



**Rəşid Rzayev**

***2 sayılı Bakı İnzibati-İqtisadi  
Məhkəməsinin sədri***

**AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ  
DƏNİZ ÜZGÜCÜLÜYÜ SAHƏSİNDƏ BEYNƏLXALQ  
HÜQUQİ ƏMƏKDAŞLIĞI**

Azərbaycan Respublikası iqtisadi güclü, müasir və sosial dövlət quruculuğu prosesində ciddi addımlar atıb. Təmali Ulu Öndər Heydər Əliyev tərəfindən qoyulan dövlətçilik, qanunçuluq və müstəqil hüquqi dövlətin sabitliyi bu gündə iqtisadi inkişafın zəmanətçisidir. Cənab Prezident İlham Əliyevin həyata keçirdiyi genişmiqyaslı islahatların müvəffəqiyyətinin təmin olunmasında, Azərbaycanın hüquqi dövlət kimi beynəlxalq nüfuzunun möhkəmləndirilməsində, sözsüz ki, ölkənin beynəlxalq norma və prinsiplərinə cavab verən hüquq sistemi dayanıb.

Azərbaycan Respublikası 1995-ci ildə müstəqil dövlət kimi Konstitusiyasını qəbul etdiyi ərəfədə Beynəlxalq Dəniz Təşkilatının da (bundan sonra - BDT) üzvü olmuşdur. BDT-nin səlahiyyətləri çərçivəsində onun tərəfindən çağırılmış beynəlxalq konfranslarda beynəlxalq gəmiçilik üçün birinci dərəcəli əhəmiyyətə malik bir sıra yeni beynəlxalq konvensiyalar, qaydalar, protokollar, məcəllələr, düzəlişlər işlənilib hazırlanmış, qəbul edilmiş, sonralar isə onlara yenidən baxılmışdır.

Azərbaycan Respublikası 1997-ci ildə altı əsas konvensiyayı – Dənizdə insan həyatının qorunmasına (SOLAS-74), Dənizdə gəmilərin toqquşmasının qarşısının alınmasına dair qaydalarına (DDGTQBQ-COLREG-72), Yük nişanına, Dənizçilərin hazırlanması, sertifikatlandırılması və növbə çəkmələrinə (DHSNÇ-STCW-78), Tullantıların və digər materialların atılması ilə su hövzələrinin çirkləndirilməsinin qarşısının alınmasına, Gəmilərin ölçülməsinə dair konvensiyaları ratifikasiya etmişdir ki, bu da dəniz gəmiçiliyində təhlükəsizliyin gücləndirilməsi, bütövlükdə dəniz üzgüçülüğü sahəsində dövlət siyasətinin möhkəmləndirilməsi işinə dövlətimizin verdiyi mühüm töhfədir.

Azərbaycan Respublikası qeyd olunan siyasəti ardıcıl surətdə davam etdirərək sonrakı illər ərzində bir sıra digər beynəlxalq konvensiyalara və protokollara qoşulmuşdur. Belə ki, 18 iyun 2004-cü il tarixdə “Dəniz tələbləri ilə bağlı məsuliyyətin məhdudlaşdırılması haqqında” 1976-cı il tarixli Beynəlxalq Konvensiyası müvafiq qaydada Azərbaycan Respublikası tərəfindən ratifikasiya edilmişdir.

Qeyd edilməlidir ki, dəniz tələbləri ilə bağlı dövlətlərin, onun fiziki və hüquqi şəxslərinin məsuliyyət məsələsi beynəlxalq dəniz hüququnda mürəkkəb və kifayət qədər tənzimlənməmiş sahələrdən biridir. Dəniz tələblərinə dair məsuliyyətlə bağlı hüquq ədəbiyyatında bir sıra təhqiqatlar aparılıb və nəşrlər edilib [1].

“Dəniz tələbləri ilə bağlı məsuliyyətin məhdudlaşdırılması haqqında” Konvensiya 19 noyabr 1976-cı il tarixində dəniz tələbləri ilə bağlı məsuliyyətin məhdudlaşdırılması haqqında bəzi oxşar qaydaları saziş vasitəsilə müəyyənləşdirmək məqsədilə Londonda imzalanmışdır. Bu Beynəlxalq Konvensiya 5 fəsil və 23 maddədən ibarətdir. Birinci fəsil məhdudlaşdırma hüququ olan şəxslərin hüquq və vəzifələrinə həsr edilmişdir. Belə şəxslər gəmi sahiblərindən və xilasedicilərdən ibarətdir. Konvensiyaya görə “gəmi sahibi” ifadəsi dəniz gəmisinin sahibini, fraxt edənini, sahibini və operatorunu bildirir; “xilasedici” isə xilasetmə üzrə əməliyyatlarla bilavasitə əlaqədə xidmətlər göstərən istənilən şəxsdir. Məsuliyyətin məhdudlaşdırıldığı tələblərdən hər hansı biri hərəkətinə, nöqsanına və ya fəaliyyətsizliyinə görə gəmi sahibinin, yaxud xilasedicinin məsuliyyət daşdıqları

istənilən şəxsə qarşı irəli sürülsə, həmin şəxs Konvensiyada nəzərdə tutulan məsuliyyətin məhdudlaşdırılmasından istifadə etmək hüququna malikdir. Konvensiyada gəmi sahibinin məsuliyyəti gəminin özünə qarşı irəli sürülən iddia üzrə məsuliyyəti əhatə edir və müddəalarına müvafiq surətdə məhdudiyət altına düşən tələblər üzrə məsuliyyət daşıyan sığorta edənin məsuliyyəti sığortalanmış şəxsin özü ilə eyni həcmdə Konvensiyanın üstünlüklərindən istifadə etmək hüququna malikdir. Məsuliyyətin məhdudlaşdırılmasına yönəldilmiş hərəkət məsuliyyətin qəbul edildiyini bildirir.

Məsuliyyət məhdudiyətinin altına aşağıdakı tələblər düşür:

- gəminin bortunda və ya bilavasitə onun istismarı, yaxud xilasetmə əməliyyatları ilə əlaqədar baş vermiş ölüm və ya bədən xəsarəti, yaxud əmlakın itirilməsi və ya korlanması ilə (liman qurğularının, su hövzələrinin, gəmi yollarının və naviqasiya şəraiti vasitələrinin zədələnməsi də daxil olmaqla), bunun nəticəsində yaranmış istənilən sonrakı zərərlə bağlı tələblər;
- dəniz yolları ilə yük, sərnişinlər və ya onların baqajlarının daşınmasının gecikdirilməsi nəticəsində dəymiş zərərlə bağlı tələblər;
- müqavilədən irəli gəlməyən və bilavasitə gəminin istismarı və ya xilasetmə əməliyyatları ilə əlaqədar baş vermiş istənilən hüquq pozuntusu nəticəsində dəymiş digər zərərlə bağlı tələblər;
- batmış, qırıntılara çevrilmiş, saya oturmuş və ya tərk edilmiş gəminin bortunda olanların hamısı daxil edilməklə, belə gəminin qaldırılması, çıxarılması, məhv edilməsi, yaxud zərərsizləşdirilməsi ilə bağlı tələblər;
- gəminin yükünün çıxarılması, məhv edilməsi və ya zərərsizləşdirilməsi ilə bağlı tələblər;

Konvensiyaya müvafiq surətdə məsuliyyət daşıyan şəxsin öz məsuliyyətini məhdudlaşdırma bildiyi zərərin qarşısının alınması və ya azaldılması üçün görülən tədbirlər nəticəsində dəymiş zərərlə və belə tədbirlərin vurduğu sonrakı zərərlə görə məsuliyyət daşıyan şəxsdən başqa, digər şəxsin tələbləri. Nəzərə alınmalıdır ki, adı çəkilən tələblər, hətta reqres qaydasında və ya müqavilədən, yaxud başqa şəkildə irəli gələn zəmanətə əsasən, yaxud digər şəkildə təqdim olunduqda da məsuliyyətin məhdudlaşdırılması altına düşür. Lakin yuxarıda göstərilən son üç qeyd edilmiş tələblər zərərlə görə məsuliyyət daşıyan şəxslə bağlanmış müqavilə üzrə mükafatlandırılmaya aid olduğu dərəcədə məsuliyyət məhdudiyəti altına düşmür.

Konvensiyanın 3-cü maddəsi məsuliyyət məhdudiyətindən çıxarmaya həsr edilmişdir. Belə ki, Konvensiya xilasetmə ilə əlaqədar və ya ümumi qəza üzrə ödəniş barədə; neftlə çirklənmədən dəymiş zərərlə görə mülki məsuliyyət haqqında 1969-cu il 29 noyabr tarixli Beynəlxalq Konvensiya baxımından neftlə çirklənmədən dəymiş zərərlə bağlı; atom zərərinə görə məsuliyyət məhdudiyətini tənzimləyən və ya qadağan edən hər hansı Beynəlxalq Konvensiya, yaxud milli qanunvericilik altına düşən; atom zərəri ilə əlaqədar atom gəmisinin sahibinə irəli sürülən; vəzifə öhdəlikləri gəmi və ya xilasetmə əməliyyatları ilə əlaqədar olan gəmi sahibinin, yaxud xilasedicinin qulluqçularına, habelə onların varislərinə, öhdəsində olanlara və ya gəmi sahibi, yaxud xilasedici ilə belə qulluqçular arasında əmək müqaviləsini tənzimləyən qanunvericilik üzrə müvafiq tələblər irəli sürmək hüququna malik digər şəxslərə tələblərə tətbiq edilmir və gəmi sahibi və ya xilasedici həmin tələblər üzrə məsuliyyətini məhdudlaşdırma bilməz.

İkinci fəsil məsuliyyətin həddinə həsr edilmişdir. Burada ümumi hədlər və sərnişinlərin tələblərinə dair məsuliyyət həddi göstərilmişdir. Gəmi sərnişinlərinin ölümü, yaxud bədən xəsarəti ilə nəticələnmiş və eyni hadisədən meydana gəlmiş tələblərlə əlaqədar olaraq, həmin gəmi sahibinin məsuliyyət həddi 46.666 hesablama vahidinin gəmi şəhadətnaməsinə müvafiq surətdə gəmiyə daşımağa icazə verilmiş sərnişinlərin sayına vurulmaqla alınan, ancaq 25 milyon hesablama vahidindən yuxarı olmayan məbləğ hesab edilir. Qeyd edilənlərdən başqa və eyni hadisədən irəli gələn tələblər üzrə məsuliyyətin hədləri gəmi tutumu tonnajından və nəticələrindən asılı olaraq müəyyənləşdirilir. Belə ki, ölümlə və ya bədən xəsarəti ilə nəticələnmiş tələblərlə bağlı tutumu 500 tondan artıq olmayan gəmi üçün — 333.000 hesablaşma vahidi; tutumu 501 tondan 3000 tona qədər olan hər tona — yuxarıda göstərilən məbləğə əlavə olaraq 500 hesablama vahidi; tutumu 3001 tondan 30000 tona qədər olan hər tona — göstərilən məbləğə əlavə olaraq 333 hesablama vahidi;



tutumu 30001 tondan 70000 tona qədər olan hər tona — göstərilən məbləğə əlavə olaraq 250 hesablama vahidi; tutumu 70000 tondan yuxarı olan hər tona — göstərilən məbləğə əlavə olaraq 167 hesablama vahidi.

Hər hansı digər tələblərlə bağlı: tutumu 500 tondan yuxarı olmayan gəmi üçün — 167.000 hesablama vahidi; tutumu 501 tondan 30000 tona qədər olan hər tona — yuxarıda göstərilən məbləğə əlavə olaraq 167 hesablama vahidi; tutumu 30001 tondan 70000 tona qədər olan hər tona — göstərilən məbləğə əlavə olaraq 125 hesablama vahidi; tutumu 70000 tondan yuxarı olan hər tona — göstərilən məbləğə əlavə olaraq 83 hesablama vahidi.

Hesablama vahidi Beynəlxalq Valyuta Fondunun müəyyənləşdirdiyi kimi, “borcalmanın xüsusi hüququ vahidi” hesab edilir. Məbləğlər məhdudlaşdırma fondunun, ödənişin yaradıldığı və ya Dövlətin qanunvericiliyi üzrə belə ödənişə bərabər tutulan təminatın verilməsi tarixində Dövlət valyutasının dəyərində müvafiq surətdə məsuliyyət məhdudluğu tətbiq edildiyi həmin dövlətin milli valyutasına çevrilir. Beynəlxalq Valyuta Fondunun üzvü sayılan Tərəf Dövlətlərin milli valyutasının “borcalmanın xüsusi hüququ vahidi” ilə dəyəri Milli Valyuta Fondunun özünün xüsusi əməliyyatları və hesablamaları üçün müvafiq tarixdə onun tətbiq etdiyi dəyərin müəyyənləşdirilməsi metoduna uyğun olaraq hesablanır. Beynəlxalq Valyuta Fondunun üzvü olmayan Tərəf Dövlətlərin milli valyutasının “borcalmanın xüsusi hüququ vahid”ləri ilə dəyəri həmin Tərəf Dövlətin müəyyənləşdirdiyi üsulla hesablanır.

Konvensiyanın üçüncü fəslə məhdudlaşdırma fondunun yaradılması, onun bölüşdürülməsinə həsr edilmişdir. Fond məbləğlər yığılması, yaxud fondun yaradıldığı Tərəf Dövlətin qanunvericiliyi üzrə məqbul sayılan təminatın verilməsi və məhkəmə, yaxud digər səlahiyyətli orqan tərəfindən kifayət qədər tanınması yolu ilə yaradıla bilər. Fond tələblərə malik şəxslər arasında onların tələblərinin fonda mütənasib surətdə müəyyənləşdirilən məbləğlərlə bölüşdürülür.

Dördüncü fəsildə Konvensiyanın tətbiq edilmə sahəsi göstərilmişdir. Konvensiya hər hansı şəxs tərəfindən Tərəf Dövlətin məhkəməsində onun məsuliyyətinin məhdudlaşdırılması və ya istənilən belə Dövlətin yurisdiksiyası hüduqlarında həbs edilmiş gəminin, yaxud digər əmlakın və ya verilmiş hər hansı təminatın azad olunması barədə tələblər irəli sürüldüyü bütün hallarda tətbiq edilir. Buna baxmayaraq, hər bir Tərəf Dövlət I maddədə qeyd edilən hər hansı şəxsə həmin Dövlətin məhkəmələrində Konvensiyanın müddəalarına müraciət etdiyi vaxt Tərəf Dövlətdə onun daimi yaşayış və əsas fəaliyyət yeri olmadıqda və ya barəsində məsuliyyətin məhdudlaşdırılması, yaxud məsuliyyətdən azad edilməsi ilə bağlı tələblərin irəli sürüldüyü və yuxarıda qeyd olunan vaxtda Tərəf Dövlətin bayrağı altında üzməyən hər hansı gəmiyə bu Konvensiyanın tətbiq olunmasından tam və ya qismən imtina edə bilər.

Beləliklə, Azərbaycan Respublikası tərəfindən dəniz üzgüçülüü sahəsində götürülən öhdəliklər hüquq sisteminin tərkib hissəsinə çevrilə bilər. Azərbaycan Respublikası Konstitusiyasının 151-ci maddəsinə əsasən Azərbaycan tərəfdar çıxdığı dövlətlərarası beynəlxalq müqavilələr Konstitusiya və referendumla qəbul edilən aktlar istisna olmaqla bütövlükdə qanunvericilikdən üstündür. Məhz bu baxımdan dəniz üzgüçülüü sahəsində Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyi və hüququn tətbiqedici təcrübəsinin beynəlxalq tələblərə cavab verməsi xüsusi ilə vacibdir.

### ***İstinad:***

1. Ковалев А.А. Современное международное морское право и практика его применения. Монография. – М.: Научная книга – 2003. – 311 с.; Кириленко В.П., Сидорченко В.Ф. Мореплавание и предотвращение загрязнения мирового океана (Международно-правовые аспекты). – М.: Транспорт, 1985. – 46 с.; Шишко А.А. Предупреждение трансграничного загрязнения (международно-правовые проблемы). – Киев.: Наукова думка - 1990. – 29 с.