

BEYNƏLXALQ XÜSUSİ HÜQUQ

DƏNİZLƏ BEYNƏLXALQ YÜKDAŞIMALARIN HÜQUQİ TƏNZİMLƏNMƏSİ

Vüsal Aslanov*

Xülasə

Məqalədə dənizlə beynəlxalq yükdaşımaların xüsusiyyətləri və hüquqi tənzimlənməsi ilə bağlı məsələlər tədqiq olunmuşdur. Hazırda ən çox mübahisəli məsələlər beynəlxalq dəniz nəqliyyatının həyata keçirilməsində yaranır. Bu, beynəlxalq gəmiçilik sahəsində hüquqi münasibətlərin çox müxtəlif olması, habelə fərdi hüquqi münasibətlərin qanunvericiliklə tənzimlənməsi mənbələrinin özünəməxsus təbiəti ilə əlaqədardır. Bu gün beynəlxalq dəniz yük daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi dörd sənədə əsaslanır: bunlar Haaqa Qaydaları, Haaqa-Visbi Qaydaları, Hamburg Qaydaları və Rotterdam Qaydalarıdır. Rotterdam Qaydaları qəbul edilənə qədər Haaqa Qaydalarının dəyişdirilmiş variantı olan Haaqa-Visbi Qaydaları qüvvədə olan əsas hüquqi akt idi, Hamburg Qaydaları isə müqayisəli mütərəqqi olmasına baxmayaraq geniş istifadə olunmurdu.

Açar sözlər: *beynəlxalq yükdaşıma, dəniz daşımaları, Haaqa Qaydaları, Haaqa-Visbi Qaydaları, Hamburg Qaydaları, Rotterdam Qaydaları, Brüssel Konvensiyası.*

Yerin kürəsinin bütün səthinin təxminən 70% -ni tutan Dünya Okeanı ən böyük nəqliyyat arteriyasıdır, bunun sayəsində hər gün böyük miqdarda maddi sərvət planetin bir nöqtəsindən digərinə keçir. Dəniz nəqliyyatı maddi sərvətlərin dəniz vasitəsilə daşınması prosesində əsas elementdir. Dəniz və digər su məkanları qədim zamanlardan bəşəriyyət tərəfindən nəqliyyat məqsədləri üçün istifadə edilmişdir. Hələ o zaman yük daşımalarının böyük payı dəniz nəqliyyatının payına düşürdü. Gəmiçilik dünya iqtisadiyyatının inkişafında dominant amil idi ki, bu da nəinki irimiqyaslı daşımaların yaranmasına təsir göstərmiş, həmçinin dövlətlər arasında xarici ticarət əlaqələrinin inkişafına, həm də bütöv sivilizasiyaların yaranmasına kömək etmişdir. Qədim zamanlardan belə hesab olunurdu ki, dəniz kimin sahibdirsə, o da dünyaya sahibdir. [10, s.109-111] Hazırda dəniz nəqliyyatı öz əhəmiyyətini itirməmişdir. Müasir texnologiyaların sürətli inkişafına baxmayaraq, dəniz nəqliyyatı bəşəriyyətin elmi-tədqiqat, ticarət, sənaye və digər məqsədlərin həyata keçirilməsi üçün əvəzsiz alət olaraq qalır. Əvvəllər olduğu kimi, yükdaşımaların əsas hissəsi daim inkişaf edən və təkmilləşən bu nəqliyyat növünün payına düşür. Dünya xarici ticarətinin təxminən 90%-i dəniz yolu ilə həyata keçirilir. Dəniz nəqliyyatı, mübaligəsiz, dövlətlər arasında xarici ticarət-iqtisadi əlaqələrdə böyük rol oynayır ki, bu da müasir qloballaşma şəraitində dövlətlərarası münasibətlərə müsbət təsir göstərir [3, s.249].

XX əsrin ikinci yarısından başlayaraq, elmi-texniki tərəqqi beynəlxalq daşımaların həcmnin artmasına səbəb olmuşdur. Bu baxımdan, daşıma tərəflərinin qarşılıqlı öhdəliklərini tənzimləyən beynəlxalq müqavilələrin yaradılması

* doktorant, Bakı Dövlət Universiteti

zərurəti getdikcə daha da kəskinləşir. Hələ XIX əsrdə gəmi sahibləri haqlı olaraq dəniz naviqasiyasının müstəsna riskliliyinə əsaslanaraq, dəniz daşımalarını gəmi sahibi ilə yük sahibi arasında birgə müəssisə hesab edir və riskin tərəflər arasında ədalətli bölüşdürülməsini tələb edirdilər. Əvvəlcə dəniz nəqliyyatı müqavilələri daşıyıcının yalnız fors-major (Acts of God) və pıratçılıq (Public enemy) səbəbindən məsuliyyətdən azad edilməsini əhatə edirdi, sonra dənizdə, yanğında və bir çox başqa təhlükələri əhatə edən azadedicilər halların dairəsi genişləndi.

Dəniz yolu ilə yüklərin daşınmasının hüquqi tənzimlənməsinin beynəlxalq unifikasiyasına ilk uğurlu cəhd 1924-cü ildə Brüssel Diplomatik Konfransında Konosamentlərə dair bəzi qaydaların unifikasiyası haqqında Beynəlxalq Konvensiyanın qəbul edilməsi ilə bağlıdır. Bu Konvensiyanın əhəmiyyəti üç əsas müddə ilə müəyyən edilir. Birincisi, konosamentin tərtibi və verilməsi qaydasını müəyyən edir, onun əsas təfərrüatlarını sadalayır və müəyyən edir ki, bu qaydalara uyğun gələn konosament “onda göstərilən malların daşıyıcı tərəfindən alınmasının ilkin sübutu hesab olunur (maddə 3.4). [7, s.186] İkincisi, Konvensiya təqsir prinsipinə əsaslanaraq, konosament üzrə yüklərin daşınması zamanı yarana biləcək itkilərə və zərərlərə görə daşıyıcının məsuliyyətinin müəyyən məcburi “minimum”unu müəyyən edir (2-ci maddənin 4-cü bəndi). Bu hissədə Konvensiya konosament sahiblərinin (yük sahiblərinin, sığortaçıların, bankların) mənafələrinin müdafiəsinə yönəlmişdir. Üçüncüsü, Konvensiya müəyyən edilmiş məsuliyyət qaydalarına (xüsusən də naviqasiya xətası haqqında qaydaya (4-cü maddənin 2-ci "a" bəndi) müəyyən istisnalar verməklə daşıyıcıların maraqlarını qoruyur. [9, s.71]

Bu Konvensiyadan sonrakı qırx illik istifadə onun əlavə və aydınlaşdırılması zərurətini ortaya qoydu. Bu məqsədlə 1968-ci ildə 1924-cü il Konosamentlərə dair bəzi qaydaların unifikasiyası haqqında Beynəlxalq Konvensiyaya düzəlişlərin edilməsi haqqında Protokol qəbul edildi. Sonralar Konvensiya, onu əlavə edən protokolla birlikdə daha sonra “Visbi Qaydaları” adlandırıldı. Visbi Qaydaları yalnız Konvensiyayı aydınlaşdırdığından, onların müstəqil mənası yoxdur və yalnız əsas mətnlə birlikdə istifadə oluna bilər, sonradan “Haaqa-Visbi Qaydaları” adı 1968-ci il Protokolunda dəyişdirilmiş 1924-cü il Konvensiyasına istinad etmək üçün istifadə edilmişdir.

1968-ci il Protokolu və 1979-cu il Protokolu ilə düzəlişlər edilmiş Brüssel Konvensiyasının konsolidasiya edilmiş mətni Haaqa-Visbi Qaydaları (bundan sonra Haaqa-Visbi Qaydaları) adlanan yeni Qaydalar təşkil etdi. Fransa, Böyük Britaniya, Kanada, Yaponiya, Sinqapur, Koreya Respublikası, Rusiya, Honq-Konq, Almaniya, İndoneziya və Tayvan və digər ölkələr Brüssel Konvensiyasının dəyişdirilmiş variantını ratifikasiya etmişlər.

Ən mühüm dəyişiklik Haaqa Qaydalarının tətbiqinin ərazi dairəsinin genişləndirilməsi oldu. Konvensiyanın iştirakçısı olan dövlətin limanından həyata keçirilən daşıma onun fəaliyyət obyektidir. Haaqa-Visbi Qaydalarının 10-cu maddəsində qeyd olunur ki, onlar aşağıdakı şərtlərdən biri yerinə yetirildiyi təqdirdə iki müxtəlif dövlətin limanları arasında yüklərin daşınması ilə bağlı kono-

samentə şamil edilir: konosament razılığa gələn dövlətdə verilir; daşıma razılığa gələn dövlətdə yerləşən limandan həyata keçirilir; konosamentdə olan və ya onunla təsdiq edilmiş müqavilə Konvensiyanın qaydalarının və ya ərazisində qüvvəyə minmiş hər hansı dövlətin qanunvericiliyinin bu müqaviləyə şamil edilməsini nəzərdə tutur. [6, s.252]

Bu Qaydaların qəbul edilməsinin effekti Parsons Corporation v C.V. Scheepvaartonderneming, həmçinin The Happy Ranger işində göstərilə bilər. Bu işdə əsas məsələ daşıyıcının məsuliyyət limiti ilə bağlı hansı qaydaların tətbiq olunduğunu anlamaq idi: Haaqa, yoxsa Haaqa-Visbi Qaydaları. İddia edilən gəmi sahibləri dəniz yolu ilə yüklərin daşınması müqaviləsi ilə onların məsuliyyətinin 100 funt sterlinqlə (Haaqa Qaydalarına görə) məhdudlaşdırıldığını bildirdilər. İddiaçı iddia edirdi ki, konosament Haaqa-Visbi Qaydalarının tətbiqini nəzərdə tutur və buna görə də daşıyıcının məsuliyyət limiti 2 milyon ABŞ dollarına qədər artıb. Eyni zamanda, Haaqa-Visbi Qaydalarının 1-ci maddəsi müəyyən edir ki, “daşıma müqaviləsi” termini müstəsna olaraq yük qaiməsi və ya dəniz yolu ilə yüklərin daşınması üçün əsas olan hər hansı oxşar sənədlə təsdiq edilmiş daşıma müqaviləsinə şamil edilir. Birinci İnstansiya Məhkəməsi bu mübahisədə Haaqa Qaydalarına riayət edilməsinə qərar verib. Apellyasiya Məhkəməsi Haaqa-Visbi Qaydalarının 1-ci maddəsinin "b" bəndinə istinad edərək, qərarı ləğv etdi. Adıçəkilən normaya görə daşıma müqaviləsi konosament ilə təsdiqlənməlidir, buna görə də orada göstərilən qanun tətbiq edilməlidir. [11, s.330]

Yeni Qaydalar işlənilib hazırlanarkən, yükdaşıma sahəsində geniş şəkildə inkişaf etmiş konteyner daşımaları diqqətdən kənar qala bilməzdi. [4] Elə buna görə də, Haaqa Qaydalarından fərqli olaraq Haaqa-Visbi Qaydalarında “konteyner bəndi” var. Əgər yük konteynerdə (və ya digər nəqliyyat vasitəsində) daşınarsa, məsuliyyət həddi yalnız mal vahidi kimi konteynerə deyil, konteynerin tutduğu yerlərin faktiki sayına (əgər belə oturacaqların sayı konosamentdə göstərilir və daşıyıcı tərəfindən təkzib edilmir). Qaydalar yüklərin konteyner daşımalarına tətbiq edilən xüsusi müddəaları ehtiva etdiyindən, onlar hətta yüklərin birləşmiş (qarışıq) beynəlxalq dəniz daşımalarına da şamil edilir ki, bu da ticarət gəmiçiliyinin və naviqasiyanın hüquqi tənzimlənməsi sahəsində irəliyə doğru atılmış böyük addımdır.

Haaqa-Visbi Qaydalarına uyğun olaraq, dəniz yolu ilə yüklərin daşınması müqaviləsi təkcə konosamentlə deyil, həm də digər hüquq sənədi ilə təsdiq edilə bilər. Məsələn, Kum v. Wah Tat Bank Ltd işində məhkəmə qərar verdi ki, naviqasiya qəbzi, kommersiya istifadəsi adətində görə, malların dəniz yolu ilə daşınması üçün müqaviləni təsdiq edən hüquq sənədi hesab edilə bilər. Pyrene Co Ltd. v. Scindia Navigation Co Ltd. işində məhkəmə həmçinin qeyd etdi ki, qaydalar hətta tərəflər dəniz yolu ilə yüklərin daşınması müqaviləsinin konosamentlə təsdiqlənəcəyi barədə razılığa gəlsələr də, heç vaxt verilməmişdir. [12]

Konvensiya ilə müəyyən edilmiş məsuliyyət hədləri mütləq deyil və ya tərəflərin razılığı ilə, ya da konosamentin şərtləri ilə, ya da malların göndərilməsindən bilavasitə əvvəl malların dəyərinin bəyan edilməsi yolu ilə artırıla bi-

lər. Bununla belə, *Owners of Cargo on Board the Morviken v. Owners of the Hollandia (The Hollandia and the Morviken)* [5, s.201] işində məhkəmə müəyyən etdi ki, tərəflər arasında razılaşmada Konvensiyada nəzərdə tutulmuş səviyədən aşağı daşıma müqaviləsi üzrə daşıyıcının məsuliyyəti nəzərdə tutula bilməz.

Düzəlişlərə baxmayaraq Haaqa-Visbi Qaydaları Haaqa Qaydalarının bütün zəif tərəflərini aradan qaldırmağa və inkişaf edən dünya ticarətinin bütün aspektlərini təmin etməyə müvəffəq olmayıb. Haaqa-Visbi Qaydaları da daşıyıcı və faktiki daşıyıcı anlayışlarının ayrılmasını nəzərdə tutmur. Konvensiyanın mətni bu iki şərti aydın şəkildə müəyyən etməli idi, çünki daşıyıcı yüköndərən ilə malların daşınması üçün müqavilə bağlamış istənilən şəxs ola bilər, faktiki daşıyıcı isə birbaşa yüklərin daşınmasını həyata keçirən şəxsdir. Daşıyıcının, onlardan birinə qarşı iddia qaldıracağı təqdirdə daşınmanı əslində kimin apardığını başa düşməsi son dərəcə vacibdir.

Edilən dəyişikliklər bir müddət yetərli görünərsə də, beynəlxalq ticarətin inkişafı və daşıyıcının məsuliyyətinə artan tələblər tezliklə beynəlxalq ictimaiyyəti daşıma müqaviləsinin bütün aspektlərini nəzərə alan bir sənəd hazırlamağa sövq etdi. Növbəti belə sənəd Hamburq Qaydaları idi. Bununla belə, irəliyə baxaraq, Hamburq Qaydalarının gözlənilən tanınmasını almadığını qeyd etmək lazımdır. Bu, Haaqa-Visbi Qaydalarından istifadə zamanı bir çox daşıyıcıların onların tətbiqi üçün davamlı mexanizmlər işləyib hazırlanması, geniş və proqnozlaşdırıla bilən məhkəmə təcrübəsinin formalaşması ilə əlaqədardır. Bunları nəzərə alaraq, hətta Haaqa-Visbi Qaydalarının natamamlığını və köhnəliyini nəzərə alsaq, belə görünür ki, dəniz nəqliyyatı praktikasına hər hansı başqa tənzimləmənin tətbiqi uzun vaxt aparıcı bir məsələdir. [1, s.30-32]

Inkişaf etməkdə olan ölkələrin təzyiqi ilə 1978-ci ildə “Hamburq Qaydaları” kimi tanınan BMT-nin Dənizlə Yük Daşımaları haqqında Konvensiyası qəbul edildi. Hamburq Qaydaları beynəlxalq daşımalarda müasir təşkili və texnologiyasını, kommersiya münasibətlərinin formalaşmış təcrübəsini nəzərə alır, lakin daşıyıcının mövqeyini əhəmiyyətli dərəcədə sərtləşdirir və onun məsuliyyətini artırır. Ümumiyyətlə, Hamburq Qaydaları Haaqa-Visbi Qaydalarından daha çox yük sahiblərinin maraqlarının qorunmasına yönəlmişdir. Hüquq ədəbiyyatlarında belə bir fikir formalaşmışdı ki, Hamburq Qaydalarının yaxın gələcəkdə universal olmayacaq. Təkcə onu demək kifayətdir ki, hətta ənənəvi olaraq yüklərə sahib olan ABŞ-da belə güclü daşıyıcı lobbisi mövcuddur. Bu şəraitdə maraqlar balansında kəskin dəyişiklik mümkün deyil.

Bu qənaətin düzgünlüyünü tarixin sonrakı gedişi də təsdiq etdi. Belə ki, 1978-ci il Konvensiyası yalnız 1992-ci ildə iyirmi dövlət tərəfindən ratifikasiya edildikdən sonra qüvvəyə mindi. Hazırda onların üzvləri 30-dan çox dövlətdir, onların heç biri böyük ticarət və ya dəniz gücü adına iddia edə bilməz. Bu müqavilənin iqtisadi cəhətdən ən ciddi iştirakçıları bunlardır: Avstriya, Kamerun, Çili, Çexiya, Macarıstan, Nigeriya, Rumıniya.

1978-ci il Konvensiyası dənizlə yük daşımalarının geniş spektrini tənzimləyir və əsasən digər nəqliyyat növlərinə tətbiq olunan qaydalara uyğunlaşdırılır.

Burada daşıyıcının məsuliyyətinə dair məcburi qaydalar yükün yükləmə limanında, daşıma zamanı və boşaltma limanında daşıyıcının himayəsində olduğu dövrə şamil edilir.

1978-ci il Konvensiyası təkcə konosamentlərə deyil, bütün digər daşıma sənədlərinə (çarter istisna olmaqla), bütün yüklərə (göyertə və heyvanlar daxil olmaqla) və faktiki olaraq bütün beynəlxalq daşımalara şamil edilir. Burada 1924-cü il Konvensiyası ilə müqayisədə məsuliyyət müddətini müəyyən edən qaydalara əhəmiyyətli dəyişikliklər edilmişdir: buraya yüklərin yükləmə limanında, daşıma zamanı və boşaltma limanında daşıyıcının nəzarətində olduğu bütün vaxtlar daxildir. Daha sonra, 1924-cü il Konvensiyasından fərqli olaraq, məsuliyyətlə bağlı əsas qayda müsbət formada tərtib edilib və daşıyıcını məsuliyyətdən azad edən halların nümunəvi siyahısı istisna edilib. Bundan əlavə, çatdırılmanın gecikməsinə görə daşıyıcının məsuliyyət daşdığı müəyyən edilir. 1978-ci il Konvensiyası gəminin dənizə yararlılığı, naviqasiya xətaləri, risklər, təhlükələr və dənizdə qəzalar, fors-major hallar, hərbi əməliyyatlar və s. kimi daşıyıcı məsuliyyətinin ənənəvi əsaslarından imtina etdi. 1978-ci il Konvensiyasına 2 nömrəli Əlavədə qeyd edildiyi kimi, ümumi razılıq əsasında daşıyıcının 1978-ci il Konvensiyasına əsasən məsuliyyəti ehtimal edilən təqsir prinsipinə əsaslanır. [8, s.205-207] Bu o deməkdir ki, bir qayda olaraq sübut yükü daşıyıcının üzərinə düşür, lakin müəyyən hallarda 1978-ci il Konvensiyasının müddəaları bu qaydanı dəyişir.

1978-ci il Konvensiyasının 5-ci maddəsinin 1-ci bəndinin məzmununu nəzərə alaraq deyə bilərik ki, daşıyıcı, ilk növbədə, malın itməsinə, zədələnməsinə və ya gecikməsinə səbəb olan müəyyən halların mövcudluğunu sübut etməyə, yəni zərərin səbəblərini müəyyən etməyə borcludur. İkincisi, daşıyıcı sübut etməlidir ki, o, onun qulluqçuları və ya agentləri belə halların və onların nəticələrinin qarşısını almaq üçün əsaslı şəkildə tələb oluna bilən bütün tədbirləri görüblər. Bu iki məqamdan ən azı biri sübuta yetirilmədikdə, daşıyıcı məsuliyyət daşıyır. Xüsusilə vurğulamaq vacibdir ki, 1978-ci il Konvensiyasında naviqasiya xətası olduqda daşıyıcının məsuliyyətdən azad edilməsinə dair qayda yoxdur.

24 may 1980-ci il tarixində Cenevrədə BMT-nin Ticarət və İnkişaf Konfransı çərçivəsində Malların Beynəlxalq Multimodal Daşımaları haqqında BMT Konvensiyası (bundan sonra BMT-nin 1980-ci il Konvensiyası) qəbul edilmişdir. Bu günə kimi BMT-nin 1980-ci il Konvensiyası qüvvəyə minməmiş, yalnız 11 dövlətin iştirakı rəsmiləşdirilmişdir. 1980-ci il BMT Konvensiyası 40 maddədən və bir Əlavədən ibarətdir. [13]

BMT Baş Assambleyası 2008-ci ildə Beynəlxalq yüklərin tam və ya qismən daşınmasına dair müqavilələr haqqında Konvensiyanı qəbul etmişdir. BMT Baş Assambleyası maliyyə çətinliklərinə görə bu yeni Konvensiyanın 23 sentyabr 2009-cu il tarixində Rotterdanda keçiriləcək imzalanma mərasimində imzalanmaq üçün açılmasına icazə verdi və bu Konvensiyada təsbit olunmuş normaların “Konvensiya” adlandırılmasını tövsiyə etdi. Hüquq ədəbiyyatlarında

adətən Rotterdam Qaydaları da adlandırılır. Bu Konvensiya işlənilib hazırlanarkən nəzərə alınmışdır ki, onun hüquqi tərəfi ilə yanaşı, həm də dünya ticarəti baxımından böyük ticarət-siyasi əhəmiyyəti və yüklərin daşınmasında dəniz nəqliyyatının aparıcı rolu olacaqdır. Praktiki baxımdan, mərkəzi nöqtəsi, son nəticədə, yüklərin təhlükəsizliyinə görə daşıyıcının məsuliyyəti çərçivəsinin yaradılması olan Konvensiyanın hazırlanmasında obyektiv olaraq, bu məsələdə gəmi sahibləri ilə yük sahiblərinin maraqlarının toqquşması mövcuddur.

Balanslaşdırılmış hüquqi rejimin axtarışı son dərəcə çətin olur, bu layihə üzərində işləmək təcrübəsi ilə təsdiqlənir. Nəticədə, həm daşıyıcıların, həm də yüköndərənlərin və alıcıların, eləcə də sığortaçıların mövqeyi ilə mümkün kompromis əldə edilən çox müfəssəl və hüquqi cəhətdən mürəkkəb Konvensiya hazırlanmışdır. Bununla belə, bir tərəfdən bəzi müddəaların daşıyıcıya güzəşt olduğu, digər tərəfdən isə bəzi müddəaların əksinə, onun məsuliyyətini artırdığı qeyd edilib.

Multimodal daşımalarda vahid qaydalar olmadığından qərara alındı ki, müqavilə dəniz yolu ilə daşıma ilə yanaşı, digər nəqliyyat növləri ilə də daşımaları da əhatə edə bilər ("dəniz plus" konsepsiyası) (yeni Konvensiyanın qeyri-standart adıdır). Başqa sözlə, tərəflər istədikləri təqdirdə gəmiyə yükləməzdən əvvəl və ya gəmidən boşaldıldıqdan sonra digər nəqliyyat növlərindən istifadə barədə razılığa gələ bilərlər. Beləliklə, tək müqavilə əsasında qapıdan-qapıya daşıma məqsədinə nail olmaq olar. Digər nəqliyyat növləri ilə daşıma öz konvensiyaları ilə (dəmir yolu, avtomobil yolu, hava və s.) tənzimləndiyi üçün onların qaydaları ilə əlaqə məsələsini tənzimləmək lazım idi. Eyni zamanda, Konvensiyanın yalnız dəniz nəqliyyatına şamil edilməsinə imkan verən bəndin daxil edilməsi təklif edilib, lakin bu qəbul olunmayıb.

BMT Baş Assambleyasının A/RES/62/122 sayılı qətnaməsində qeyd olunduğu kimi, dənizlə beynəlxalq yük daşımalarını tənzimləyən hüquqi rejimdə vahidliyin olmaması onunla bağlıdır ki, hazırda yuxarıda qeyd olunduğu kimi, iki konvensiya qüvvədədir: Haaqa-Visbi Qaydaları və Hamburq Qaydaları. Yeni 2008-ci il Konvensiyanın qüvvəyə minməsi üçüncü beynəlxalq hüquqi sənədin meydana çıxması demək olardı. UNCITRAL tərəfindən hazırlanmış digər uyğunlaşdırma alətlərinin tərəqqisinə əsasən, istənilən vahidliyə nail olmaq üçün yeni Konvensiyanın coğrafi bölgüsü çox vaxt aparacaq.

Yüklərin beynəlxalq dəniz daşımalarını tənzimləyən mövcud hüquqi rejim vahid deyil və müasir daşıma təcrübəsini, eləcə də elektron nəqliyyat sənədlərindən istifadəni lazımi qaydada nəzərə almır. Dəniz nəqliyyatının tənzimlənməsi üçün vahid qaydaların qəbulu hüquqi müəyyənliyə təkan verir, habelə beynəlxalq yük daşımalarının səmərəliliyini artıracaq və həm milli, həm də beynəlxalq səviyyədə ticarət-iqtisadi inkişafa təkan verir.

Rotterdam Qaydalarının əhatə dairəsi 2-ci Fəsildə müəyyən edilmişdir. Adından onun multimodal xarakterini çıxarmaq olar. Ayrı-ayrılıqda qeyd etmək lazımdır ki, multimodal daşımalara gəldikdə, bu sahədə beynəlxalq müqavilənin əhatə dairəsini müəyyən etmək üçün iki mümkün yanaşma mövcuddur. Onlar-

dan biri birinci daşıyıcının yük sahibi qarşısında tam məsuliyyətini nəzərdə tutur. Öz növbəsində, belə daşıyıcının yerində mallara zərər dəymiş daşıyıcıya qarşı reqlres hüququ vardır. İkinci yanaşma nəzərdə tutur ki, hər bir daşıyıcı belə multimodal daşıma zamanı ona dəyən itkilərə görə yükəgöndərən qarşısında məsuliyyət daşıyır. Birinci halda, reqlres iddiası qaldırarkən daşıyıcı başa düşməlidir ki, müxtəlif daşıma hissələrinin hüquqi tənzimlənməsi nəqliyyat növündən asılıdır, ona görə də daşımaların müxtəlif bölmələrində daşıyıcının məsuliyyətinin həm əsasları, həm də həddi fərqli ola bilər. Lakin ikinci halda, çox vaxt yükəgöndərən üçün dəymiş zərəre görə məsuliyyət daşıyan daşıyıcını müəyyən etmək çətin olur.

Bütün bu mülahizələri nəzərə alaraq, Rotterdam Qaydalarının tərtibçiləri onların tətbiq dairəsini müəyyən edən yeni və orijinal konstruksiyaya müraciət etdilər. Rotterdam Qaydalarının 1-ci maddəsində nəzərdə tutulur ki, dəniz nəqliyyatının olması məcburi olsa da, nəqliyyata dəniz daşımalarından başqa digər nəqliyyat növləri də daxil ola bilər. Daşımanın bir hissəsinin dəniz nəqliyyatı növü üzrə daşıyıcı tərəfindən həyata keçirilməli olduğu, lakin daşımanın dənizlə məhdudlaşmadığı oxşar konsepsiya "dəniz plyus" adını almışdır. [2, s.89]

Daşıyıcının məsuliyyətinə dair müddəalar Konvensiyanın 5-ci fəslində nəzərdə tutulmuşdur. İddiaçının, yükün itirilməsinin, zədələnməsinin və ya gecikdirilməsinin, yaxud onlara səbəb olmuş hadisənin və ya digər bənzər halın daşıyıcının məsuliyyət daşdığı dövrdə baş verdiyini sübuta yetirdikdə, daşıyıcı yükə dəymiş hər hansı zərər üçün məsuliyyət daşıyır. Qeyd etmək lazımdır ki, Konvensiyanın 12-ci maddəsinin 1-ci bəndinə uyğun olaraq, daşıyıcı və ya icraçı tərəfin malları daşınmaq üçün qəbul etdiyi andan etibarən olan və "qarıdan qarıya" adlanan bu müddəti tanıyır və bu müddət malların çatdırılması zamanı başa çatır. Eyni zamanda, Konvensiyanın 17-ci maddəsinin 2-ci bəndi daşıyıcının zərərin onun təqsiri olmadan vurulduğunu sübut etdiyi təqdirdə, məsuliyyətdən tam və ya qismən azad etmək hüququnu təmin edir. Həmçinin, daşıyıcı artıq "naviqasiya xətası"na görə məsuliyyətdən azad edilmir. Konvensiyanın 17-ci maddəsinin 3-cü bəndində həmçinin daşıyıcının məsuliyyətdən azad edilməsi və ya məhdudlaşdırılması üçün əlavə əsaslar sadalanır, məsələn, müharibə, fors-majör, yanğın və s.

Əhəmiyyətli dəyişikliklər nəqliyyat sənədlərinə də təsir etmişdi. Rotterdam Qaydalarına uyğun olaraq, daşıma sənədi daşıyıcı tərəfindən daşınma müqaviləsinə uyğun olaraq verilmiş və daşıma müqaviləsinə uyğun olaraq yükün daşıyıcı və ya icraçı tərəf tərəfindən alınmasını, mövcudluğunu göstərən sənəddir.

Beləliklə, Rotterdam Qaydaları universal konsepsiyadan - "nəqliyyat sənədindən" istifadə edərək vahid "konosament" konsepsiyasını yaratmaqdan imtina edir. Konvensiyanın 8-ci maddəsi nəqliyyat sənədinə həm də elektron nəqliyyat qeydini bərabərləşdirir, bu, bəlkə də ən çox gözlənilən əlavəyə çevrilmişdir. Maddədə göstərilən tərifə görə, Konvensiyanın 1-ci bəndində elektron nəqliyyat qeydi daşıma müqaviləsinə uyğun olaraq daşıyıcı tərəfindən elektron rabitə vasitəsi ilə ötürülən bir və ya bir neçə mesajda olan məlumat (o cümlədən, elektron

nəqliyyat qeydinə məntiqi olaraq aid olan məlumatlar) deməkdir. Belə qeyddə daşıma müqaviləsinə uyğun olaraq yükün daşıyıcı və ya icraçı tərəf tərəfindən alınması və daşıma müqaviləsinin mövcudluğu göstərilməlidir (və ya belə bir müqavilə olmalıdır).

İstinadlar:

1. Бутакова, Н.А. Правовой режим ответственности морского перевозчика по Правилам Гаага-Висби // Юрист, 2013, № 8.
2. Калпин, А.Г. Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской перевозке грузов (Роттердамские правила) // Право. Журнал Высшей школы экономики, 2010, № 4.
3. Andreone, G. The Future of the Law of the Sea: Bridging Gaps Between National, Individual and Common Interests. Cham: Springer, 2017, 269 p.
4. Berlingier, F.A Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules / – UNCITRAL bibliography 43rd sess, 2010.
5. Berlingieri, F. International Maritime Conventions (Vol.1): The Carriage of Goods and Passengers by Sea // Maritime and Transport Law Library. Abingdon, 2014
6. Fogarty, A. Merchant Shipping Legislation. New York: Taylor & Francis, 2017, 1020p.
7. Kasi, A. The Law of Carriage of Goods by Sea. Singapore: Springer Nature, 2021, 580 p.
8. Maher, J. Marine T Marine Transport, Cargo Risks, and the Hambur go Risks, and the Hamburg Rules- g RulesRationalization or Imagery? // 84 DICK. L. REV. 183, 1980
9. Rose, F. Blackstone's Statutes on Commercial and Consumer Law 2021-2022. Oxford: Oxford University Press, 2021, p. 71. 680 p.
10. Tiffin, J. Transport Communications: Understanding Global Networks Enabling Transport Services. London: Kogan Page Publishers, 2007, 238 p.
11. Todd, P. Principles of the Carriage of Goods by Sea. New York: Routledge, 2016, 480 p.
12. <https://www.lawteacher.net/cases/pyrene-co-v-scindia-navigation.php>
13. <https://www.jus.uio.no/lm/un.multimodal.transport.1980/doc.html>

**ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ
МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК**

Вюсал Асланов*

Резюме

В статье исследуются особенности и правовое регулирование международных морских перевозок. В настоящее время наиболее спорные вопросы возникают при осуществлении международных морских перевозок. Это обусловлено большим разнообразием правоотношений в сфере международного судоходства, а также спецификой источников правового регулирования отдельных правоотношений. На сегодняшний день правовое регулирование международных морских перевозок базируется на четырех документах: До принятия Роттердамских правил основным действующим правовым актом были Гаагско-Висбийские правила, модифицированная версия Гаагских правил, а Гамбургские правила не получили широкого распространения, хотя и были относительно прогрессивными.

* докторант Бакинского государственного университета

Ключевые слова: *международные грузовые перевозки, морские перевозки, Гаагские правила, Гаагско-Висбийские правила, Гамбургские правила, Роттердамские правила, Брюссельская конвенция.*

LEGAL REGULATION OF INTERNATIONAL SEA TRANSPORTATION

Vusal Aslanov*

Abstract

The article examines the features and legal regulation of international sea transportation. Currently, the most controversial issues arise in the implementation of international maritime transport. This is due to the wide variety of legal relations in the field of international shipping, as well as the specifics of the sources of legal regulation of individual legal relations. To date, the legal regulation of international maritime transport is based on four documents: Before the adoption of the Rotterdam Rules, the Hague-Visby Rules, a modified version of the Hague Rules, were the main legal act in force, and the Hamburg Rules were not widely used, although they were relatively progressive.

Keywords: *international freight transport, maritime transport, The Hague Rules, The Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules, The Rotterdam Rules, The Brussels Convention.*

* Ph.D Candidate, Baku State University