 kub santimetrdən çox olan daxiliyanma mühərriki ilə hərəkətə gətirilən və ya mühərrikinin tipindən asılı olmayaraq, maksimal konstruksiya sürəti saatda 50 kilometrədən yüksək olan və orta uzununa müstəviyə nəzərən simmetrik yerləşən üçtəkərli mexaniki nəqliyyat vasitəsidir;

**25-2)** yüngül kvadrisikl - yüksüz vəziyyətdə kütləsi 350 kiloqramdan (elektrik mühərrikli nəqliyyat vasitələri üçün akkumulyatorların kütləsi nəzərə alınmır) çox olmayan dördtəkərli aşağıdakı mexaniki nəqliyyat vasitələridir:

işçi həcmi 50 kub santimetrdən çox olmayan məcburi alışdırılmalı daxili yanma mühərriki ilə təchiz edilən nəqliyyat vasitələri;

maksimal effektiv gücü 4 kVt-dan çox olmayan digər növ daxili yanma mühərriki ilə təchiz edilən nəqliyyat vasitələri;

uzunmüddətli yüklənmə rejimində mühərrikinin nominal maksimal gücü 4 kVt-dan çox olmayan elektrik mühərriki ilə təchiz edilən nəqliyyat vasitələri;

**25-3)** kvadrisikl – bu Qanunun 1-ci maddəsinin 25-2-ci bəndində nəzərdə tutulmuş nəqliyyat vasitələri istisna olmaqla, yüksüz vəziyyətdə kütləsi 400 kiloqramdan (yük daşımaq üçün nəzərdə tutulan nəqliyyat vasitələri üçün 550 kiloqramdan) çox olmayan (elektrik mühərrikli nəqliyyat vasitələri üçün akkumulyatorların kütləsi nəzərə alınmır) və maksimal effektiv gücü 15 kVt-dan çox olmayan mühərrikli dördtəkərli mexaniki nəqliyyat vasitəsidir;”;

**1.1.2.** 26-cı bənddə “tam ləvazimatlı vəziyyətdə kütləsi 400 kiloqramdan çox olmayan üç və dördtəkərli mexaniki nəqliyyat vasitələri də” sözləri “trisikllər və yüngül kvadrisikllər”





sözləri ilə əvəz edilsin.

**1.2.** 16-cı maddənin II hissəsinin ikinci cümləsinə, 37-ci maddənin I hissəsinin 8-ci bəndinə, 55-ci maddənin V hissəsinin 2-ci bəndinə, 78-ci maddənin III hissəsinə (hər iki halda) “kateqoriyalı” sözündən sonra “(altkateqoriyalı)” sözü əlavə edilsin.

**1.3.** 33-cü maddə üzrə:

**1.3.1.** II hissə aşağıdakı redaksiyada verilsin:

“**II.** Azərbaycan Respublikası ərazisindəki yollarda nəqliyyat vasitələrini idarə etmək hüququ aşağıdakı yaşlardan yararır:

1) velosipedi və ya arabanı idarə etmə hüququ - 14 yaşdan;

2) asma mühərrikli velosipedi, mopedi və “A1” altkateqoriyasına daxil olan nəqliyyat vasitələrini idarə etmə hüququ - 16 yaşdan;

3) “A”, “B”, “C” kateqoriyalarına, “B1” və “C1” altkateqoriyalarına daxil olan nəqliyyat vasitələrini idarə etmə hüququ - 18 yaşdan;

4) “BE” kateqoriyasına və “C1E” altkateqoriyasına daxil olan nəqliyyat vasitələrini idarə etmə hüququ - 19 yaşdan (müvafiq olaraq “B” və ya “C” kateqoriyasına (o cümlədən “C1” altkateqoriyasına) daxil olan nəqliyyat vasitələrini idarə etmək sahəsində təcrübə bir ildən az olmamaq şərtilə);

5) “CE” kateqoriyasına daxil olan nəqliyyat vasitələrini idarə etmə hüququ - 21 yaşdan (“C” kateqoriyasına daxil olan nəqliyyat vasitələrini idarə etmək sahəsində təcrübə üç ildən az olmamaq şərtilə);

6) “D” kateqoriyasına daxil olan nəqliyyat vasitələrini, tramvayları və trolleybusları və “D1” altkateqoriyasına daxil olan nəqliyyat vasitələrini idarə etmə hüququ - 23 yaşdan (65 yaşadək, habelə “B”, “C” və ya “C1” kateqoriyalarına daxil olan nəqliyyat vasitələrini idarə etmək sahəsində təcrübə beş ildən az olmamaq şərtilə);

7) “D1E” altkateqoriyasına daxil olan nəqliyyat vasitələrini idarə etmə hüququ - 25 yaşdan (65 yaşadək, habelə “D” kateqoriyasına və ya “D1” altkateqoriyasına daxil olan nəqliyyat vasitələrini idarə etmək sahəsində təcrübə iki ildən az olmamaq şərtilə);

8) “DE” kateqoriyasına daxil olan nəqliyyat vasitələrini idarə etmə hüququ - 26 yaşdan (65 yaşadək, habelə “D” kateqoriyasına daxil olan nəqliyyat vasitələrini idarə etmək sahəsində təcrübə üç ildən az olmamaq şərtilə).”.

**1.3.2.** aşağıdakı məzmununda II-I hissə əlavə edilsin:

“**II-I.** Hərbi qulluqçular “CE”, “D”, “DE” kateqoriyalarına və “D1E” altkateqoriyasına daxil olan nəqliyyat vasitələrini idarə etmə hüququnu 19 yaşdan əldə edə bilərlər.”.

**1.4.** 34-cü maddə üzrə:

**1.4.1.** I hissəyə aşağıdakı məzmununda ikinci cümlə əlavə edilsin:

“Sürücülük vəsiqəsinin təsviri, spesifikasiyası və nümunəsi müvafiq icra hakimiyyəti orqanı tərəfindən təsdiq edilir.”;

**1.4.2.** II hissənin 1-ci bəndinə “motosikletləri,” sözündən sonra “kvadrisiklləri, trisiklləri,” sözləri əlavə edilsin;

**1.4.3.** III hissə aşağıdakı redaksiyada verilsin:

“**III.** Sürücülük vəsiqəsində ellips işarəsi daxilində Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq yol hərəkətində fərqlənmə nişanı - “AZ” və rəqəmlərlə nömrələnmiş aşağıdakı məlumatlar göstərilir:



1. vəsiqə sahibinin soyadı;
2. vəsiqə sahibinin adı və atasının adı;
3. vəsiqə sahibinin doğulduğu tarix və yer;
- 4a. vəsiqənin verildiyi tarix;
- 4b. vəsiqənin etibarlılıq müddətinin qurtardığı tarix;
- 4c. vəsiqəni vermiş qurumun adı və ya möhürü;
- 4d. vəsiqə sahibinin fərdi identifikasiya nömrəsi;
5. vəsiqənin nömrəsi;
6. vəsiqə sahibinin fotosəkli;
7. vəsiqə sahibinin imzası;
8. vəsiqə sahibinin yaşayış yeri;
9. vəsiqə sahibinin idarə etmək hüququna malik olduğu nəqliyyat vasitələrinin kateqoriyaları (altkateqoriyaları);
  10. hər bir kateqoriyanın (altkateqoriyanın) verildiyi tarix;
  11. hər bir kateqoriyanın (altkateqoriyanın) etibarlılıq müddətinin qurtardığı tarix;
  12. hər bir kateqoriya (altkateqoriya) haqqında əlavə məlumat və ya məhdudiyətlər (eynəklə idarəetmə və ya yalnız avtomatik transmissiyalı nəqliyyat vasitələrini idarə etmək hüququnun verildiyinə dair qeyd);
  14. qeydiyyat və ya yol hərəkətinin təhlükəsizliyinə aid olan digər məlumatlar (vəsiqə sahibinin qan qrupu və ya “əlil” tanınma nişanlı nəqliyyat vasitəsini idarə etmək hüququnun verildiyinə dair qeyd).”;
- 1.4.4. IV hissə üzrə:
  - 1.4.4.1. “Avtomobilləri və motosikletləri” sözləri “Bu Qanunun 34-cü maddəsinin II hissəsinin 1-ci bəndində nəzərdə tutulmuş nəqliyyat vasitələrini” sözləri ilə əvəz edilsin və “kateqoriyaları” sözündən sonra “və altkateqoriyaları” sözləri əlavə edilsin;
  - 1.4.4.2. 1-ci bənddə “motosikletləri” sözündən sonra “, trisiklləri və yüngül kvadrisiklləri” sözləri əlavə edilsin;
  - 1.4.4.3. aşağıdakı məzmununda 2-1, 3-1, 4-1, 6-1 və 7-1-ci bəndlər əlavə edilsin:
    - “2-1) “B1” – bu Qanunun 1-ci maddəsinin 25-3-cü bəndində nəzərdə tutulmuş kvadrisiklləri idarə etmək üçün;
    - 3-1) “C1” - “D” kateqoriyasına və “D1” altkateqoriyasına aid edilməyən, icazə verilən maksimum kütləsi 3.500 kq-dan artıq, lakin 7.500 kq-dan çox olmayan avtomobilləri, habelə qoşqusunun icazə verilən maksimum kütləsi 750 kq-dan artıq olmayan “C1” altkateqoriyasından olan avtomobilləri idarə etmək üçün;
    - 4-1) “D1” - sərnişin daşınması üçün nəzərdə tutulan və oturacaq yerlərinin sayı, sürücü oturacağından əlavə, 8-dən artıq, lakin 16-dan çox olmayan avtomobilləri, habelə qoşqusunun icazə verilən maksimum kütləsi 750 kq-dan artıq olmayan “D1” altkateqoriyasından olan avtomobilləri idarə etmək üçün;
    - 6-1) “C1E” - qoşqusunun icazə verilən maksimum kütləsi 750 kq-dan artıq, lakin avtomobilin yüksüz kütləsindən çox olmayan və bütövlükdə belə tərkibin icazə verilən maksimum kütləsi 12.000 kq-dan artıq olmayan “C1” altkateqoriyasından olan avtomobilləri idarə etmək üçün;



7-1) “D1E” - sərnişin daşınması üçün nəzərdə tutulmayan, qoşqusunun icazə verilən maksimum kütləsi 750 kq-dan artıq olan, lakin avtomobilin yüksüz kütləsindən çox olmayan və bütövlükdə belə tərkibin icazə verilən maksimum kütləsi 12.000 kq-dan artıq olmayan “D1” altkateqoriyasından olan avtomobilləri idarə etmək üçün;”;

1.4.5. VI hissə aşağıdakı redaksiyada verilsin:

“VI. Sürücülük vəsiqəsindəki məlumatlar Azərbaycan Respublikasının dövlət dilində və ingilis dilində qeyd olunur.”;

1.4.6. Aşağıdakı məzmununda IX hissə əlavə edilsin:

“IX. A, B, C, D, CE və DE kateqoriyalarına daxil olan nəqliyyat vasitələrini idarə etmək hüququnu təsdiq edən sürücülük vəsiqəsi müvafiq olaraq A1, B1, C1, D1, C1E və D1E altkateqoriyalarına daxil olan nəqliyyat vasitələrini idarə etmək hüququnu təsdiq edir.”.

1.5. 35-ci maddə üzrə:

1.5.1. I-I hissənin ikinci cümləsində “A1”, “A” və “B” kateqoriyalarına” sözləri “A” və “B” kateqoriyalarına, “A1” və “B1” altkateqoriyalarına” sözləri ilə əvəz edilsin;

1.5.2. II hissənin 2-ci bəndinə “kateqoriyalı” sözündən sonra “(altkateqoriyalı)” sözü əlavə edilsin;

1.5.3. VI hissənin 6-cı bəndi ləğv edilsin;

1.5.4. VII hissəyə “kateqoriyalar” sözündən sonra “(altkateqoriyalar)” sözü əlavə edilsin;

1.5.5. IX hissəyə “kateqoriyaların” sözündən sonra “(altkateqoriyaların)” sözü əlavə edilsin.

1.6. 37-ci maddənin V hissəsinin 2-ci bəndindən “nəqliyyat vasitəsini idarə etməkdən diqqəti yayındıra biləcək söhbətdə iştirak etmək,” sözləri çıxarılsın.

1.7. 56-cı maddənin I hissəsində “S” kateqoriyalı” sözləri “C” kateqoriyalı və ya “C1” altkateqoriyalı” sözləri ilə, “C” və “D” kateqoriyalı” sözləri isə “C” kateqoriyasından (“C1” altkateqoriyasından) əlavə “D” kateqoriyalı (“D1” altkateqoriyalı)” sözləri ilə əvəz edilsin.

## Maddə 2. Keçid müddəaları

2.1. Bu Qanun 2019-cu il yanvarın 1-dən qüvvəyə minir.

2.2. 2019-cu il yanvarın 1-dək verilmiş sürücülük vəsiqələri, onların dəyişdirilməsi üçün “Yol hərəkəti haqqında” Azərbaycan Respublikası Qanununun 35-ci maddəsinin VI hissəsinin 1-5-ci bəndlərində nəzərdə tutulmuş əsaslar müəyyənləşdirilənədək qüvvədə qalır.

2.3. Şəxs sürücülük vəsiqəsinin yeni nümunəli sürücülük vəsiqəsinə dəyişdirilməsi üçün “Yol hərəkəti haqqında” Azərbaycan Respublikası Qanununun 35-ci maddəsinin VI hissəsinin 1-5-ci bəndlərində nəzərdə tutulmuş əsaslar olmadan da müraciət edə bilər. Bu halda sürücülük vəsiqəsi “Yol hərəkəti haqqında” Azərbaycan Respublikası Qanununun 35-ci maddəsinin VII hissəsində nəzərdə tutulmuş qaydada dəyişdirilir.

İlham Əliyev

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti

Bakı şəhəri, 31 may 2018-ci il.

№1172-VQD



## M Ü N D Ə R İ C A T

## ELM XADİMLƏRİ

*Aliş Qasımov.* Çoxları üçün ideal insan .....5

## MƏQALƏLƏR

- O.Əфендиев.* К вопросу о международно-правовом урегулировании некоторых современных транспортных маршрутов (путей) .....10
- Л.Колодкин.* Этика ненасилия как средство противодействия молодёжному экстремизму и насильственной преступности .....23
- E.Əliyev.* İqtisadi hüquqda məsuliyyət .....30
- Səidə Həsənzadə, Bəhram Zahidov.* Erməni seperatizmi və terrorizmi ilə mübarizənin aktual problemləri: ənənələr və yeni çağırışlar .....40
- Qulu Novruzov.* Milli azlıqlar və öz müqəddəratını təyin etmə hüququ .....47
- Жаля Мамедова.* Проблемы развития и совершенствования нормотворческой деятельности работы органов и организаций системы ООН .....59
- Zafiq Xəlilov.* Beynəlxalq hava və kosmos hüququnun hüquq sahələri kimi müstəqilliyi problemi .....66
- Илькин Раджабов.* Временные меры, предписываемые международными судами и трибуналами .....77
- Z.Quliyev.* Aqrar-sənaye kompleksində dövlət tənzimlənməsinin aktual məsələləri .....84
- Эльза Ахмедова.* Некоторые экономико-правовые вопросы транспортной безопасности государств в аспекте развития международно-торговых отношений.....91
- R.Zeynalov, E.Əliyev.* Yol hərəkəti təhlükəsizliyi: hüquqi təbiəti və inkişaf perspektivləri ....100
- Ləman Əliyeva.* Yaxşı idarəetmə hüququ: idarəetmə fəaliyyətinin təkmilləşdirilməsi .....104
- Vüsal Aslanov.* Yüklərin beynəlxalq daşınması beynəlxalq hüququn tənzimləmə obyektini kimi ..... 109

## YENİ KİTABLAR

- Aqil Əsədov.* “İqtisadi hüquq”lara aydınlıq gətirən zəngin mənbə.....114
- M.Abdullayev.* «Beynəlxalq (publik) hüquq kursu»na aid tədris proqramına və «Beynəlxalq (publik) hüquq kursu» adlı dərsliyə dair rəy .....116
- R.Qarayev.* “Beynəlxalq (publik) hüquq kursu” dərsliyinə dair rəy .....118
- P.Mamedov.* Рецензия на учебник «Международное (публичное) право» .....123

## RƏSMİ SƏNƏDLƏR

- Azərbaycan Respublikasında yol hərəkətinin təhlükəsizliyinə dair 2019–2023-cü illər üçün Dövlət Proqramı .....125
- “Yol hərəkəti haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanununda dəyişikliklər edilməsi barədə Azərbaycan Respublikasının Qanunu .....130



Jurnal Azərbaycan Respublikası Prezidentinin yanında Ali Attestasiya Komissiyası tərəfindən təsdiq olunmuş «Azərbaycan Respublikasında dissertasiyaların əsas nəticələrinin dərc olunması tövsiyə edilən elmi nəşrlərin Siyahısı»na daxil edilmişdir.

\*\*\*

Журнал включён в «Список научных изданий, рекомендуемых для публикации основных результатов диссертаций в Азербайджанской Республике», утверждённый Высшей Аттестационной Комиссией при Президенте Азербайджанской Республики.

\*\*\*

The magazine was inscribed in «The scientific edition list, recommended to publication of main results of the dissertations in Azerbaijan Republic», confirmed by Superior Examination Board under President of Azerbaijan Republic.

\*\*\*

Dergi Azərbaycan Cumhuriyyəti Cumhurbaşkanı yanında Yükksek Tasnif Komisyonu tarafından onaylanmış Azərbaycan Cumhuriyyətində doktoratların genel sonuclarının yayınlanması önerilen bilimsel yayınların listesinə dahil edilmiştir.



**JURNALDA ÇAP OLUNAN ELMİ MƏQALƏLƏRƏ  
DAİR ƏLAVƏ TƏLƏBLƏR**

**Word proqramı**

**Səhifənin formatı – A4**

**Azərbaycan, rus və ingilis dillərində mətnlər «Times New Roman»,  
Az\_Times\_lat şriffləri ilə verilsin**

**Əsas mətn – 14 pt**

**Sətirlərarası məsafə – 1,5 interval**

**Vərəqin sağ və sol hissəsindən 2 sm, yuxarı və aşağıdan isə 3 sm  
ölçüdə zolaq ayrılın**

**Məqalənin həcmi – 10 səhifəyədək**

**Məqalə fiziki kağız və elektron versiyada verilməlidir.**

