

DOI: <http://www.doi.org/10.36719/2663-4619/66/72-76>**Aytac İlham qızı Cəfərova**

Bakı Dövlət Universiteti

doktorant

Aytac199031@gmail.com

DƏNİZLƏ YÜKDAŞIMADA DAŞIYICI MƏSULİYYƏTİNİN İSTİSNA EDİLDİYİ HALLAR

Açar sözlər: dəniz ticarət qəmiçiliyi, dənizlə yükdaşımalar, daşıyıcının məsuliyyəti, istisna hallar, dəniz ticarət qəmiçiliyi

Exceptions of carrier's liability in sea cargo**Summary**

Bir çox dəniz dövlətləri dəniz ticarət qəmiçiliyinə məşğulluq, büdcə gəlir mənbəyi və d. iqtisadi keyfiyyətlərdə yanaşırlar. Beynəlxalq-hüquqi tənzimləmə mexanizminin səmərəli fəaliyyəti beynəlxalq müqavilə normalarının dövlətdaxili sferada həyata keçirilməsini lazımi qaydada təmin edilir. Beynəlxalq müqavilələr heç də yalnız fərqli qaydalar müəyyən etdikdə və ya ziddiyyət yarandıqda tətbiq edilmir. Münasibətin səviyyəsindən, xüsusən də beynəlxalq xarakterli münasibətlərdən asılı olaraq qanunvericilikdə beynəlxalq işgüzar adətlərin mənbə kimi göstərilməsi, beynəlxalq müqavilələrin birbaşa tətbiqi imkanının tanınması məqsədəuyğun görünür. Daşıyıcının məsuliyyətini istisna edən immunitet kataloqu üzrə Rotterdam qaydaları yalnız Haaqa qaydalarını deyil, Hamburq qaydalarının da müəyyən normalarını implementasiya edib. Bu mənada sintez aktı kimi Rotterdam qaydaları qanunvericilik üçün meyar qismində qəbul edilməlidir. Ticarət qəmiçiliyinin beynəlxalq xarakteri nəzərə alınaraq tənzimləmə mənbəsi kimi “işgüzar adətlər” AR TGM-in 1.2 maddəsində verməlidir. Həmçinin “beynəlxalq müqavilələrin birbaşa tətbiqi” üzrə AR MM-in 3.1 formulu AR TGM-də təsbit edilməlidir.

Açar sözlər: dəniz ticarət qəmiçiliyi, dənizlə yükdaşımalar, daşıyıcının məsuliyyəti, istisna hallar, dəniz ticarət qəmiçiliyi

Giriş

Dəniz ticarət qəmiçiliyinin yükdaşıma qabiliyyətinin bütün digər nəqliyyat növlərindən yüksək olması daşıma prosesinin də daha ucuz başa gəlməsinə səbəb olur. Bunun nəticəsidir ki, beynəlxalq ticarət qəmiçilik fəaliyyəti davamlı olaraq inkişafdadır. Məsələn, 2008-2009-cu il dünya iqtisadi böhranı zamanı dənizlə yükdaşıma ümumi yükdaşımının 80%-ni təşkil etmişdi (1). 2018-ci il hesablamaları da böhranın mənfi nəticələrindən sonra əvvəlki faizin saxlandığını və illik artımın izləndiyini göstərmişdir (2).

Bir çox dəniz dövlətləri dəniz ticarət qəmiçiliyinə məşğulluq, büdcə gəlir mənbəyi və d. iqtisadi keyfiyyətlərdə yanaşırlar. 2016-cı ilin yanvarına görə (dedveyt üzrə) nəhəng dəniz filotu olan Yunanıstan, Yaponiya, Çin, Almaniya və Sinqapur, bayrağın qeydiyyatı baxımından iri filotu olan Panama, Liberiya, Honkonq, Sinqapur və Marşal Adaları gəmi sahiblərini, daşıyıcı şirkətlərini dəstəkləməkdədirlər (3). Azərbaycan Respublikası (AR) da ticarət qəmiçiliyini həm sərmayə (xidmət) cəlb etmək, həm də məşğulluğun genişləndirilməsi istiqamətində tənzimlənməkdədir.

Dəniz ticarət qəmiçiliyinin yükdaşıma qabiliyyətinin bütün digər nəqliyyat növlərindən yüksək olması daşıma prosesinin də daha ucuz başa gəlməsinə səbəb olur. Bunun nəticəsidir ki, beynəlxalq ticarət qəmiçilik fəaliyyəti davamlı olaraq inkişafdadır.

Ümumi qaydaya görə daşıyıcı yükü qəbul etdiyi kimi də təhvil verməlidir. Lakin yükün dərhal çatdırılması və ya qəbulu müxtəlif səbəblərdən mümkün olmur. Yükün çatdırılmasındakı problemlərə yükün tam itməsi, qismən itməsi, miqdarının, çəkisinin əskik gəlməsi, korlanması və s. misal kimi qeyd edilə bilər. Brüssel Konvensiyasının və ya Haaqa qaydalarının (m.4.2(c)(k)) təsiri altında AR TGM-in 130.1 maddəsi yükün itirilməsinə, zədələnməsinə və ya çatdırılmasının gecikdirilməsinə səbəb ola biləcək halların siyahısını ehtiva edir. Həmin siyahıda ifadə edilən hallarda daşıyıcı məsuliyyət daşımır. Daşıyıcının məsuliyyətinin məhdudlaşdırılması və ya “istisna halları”, “immunitet kataloqu” məsələsinin əhəmiyyəti o qədər yüksəkdir ki, bunun nəticəsində “Fərqi Kontrakt Doktrini” meydana gəlmişdir. “İstisna halları”nın qanunvericilik və ya normativ anlayışının olmaması bu sahədə məhkəmə (arbitraj) praktikasının bərqərar edilməsinə gətirib çıxarmışdır. Məsələn, “dəniz təhlükələri”nə münasibətdə ABŞ, Fransa və s. məhkəmələrinin mövqeyi ondan ibarətdir ki, belə təhlükələr “elə bir afət halıdır” ki, adətən gəmini və yükü tam və ya bütöv halda limana gətirən “yaxşı praktikaya” sahib, peşəkar və ehtiyatlı dənizçi bu vəziyyəti önləyəcək təhlükəsizlik tədbirləri

ala bilmir [4; 5, s.495]. Təhlükə ön görülməyən, qarşısı alınmayan və kənardan müdaxilə istiqamətli olur. Məsələn, fırtınanın gələcəyini bilsək də nə vaxt, haradan gələcəyini müəyyən etmək qeyri-mümkündür. “İstisna və ya immunitet kataloqu”nun xüsusiyyəti ondan ibarətdir ki, ön görülməyən, qarşısı alınmayan hadisələrin təsiri daşıyıcının öhdəliyinə münasibətdə qəbul edilmir. Əgər sistemləşdirməli olsaq həm konvension, həm də qanunvericilik istisnaları: təbiət (fors-major), coğrafi ərazi (dəniz təhlükələri kimi gəminin quma oturması, qalxmalarla, riflə, sualtı üzən cisimlərlə toqquşma), siyasi-inzibati hakimiyyət xarakterli (gəmi və ya yükə münasibətdə sanksiyalar), sosial xarakterli (xalq ixtişaşları, nümayişlər, etiraz çıxışları və s.), digər şəxslərin öhdəliklərini təmin etməmələri (yük sahibinin, yük göndərəninin hərəkət və hərəkətsizliyi və s.) ilə əlaqədardır [6, s.715].

İfadə etdiyimiz AR TGM-in 130-cu maddəsinin 12 yarımbəndi “istisna kataloqu” üzrə ümumi halların bitkin dairəsi kimi qəbul edilməlidir və praktikada daha çox qarşılanan hallardır. AR TGM-in 130-cu maddəsinin 1-ci hissəsinin 12-ci bəndi ilə şübhəsiz ki, əsas nöqsanı daşıyıcının məsuliyyətini istisna edən halların dairəsini “daşıyıcının, onun işçilərinin və ya agentlərinin təqsiri olmadan yaranan *digər hallar*” (kurs – müəll.) ilə açıq saxlamasıdır. Qeyd etdiyimiz kimi Azərbaycan qanunvericisi bu maddə ilə əsasən Haaqa qaydalarını resepsiya etmişdir. Haaqa qaydaları isə bu məsələnin həllində ingilis hüququna uyğun olaraq daşıyıcının maraqlarına uyğun formalaşdırılıb. Bu tənzimləmə formatı yeni beynəlxalq hüquqi tənzimləmə ilə aradan qaldırılıb. Belə ki, Haaqa qaydalarının (m.4,b.II) müvafiq siyahısı (17 istisna halı) Hamburq qaydalarında (1978-ci il Konvensiyası, m.5.6) [7; 47] bir hal ilə məhdudlaşdırılıb. Hamburq qaydalarına (m.5.6) görə daşıyıcı ümumi qəza halından başqa dənizdə insanların xilas edilməsi və ya əmlakın xilas edilməsi üçün ağılabatan tədbirlər nəticəsində daşımaya qəbul edilmiş yükün itirilməsinə və ya zədələnməsinə, yaxud yükün çatdırılmasının gecikdirilməsinə görə məsuliyyət daşımır. Hamburq qaydalarının ifadə etdiyimiz bu maddəsi AR TGM-in 130.3 maddəsindəki redaksiya ilə eynilik təşkil edir. Düzdür orada “ümumi qəza” terminindən istifadə edilmir. Ümumi qəza halında baş vermiş zərəyə görə isə daşıyıcı məsuliyyət daşıyır. Daşıyıcı əmlakı xilas edərkən daşınan yükə münasibətdə zəruri qayğıkeşlik göstərməlidir. Digər gəmini və onun göyertəsində olan əmlakı xilas edərkən öhdəliyində olduğu yükün maraqlarından çıxış etməlidir. Öncədən xilas etmə əməliyyatlarını qiymətləndirə bilməli, ağılabatan fəaliyyəti izləməlidir.

İfadə etdiyimiz kimi AR TGM-də (m.130) daşıyıcının məsuliyyətini sübut etmə nəticəsində aradan qaldıra biləcək birbaşa 12 bənd ifadə edilib və bu hal Haaqa qaydalarında (m.4.2(q)) təsbit edilən “digər hallarla” (m.130.1.12) genişləndirilib. Rotterdam qaydaları da (m.17.3(a-o),17.4(a-b), 17.5(a-b), 17.6). Hamburq qaydalarından fərqli olaraq Haaqa qaydalarında olduğu kimi (m.4.2(a-q) daşıyıcının immunitetini formalaşdıran daha geniş kataloq müəyyən edib. Bu qaydalarla, daha doğrusu Rotterdam qaydaları ilə AR TGM-də təsbit edilən “digər hallar” aradan qaldırılmalıdır. Praktikada “digər hallar”a Rotterdam qaydalarında (m.17(g), (j) da olduğu kimi “gizli əskikliklər”, “defektlər” aid edilir. Bu zaman yaranan itki, zərər və bununla bağlı halların qayğıkeş daşıyıcı tərəfindən müəyyən edilməsi mümkün olmur.

Hamburq qaydaları Haaqa qaydalarının daşıyıcının məsuliyyətini istisna edən kataloqu ciddi formada azaltmışdır [18, s.727-730; 10, s.433-449]. Güman etmək olar ki, Hamburq qaydalarının beynəlxalq ticarət gəmiçiliyində təşviq edilməməsinin əsas səbəblərindən biri də bu fakt olmuşdur. Rotterdam qaydalarının 17.2 maddəsi daşıyıcının tam və qismən məsuliyyətdən azad olma hüququnu nəzərdə tutur, bir şərtlə ki, dəymiş zərərin onun təqsiri ilə olmadığını sübut etmiş olsun. Müvafiq Konvensiyanın 17.3 maddəsi isə daşıyıcının məsuliyyətdən azad edilməsi və ya məsuliyyətin məhdudlaşdırılmasının əlavə əsaslarının siyahısını ehtiva edir. Belə əsasların Haaqa qaydalarında təsbit edilən (fors-major, müharibə, yanğın və s.) hallar kimi təsbit edilməsi diqqət ediləsi məsələdir. Beynəlxalq daşıyıcıların birlikləri Rotterdam qaydalarının hazırlanması zamanı heç şübhəsiz ki, UNCITRAL-ın işinə təsir etmişlər. Əks halda daşıyıcının məsuliyyəti üzrə “istisna kataloqu” yenidən bərpa edilməzdi. Bu istisnaların bərpası beynəlxalq dəniz daşımaçılığında yeni rejimi – Rotterdam qaydalarını gətirsə də onun tərəfdarları kimi əleyhdarları da var [8, s.5].

Daşıyıcının məsuliyyətini istisna edən hallar kifayət qədər problem məsələ kimi daşıyıcılarla yük sahibləri arasında mübahisə obyektinə olmuşdur. Xüsusən də, qarşısızalmaz qüvvənin (fors major) baş verməsi nəticəsində yükə dəymiş zərərin dənizdə təhlükələrdən və təsadüflərdən dəyən zərərdən fərqləndirilməsi mübahisə səbəbi olmuşdur. Qarşısızalmaz qüvvə insan iradəsindən asılı olmayan, fəvqəladə təbiət hadisələridir. Təəssüf ki, qanunvericilikdə, o cümlədən AR TGM-də “qarşısızalmaz qüvvənin” (m.130.1.1) anlayışı verilməyib. Qarşısızalmaz qüvvənin baş verməsi özü-özlüyündə daşıyıcının məsuliyyətdən azad edilməsi üçün kifayət etmir. Bunun üçün bu hadisə ilə yükün itirilməsi və ya zədələnməsi arasında səbəbli əlaqənin olması, zərərin qarşısının alınması üçün, yükün qorunması üçün tədbirlərin görülməsi daşıyıcı tərəfindən sübut edilməlidir.

Qarşısızalmaz qüvvə nəticəsində daşıyıcının məsuliyyəti dəfələrlə arbitraj baxışının da predmeti olmuşdur. Sonda barışıq proseduru ilə nəticələnən “*Allami Bistoşito*” şirkəti ilə “*Baltik dəniz gəmiçiliyi*” arasında mübahisədə də bu problem meydana gəlmişdir. Yükün – qəhvənin tərləməsi nəticəsində meydana gələn ziyan daşıyıcı- Baltik dəniz gəmiçilik şirkəti tərəfindən qarşısızalmaz qüvvə ilə əlaqələndirilir. Daşıyıcı bildirirdi ki, okeanda hava temperaturunun kəskin dəyişməsi ilə yükün korlanması baş vermişdir. Lakin bu halın sübut edilməsi də mümkün görünməmişdir. Gəmiçilik şirkəti qəhvənin islanmasını qarşısızalmaz hadisə ilə əlaqələndirdiyi üçün belə vəziyyətdə sübut etməli idi ki: doğrudan da temperaturun kəskin dəyişməsi mövcud olub; kəskin temperatur şəraitinin dəyişməsi yükün spesifik xüsusiyyətinə təsir edib; təbiət hadisəsi ilə yükün tərləməsi nəticəsində qismən korlanması arasında səbəbli əlaqə olub; müvafiq təbiət hadisəsinin zərərli nəticələrinin qarşısını almaq üçün bütün ağılabatan tədbirləri görmüşdür [9]. Qarşısızalmaz qüvvə nəticəsində meydana gələn zərərin daşıyıcının təqsiri ilə bağlı olmadığını müəyyən etmək problem xarakterli olduğundan bir qayda olaraq uzun-uzadı məhkəmə prosesinə səbəb olur [10].

AR TGM-də “dənizdə və gəmilərin üzdukləri digər sulara təhlükələr və ya təsadüflər” (m.130.1.2) ifadə edilsə də bu halın da anlayışı verilməyib. Dənizdəki təhlükələrə gəminin müxtəlif sualtı maneələrlə, aysberqlə, üzən sualtı maneələrlə, digər gəmi ilə və s. toqquşma qeyd edilə bilər [11, s.522]. Daşıyıcının dəymiş zərərin dəniz təhlükələri zamanı baş verdiyini sübut etməsi öhdəliyi də məhkəmə (arbitraj) praktikasında da təsdiqlənmişdir [12, s.25-26]. AR TGM-in 130.1.2 maddəsindəki hallara təsadüfi xarakter kəsb edən və ya müstəqil (intensiv) olmayan gözlənilməz, buna görə də öncədən görülməsi mümkün olmayan hadisələr aiddir. Dənizdə təhlükə və təsadüflər ön görülməsi mümkün olmayan hadisə olsa da qarşısızalmaz təbiət hadisələrindən fərqlidir. Fövqəladə deyil və müəyyən hallarda üstələyə bilən xarakterdədir. Ehtimal edilə bilən hadisələrə daşıyıcı hazır olduğu halda və prosedurlara riayət edildikdə məhkəmə məsuliyyəti istisna edən qərar verir [12, s.144]. Məsələn, təhlükələr baş verdiyi halda uyğun dəniz protesti vaxtında verilməli, təsadüf və təhlükə isə faktlarla təsbit edilməlidir [13, s.21]. Hamburq qaydalarında (m.5.1) qeyd edilir ki, daşıyıcı yük onda olduğu müddətdə yükün itməsi, korlanması, həmçinin onun təqdim edilməsini gecikdirən hallar nəticəsində dəymiş zərəərə görə məsuliyyət daşıyır, bir şərtlə ki, o və onun işçiləri müvafiq halların aradan qaldırılması üçün *ağılabatan tədbirlərin* görüldüyünü sübut etməmiş olsunlar [14, s.433-449]. Rotterdam qaydaları (m.17) da müvafiq rejimi müəyyən edir. Bu məsələnin həllində Rotterdam qaydaları əsasən Haaqa qaydalarını ehtiva edib.

Ümumiyyətlə dəniz təhlükələri üzrə məhkəmə, arbitraj praktikası fərqli meyarları əsas götürür. Məsələn, Avstraliya Ali Məhkəməsi “*Bunga Seroja*” (1998) işində “dəniz təhlükəsini qiymətləndirərkən ümumi praktikanı təsdiqləyib. Gəmi kapitanı yükü Sidneydən Tayvana apararkən Böyük baryer rifindən keçməli olur. Kapitan ağır hava şərtlərinin olduğunu bildirdi. Zədələnmiş yük sahibi də iddia edirdi ki, bu halda daşıyıcının məsuliyyəti istisna edilə bilməz. Böyük baryer rifinin təhlükələri öncədən məlum faktdır. Lakin məhkəmə daşıyıcını məsuliyyətdən azad edir və bildirir ki, gəmi üzgüçülüyə hazır olub və zəruri heyətlə təchiz edilib [15, s.27-31].

Daşıyıcının məsuliyyətdən azad edildiyi əsaslardan biri də insan həyatının xilas edilməsi və ya dənizdə əmlakın xilas edilməsi üzrə ağılabatan tədbirlər çıxış edir (AR TGM, m.130.1.3). Hamburq qaydalarının 5.6 maddəsi, Rotterdam qaydalarının 17.3(i), (m) maddəsi bu məsələnin həllini təsbit edir. Yükün itirilməsi, korlanması və ya alıcıya çatdırılmasında gecikdirilməsi nəticəsində vurulan zərər daşıyıcının və onun işçilərinin təcrübəsi ilə insan həyatının xilasına səbəb olubsa o halda məsuliyyət istisna edilir. İnsan həyatının xilas edilməsi mütləq xarakter kəsb edir. Açıq dəniz haqqında 1958-ci il Konvensiyasına uyğun olaraq (m.12.1) təhlükə siqnalı alan kapitan təhlükədə olan şəxslərə yardım etməlidir. Dənizdə əmlakın xilasını insan həyatının xilas edilməsi qədər əhəmiyyətli deyil. Əgər insan həyatının xilasını daşıyıcını məsuliyyətdən hər bir halda azad edirsə, əmlaka münasibətdə dispoitivlik mövcuddur. İkinci halda xilas edilən əmlak ilə daşınan yükün nisbəti nəzərə alınacaq [16]. Dənizdə insan həyatının xilas edilməsi üzrə beynəlxalq öhdəlik 1910-cu il Dənizdə xilas etmə və ya yardım göstərilməsinə aid bəzi qaydaların birləşdirilməsi üçün Beynəlxalq (Brüssel) Konvensiya, Dənizdə insan həyatının mühafizəsi üzrə 1974-cü il (SOLAC) Konvensiyası və d. ilə yaranır. SOLAC-74 Konvensiyası 1980-ci ildə hüquqi qüvvəyə minib [16, s.21]. SOLAC-74 Konvensiyası gəmi kapitanı üçün xilasetmə üzrə qeyd-şərtsiz məsuliyyət müəyyən edir. SOLAC-74 Konvensiyasının müəyyən etdiyi məsuliyyət daşınan yükə dəyə biləcək istənilən zərəərə görə məsuliyyəti istisna edir. Məhz 1910-cu il Brüssel Konvensiyasından sonra həm Haaqa qaydaları, həm də ayrı-ayrı dövlətlərin daxili qanunvericiliyi dənizdə insan həyatının xilas edilməsini prioritet kimi qəbul edir. AR TGM də (m.130.1.3) həmin prioriteti qəbul edib. Maddədəki formul Haaqa qaydalarına uyğun olaraq insan həyatının xilas əmlakın xilas edilməsi ilə birlikdə verilməsi məqbul sayılmaya bilər. Təsadüfi deyil ki, ifadə etdiyimiz kimi Rotterdam qaydalarında bu məsələlər ayrı-ayrı yarımbəndlərdə (m.17.3 (i) və (m) verilib. İnsan həyatının

xilası ilə əmlakın xilasına görə daşıyıcının məsuliyyətini istisna edən rejim hüquqi baxımdan fərqli olduğu üçün onların ayrı-ayrı normada verilməsi daha doğrudur.

Dənizçilərin ciddi çətinliklərindən biri də yanğın hadisəsidir. AR TGM-in 130.1.4 maddəsi daşıyıcının təqsiri olmadan baş verən yanğına həsr edilib. Yanğın haqqında daşıyıcının məsuliyyətinin tənzimlənməsi Brüssel Konvensiyasında, Haaqa qaydalarında təsbit edilib. Rotterdam qaydalarında 17.3(f) maddəsi “gəmidə yanğın” məsələsini ehtiva edir. Beynəlxalq hüquqi tənzimləmə bərqərar olmadan çox öncə İngiltərə qanunvericiliyində (1894-cü il Ticarət gəmiçiliyi haqqında Qanun – Merchant Shipping Act) yanğın zamanı daşıyıcının məsuliyyətinin istisna edilməsi reqlamentləşdirilirdi. Burada da istisna müəyyən şərtə bağlanılırdı. Yanğın daşıyıcının və onun işçilərinin “səhvi və ya təqsiri üzündən olmamalı idi.

Daşıyıcının yanğın hadisəsi ilə bağlı məsuliyyətinin tənzimlənməsi zamanı ifadə etdiyimiz Rotterdam qaydaları (m.17.3(f)) daha konkret və məhdud məkan üçün “gəmidə yanğın” formulundan çıxış edir. Məlum olduğu kimi daşıyıcının məsuliyyət dövrü Rotterdam qaydalarına görə “qarıdan-qarıya” müddəti əhatə edir. Lakin yanğın hadisəsinin yalnız “gəmi ilə” məhdudlaşdırılması elə qənaət yarada bilərdi ki, gəmidən öncə və sonrakı dövrdə daşıyıcı məsuliyyətlidir. Əslində bu məsələ Rotterdam qaydalarının yarım multimodal xarakteri ilə bağlı izah edilməlidir. Yanğın məsələsi Konvensiya layihəsi UNCITRAL-da hazırlanarkən gündəmdə olub. Hər bir nəqliyyat növünün daşıyıcı ilə bağlı spesifik məsuliyyət rejimi var. Tam multimodal konvensiyalar (məsələn, Qarışıq beynəlxalq yükdaşımalar haqqında 1980-ci il Konvensiyası) vahid məsuliyyət rejimi müəyyən edir və nəqliyyatın növü əhəmiyyət kəsb etmir. Lakin nəqliyyatın növü üzrə qəbul edilmiş beynəlxalq müqavilələr şəbəkə, sektor məsuliyyət rejimindən çıxış edirlər, nəqliyyatın növünə uyğun yükün itirilməsi, korlanmasına görə spesifik məsuliyyət müəyyən edilir. Bundan istisna isə yükün daşınmanın hansı hissəsində zərər gördüyünü müəyyən etmək mümkün olmadıqda “ümumi qaydaların” tətbiqi olur [58, s.62-63].

Yanğının səviyyəsi, o cümlədən yükün isinməsi, tüstülənmə kimi məsələlər məsuliyyət rejiminə birbaşa təsir edir. Həm daxili qanunvericiliyə (AR TGM, m.130.1.4), həm də beynəlxalq hüquqa görə əgər yük alışıma halında deyilsə onun yanğına məruz qalmasından bəhs edilməyəcək. Yanğının təbiət hadisələri nəticəsində baş verməsi təqsir prinsipini tam aradan qaldırır. Eləcə də, qeyri-müəyyən, məlum olmayan hadisələr nəticəsində yaranan yanğın zamanı daşıyıcı özünün təqsirsizliyi barədə sübutlar təqdim edə bilmir [17]. Ona görə də məsələnin həllində praktik yanaşma da mühüm rol oynayır.

Daşıyıcının məsuliyyətini istisna edən digər hal yükün zahirən görünməyən çatışmazlıqları, onun xüsusiyyətləri və ya təbii itgisi (AR TGM m.130.1.8) ilə bağlıdır. Yükün zahirən görünməyən çatışmazlıqları və ya təbii itgisi beynəlxalq normalardan Haaqa (m.4.2) və Rotterdam qaydalarında (m.17.3(j)) təsbit edilib. Bəzi yüklər var ki, onlar çəki, say baxımından mütəmadi dəyişikliyə məruz qalırlar. Buna görə də daşıyıcı belə yükləri qəbul edərkən onların təbii xüsusiyyətlərinə diqqət göstərmək məcburiyyətindədir. Lakin hər bir zaman bu xüsusiyyətləri müəyyən etmək mümkün olmur. Bu mənada müvafiq şəraitdə yükün korlanması və ya əksik gəlməsi halında daşıyıcının məsuliyyəti istisna edilir. Məsələn, Dəniz arbitraj Komissiyası (Moskva) “Novokuznetsk” yük gəmisində həyata keçirilmiş daşıma zamanı daşıyıcını məsuliyyətdən azad edərkən RF TGM-in 166.1.8 maddəsindən çıxış etmiş [5, s.24] və qeyd etmişdir ki, daşıyıcı soyanın spesifik üst örtüyünün nəmlik səviyyəsini bilə bilməzdi. Daşıyıcı yükü qəbul edərkən onun spesifik xüsusiyyətlərini bilmədiyini üçün korlanmaya görə məsuliyyət daşımır.

Bir çox hallarda bəzi yüklər müəyyən müddətdən sonra çəkisinin azalma prosesinə daxil olur. Lakin burada bir məqama diqqət çəkmək yerinə düşər. Belə yüklərin daşınması zamanı nəqliyyatın növü də əhəmiyyətli olur. Xüsusən də, dənizlə daşıma ilə quru nəqliyyat daşıma prosesində də yükün təbii azalma xüsusiyyəti dəyişə bilər. Yükün çəkisində təbii azalması halı bir növ (məsələn dənizlə) nəqliyyat daşımından digərinə keçirildiyi zaman [11, s.29-35], həmçinin bir nəqliyyat daşımaları yekunlaşan halda müəyyən edilir. Qanunvericilikdə xüsusi yüklərin xassə və xüsusiyyətlərinə uyğun təsnifatını ehtiva edəcək normaların qəbul edilməsi tərəflər arasında mübahisələrin azaldılmasını təmin edə bilər.

Nəticə

Daşıyıcının məsuliyyətini istisna edən hallar üzrə Haaqa qaydaları (Brüssel Konvensiyasının 4.2-ci maddəsi “c” – “k” bəndlərinin təsiri ilə) daşıyıcının təqsirsiz məsuliyyəti istiqamətində Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyinə, beynəlxalq hüquqi implementasiya formasında Rotterdam qaydalarına da əhəmiyyətli formada təsir edib. Rotterdam qaydaları yalnız Haaqa qaydalarını deyil, Hamburq qaydalarının da müəyyən normalarını implementasiya edib. Bu mənada daha effektiv normalar kimi yalnız Rotterdam qaydaları qanunvericilik üçün meyar qismində qəbul edilməlidir.

References

1. Review of Maritime Transport 2010 // UNCTAD: <http://www.unctad.org/templetes>
2. Chernichenko S.V. The theory of international law. In 2 volumes. Vol.1: Modern theoretical problems. M., ed. NIMP, 1999, 336c.
3. Maritime law and practice. Case MAC, No. 69, M.1995, p.25-26
4. Ian Davis. Perils of the Sea: the "Bunga Seroja" Case. Journal Maritime Studies, vol. 1998, 1998-Issue103, p. 27-31
5. Krueger H.C. Does the Convention machinery distinguish between States which have and have not incorporated it? In: Aspects of Incorporation of the European Convention on Human Rights into Domestic Law (ed. By J.P. Gardner), London, 1994, p. 13-27
6. Chernichenko S.V. The theory of international law. In 2 volumes. Vol.1: Modern theoretical problems. M., ed. "NIMP", 1999, 336p.
7. UNCTAD: 80 of world trade is transferred by sea and processed in ports around the world. 10 October 2018. UNCTAD: www.ictsd.org
8. Butakova N.A. Actual problems of regulation of international sea transportation of goods based on the Rotterdam rules / Lawyer 2014, No. 4, pp. 30-34
9. Lukashuk I.I. International law. Special part: Textbook. M. : Publishing house BEK, 1999, 384 p.
10. Admiralty and Maritime Law. Practitioners Edition, Volume 1. By Robert Forse, A.N. Yiannopoulos and Martin Davies. Washington: Beard Books D.C. 2008.518p.
11. Practice of the Maritime Arbitration Commission at the RF CCI 1987-2005. M. : Statut, 2009, p. 81, 520s.
12. Zemlyansky P.L. Essence and classification of multimodal transport. / Transport law. 2004. No. 2 p. 29-35
13. Gutsulyak V.N. International Maritime Law (public and private) M. : Center of the Law of the Sea, 2003, 416s.
14. Cours de droit. Droit Maritime. Droit de la mer. I. www.cours-de-droit.net
15. Torskiy V.G. SOLAS-74 convention. Key points and comments (Practical guide). Odessa: Astroprint 2002, 288s.
16. Luntz L.A. Private International Law Course: Vol. 1 M. : "Spark", 1973, 1007 p.
17. Liability of the sea carrier. Wise Lawyer <https://wiselawyer.ru/polernoeb8228...>
18. Tikhomirov Yu.A. Public law. Textbook. M. : BEK, 1997, 496 p.

Rəyçi: prof.Ş.Səmədova

Göndərilib: 15.05.2021

Qəbul edilib: 21.05.2021