**Aytac Cəfərova**
Bakı Dövlət Universiteti
doktorant
aytac199031@gmail.com

# DAŞIYICININ GƏMİNİ SƏFƏRƏ HAZIRLAMASI ÖHDƏLİYİ

**Xülasə**

Məqalə gəmi ilə yük daşıyıcının gəmini səfərə hazırlaması öhdəliyi daxili qanunvericilik normaları ilə beynəlxalq müqavilə normalarının müqayisəli təhlilinə həsr edilib. Xüsusi olaraq qeyd edilir ki, həm Haaqa (m.3.1), həm də Rotterdam qaydalarında (m.17.5) yükün səfərə hazırlanması anı xüsusi olaraq tənzimlənir. Lakin AR TGM-in qeyd etdiyimiz maddəsində bu an nəzərdə tutulmayıb. Beynəlxalq qaydalardan fərqli olaraq daxili qanunvericilikdə "gəminin reysə (səfərə) hazırlıq anı"nın reqlamentləşdirilməməsini iki istiqamətdə izah etmək olar. Ya boşluq kimi, ya da daşıyıcıya daha geniş fəaliyyət azadlığı tanımaq. Lakin sonuncu halın beynəlxalq qaydalara uyğun olmaması baxımdan qəbul edilməsi mümkün deyil. AR müvafiq beynəlxalq qaydalara qoşulmasa belə həmin qaydalar artıq ümumtanınmış standart qismində qəbul edilməkdədir. Buna görə də qanunvericiliyin həmin qaydalara uyğunlaşdırılması vacibdir. Rotterdam qaydalarında (m.17.5) yükün itirilməsinə, zərərə uğramasına və gecikdirilməsinə görə sübutetmə məsələsi daha ardıcıl verilmişdir. Daha sonra qeyd edilir ki, AR TGM-in 93.2 maddəsi sübutetmə yükü ilə bağlı qeyri-müəyyən redaksiyaya malik olduğu üçün Rotterdam qaydalarına (m.17.5) uyğunlaşdırılmalıdır.

***Açar sözlər:*** *Beynəlxalq hüquq, Hamburq qaydaları, Rotterdam qaydaları, hüquq, qanunvericilik, beynəlxalq daşıma, yüklərin dənizlə daşınması, konvensiya normaları*

**Aytaj Jafarova**
Baku State University
Ph.D student
aytac199031@gmail.com

## Obligation of the carrier to prepare the ship for the voyage

**Abstract**

The article is devoted to the comparative analysis of the domestic legal norms and the international treaty norms of the obligation of the ship and the cargo carrier to prepare the ship for the voyage. It is specially noted that both the Hague (m.3.1) and Rotterdam rules (m.17.5) specifically regulate the moment of preparing the cargo for the trip. However, this moment is not provided for in the mentioned article of AR TGM. In contrast to the international rules, the non-regulation of the "moment of preparing the ship for the flight (trip)" in the domestic legislation can be explained in two directions. Either as a loophole or to give the carrier greater freedom of action. However, the last case cannot be accepted from the point of view of non-compliance with international rules. Even if AR does not join the relevant international rules, those rules are already accepted as a generally recognized standard. Therefore, it is important to adapt the legislation to those rules. In the Rotterdam Rules (art. 17.5) the issue of proof for loss, damage and delay of cargo is more consistent. It is further noted that Article 93.2 of the AR TGM has an ambiguous wording regarding the burden of proof, so it should be adapted to the Rotterdam rules (art. 17.5).

***Keywords:*** *International law, Hamburg Rules, Rotterdam Rules, law, legislation, International Carriage, Carriage of Goods by Sea, conventions norms*

## Giriş

Gəminin səfərə hazırlanması və ya onun daşımaya yararlı vəziyyətə gətirilməsi daşıma prosesinin çox mühüm öhdəliyə əsaslı və məsuliyyət yaradan həlqəsidir (Admiralty and Maritime law, 2008: 18-23). Daşıyıcının gəmini səfərə hazırlama öhdəliyi:

1) gəminin texniki baxımdan yararlılığının təmin edilməsini;

2) gəminin şəxsi heyətlə komplektləşdirilməsini;

3) gəminin ərzaq təchizatını;

4) gəminin fiziki baxımdan yükün qəbuluna, yerləşdirilməsinə, saxlanılmasına və daşınmasına hazırlığını ehtiva edir. Daşıyıcının əsas öhdəliklərindən biri kimi gəminin səfərə hazırlanması AR TGM-in 93-cü maddəsi ilə tənzimlənir (2). Daşıyıcının gəmini səfərə hazırlaması ilə bağlı öhdəliyi AR TGM-ə (m.93.1), Haaqa-Visbi qaydalarına (m.4) və Rotterdam qaydalarına (m.17.5) görə imperativ xarakterlidir. Həm beynəlxalq qaydalarda, həm də daxili qanunvericilikdə gəminin səfərə hazırlanması zamanı daşıyıcı "zəruri qayğıkeşlik" göstərməlidir. Lakin zəruri qayğıkeşlik meyarı hər dəfə vəziyyətdən asılı olaraq müəyyən edilməlidir (Kumalagova, 2010: 12). Rotterdam qaydalarında (m.14) olduğu kimi Haaqa qaydalarında (m.3.1) gəminin reysə (səfərə) hazırlanması üzrə konkret öhdəliklər təsbit edilib. Qeyd edilir ki, daşıyıcı *səfərə qədər, səfərin başlanğıcında və səfər müddətində* (belə fərqləndirmə AR TGM-də təsbit edilməyib-müəll.):

a) gəmini səfərə hazırlamaq və bu vəziyyətdə saxlamaq;

b) bütün səfər müddətində gəmini təchiz və təmin etmək və gəmini zəruri heyətlə komplektləşdirmək; və

c) anbarları və gəmidə digər yerlərin yüklərin daşınması üçün nəzərdə tutulan digər yerləri, həmçinin istənilən konteynerləri yükün lazımi qəbulunu, daşınmasını və saxlanmasını təmin edən vəziyyətə və təhlükəsizliyə gətirmək üçün zəruri qayğıkeşlik göstərmək üzrə öhdəlik daşıyır.

Gəminin səfərə hazırlığı və ya gəminin beynəlxalq yükdaşıma prosesində yararlılığı standartı beynəlxalq qaydaların ifadə etdiyimiz məcmusundan formalaşır. Rotterdam qaydalarının 14-cü maddəsinin "a" bəndində ifadə edilən "gəminin səfərə hazırlıq" vəziyyəti dar mənada təsbit edilib. Bu bəndə görə gəminin yalnız texniki hazırlığı ehtiva edilib. Burada ilk öncə AR TGM-də də olduğu kimi texniki hazırlıq tələbi təsbit edilib. Gəminin texniki yararlılığı (seaworthinees) və yükü qəbul etmək kapasitəsi (cargoworthyness) onun texniki baxımdan üzgüçülüyə hazırlığını göstərir (Gautreaux v. Scurlock Marine, İNC(1997)) (Admiralty and Maritime Law, 2008: 266-267). Gəminin texniki yararlılığı onun dayanıqlığını, korpusunun su keçirilməzliyini, hərəkətverici sisteminin saz vəziyyətdə olması, yanacaq və ballast sisteminin səmərəli, istismara yararlı olmasını (Adamastos Shipping Co v. Anglo-Saxson Petroleum (1959) (Wilson John, F. (2010: 211-212) və s. nəzərdə tutur. Seaworthinees (texniki yararlılıq) dənizlə yük daşımaçılığında pelativ termin kimi qəbul edilir (Neubros Corp. v. Northwestern Nat. ins. Co. (E.D.N.Y. 1972) (Admiralty and Maritime Law, 2008: 144). Gəminin texniki yararlığı beynəlxalq müqavilələrdən Dənizdə insan həyatının mühafizəsi haqqında beynəlxalq Konvensiyada (1974) və onun 1978-ci il Protokolunda (SOLAS), Gəmilərdən dənizlərin çirkləndirilməsinin qarşısının alınması üzrə beynəlxalq Konvensiya (1973) və onun Marpol (1978) Protokolunda və d. aktlarda təsbit edilib (Kalpin, 2009: 41).

Gəminin üzgüçülüyə texniki yararlığı həm daxili təhlükəsizlik qurumları, həm də beynəlxalq orqanlar tərəfindən yoxlanılmaqdadır. AR TGM-in 64-cü maddəsinə görə gəminin üzgüçülüyə yararlı olmasını, gəminin yüklənməsinə, təchizatına, gəmi heyətinin komplektləşdirilməsinə dair tələblərin, gəmidə insan həyatına və ya sağlamlığına təhlükənin və d. məsələlərin yoxlanılmasına nəzarəti dəniz limanı kapitanı həyata keçirir. Hüquqi tələb standartlar isə beynəlxalq normalarla müəyyən edilir. Gəminin üzgüçülüyə texniki yararlığı beynəlxalq müqavilə tələblərinə uyğun olmalıdır. AR TGM-in 16-cı maddəsinin 1-ci hissəsində deyilir ki: gəmi yalnız dənizdə üzmək təhlükəsizliyinin və ticarət gəmiçiliyi sahəsində Azərbaycan Respublikasının *beynəlxalq müqavilələrinin* (kurs-müəll.) tələblərinə cavab verdikdə səfərə buraxıla bilər (2). Həmin maddənin 2-ci hissəsində təsnifat cəmiyyətlərinin texniki nəzarəti həyata keçirmək səlahiyyətinə istinad edilir. Göründüyü kimi bu məsələnin həllində AR qanunvericiliyi beynəlxalq müqavilə normalarının prioritetini qəbul edib.

Gəminin üzgüçülüyə, həmçinin yükdaşıma prosesinə hazırlığı zamanı gəminin texniki vasitələrlə təchizat məsələsi mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Belə texniki vasitələrə naviqasiya cihazlarından tutmuş yükləmə prosesi üçün vacib olan kran, tal və d. vasitələrlə bərabər zəncir, kəndir, kəmərlər və digər bağlama vasitələri aiddir. Naviqasiya vasitələri kimi xəritə və üzgüçülük

üçün zəruri olan digər sənədlər, təlimatlar təmin edilməlidir. Gəmi həm reys (səfər), həm də limanda dayandığı müddət üçün bütün zəruri ehtiyat yanacaq, içməli su, ərzaq və d. məhsullarla təmin edilməlidir. Gəmi sahibi hər dəfə yeni limana daxil olarkən bu təchizatı təmin etmək öhdəliyi daşıyır.

Haaqa qaydalarının 3.1"c" maddəsi bilavasitə gəminin yükü qəbul etmək, yerləşdirilməsi, daşınması və saxlanılması məsələsinə həsr edilib. Anbarların və d. yerlərin yük üçün məqbul vəziyyətdə olması daşıyıcının xüsusi diqqət yetirməli olduğu məsələlərdəndir. Bunların havalandırma sistemlərinin olması və onların işlək vəziyyəti, su keçirməz, germetik qapaqların olması, sanitar, fitosanitar vəziyyətin təmini yükün tam saxlanması baxımından olduqca vacibdir. Dəniz Arbitraj Komissiyası (Moskva) ərzağın yük üçün nəzərdə tutulan havalandırma sisteminin işə salınmasının mümkün olmaması səbəbindən korlandığını bildirmiş, lakin daşıyıcı qayğıkeş davranış göstərdiyi üçün məsuliyyətdən azad edilmişdir (Morskoye pravo i praktika, 1995-1999: 23). Digər halda Dəniz Arbitraj Komissiyası cavabdehin nümayəndəsinin arqumentlərini qəbul etməmiş və qeyd etmişdir ki, ərzağın korlanması səbəbi gəminin havalandırma sistemi ilə təchiz edilməməsidir (Borinov, 1988: 13).

Yükləmə prosesi başlarkən əvvəlki yükün zərərli elementləri yük yerindən təmizlənməlidir (Kalpin, 2009: 43). Bu praktika məhkəmə qərarları ilə də təsdiq edilmişdir. Dəniz Arbitraj Komissiyası özünün Alanportun Baltik dəniz gəmiçiliyinə qarşı (1973) iddiası üzrə qərarında daşıyıcının qismən məsuliyyətli olduğunu bildirmiş, lakin daşınan ərzağın həşəratlarla yoluxmasını qəbul etməmişdir. Belə ki, yükləmədən öncə gəmi Dövlət Karantin Müfəttişliyi tərəfindən yoxlanılmışdır. Dəniz Arbitraj Komissiyası da Dövlət Karantin Müfəttişliyinin daşmaya zəmanət verməsinə istinad etmişdir (Borinov, 1988: 20).

Gəminin səfərə hazırlığının xüsusi aspektlərindən biri də onun peşəkar heyətlə təmin edilməsidir. Eyni zamanda gəmi heyətinin gəminin texniki, naviqasiya xüsusiyyətləri ilə tanış edilməsi vacibdir. İngilis məhkəməsi "Makedoniya 1962" işində müəyyən etmişdir ki, gəminin yanacaq və ballast sistemi ilə davranan birinci və ikinci mexanik komptentli olmadıqları üçün gəmi qəzaya uğrayıb. Gəmi sahibi gəminin spesifik xüsusiyyətləri ilə bağlı heyəti məlumatlandırmalıdır (The Makedonia. Lloyds law Reports, 1962). Bu məsələ Gautreaux v. Scurlock Marine, İNC (1997)) işində də əsas problem kimi qeyd edilmişdir. Gəmi sahibi gəminin spesifik xüsusiyyətləri ilə bağlı heyəti, xüsusən də gəmi kapitanını zəruri qaydada məlumatlandırmamış, nəticədə vinçin kəmərinin qırılması ilə kapitan gözündən yaralanmış və bu da yükün çatdırılmasının gecikdirilməsinə səbəb olmuşdur (Admiralty and Maritime Law, 2008: 266-267).

Peşəkar hazırlıq, gəmi heyətinin hazırlıq səviyyəsi ilə bərabər heyətin mənəvi-əxlaqi keyfiyyətləri də mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Xüsusən də, alkoqolizmdən asılı olan gəmi heyətinin üzvlərinin səhlənkarlığı ilə dəymiş zərərin meydana gəlməsi məhkəmə qərarları ilə dəfələrlə təsdiqlənmişdir. İngilis məhkəməsi "Mur Pann və d. qarşı" qərarında da gəmi kapitanının və d. ekipaj üzvlərinin spirtli içki asılılığında olduqları qənaətini ifadə etmişdir. Bununla da daşıyıcı gəmi heyətini formalaşdırarkən zəruri qayğıkeşlik göstərməmişdir. Ona görə də heyətin hər hansı bir üzvünün bu və ya digər asılılıqda olmamasının müəyyən edilməsi mühüm problemlərdəndir. Hər bir dövlətdə ticarət gəmiçiliyinə dövlət nəzarətini həyata keçirən müvafiq icra hakimiyyəti qurumları fəaliyyət göstərir. Azərbaycan Respublikasında da ticarət gəmiçiliyinə dövlət nəzarətini müvafiq icra hakimiyyəti orqanı həyata keçirir (AR TGM, m.5). Gəmi heyəti üzvlərinin komplektləşdirilməsi üzrə tədbirlərin hazırlanması və onların uyğulanmasına nəzarət qanunvericiliklə (AR TGM, m.5) Azərbaycan Respublikası Dövlət Dəniz Administrasiyasının səlahiyyətinə aiddir. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2021-ci il 11 oktyabr 1462 saylı Fərmanı ilə təsdiq edilmiş Dövlət Dəniz və Liman Agentliyinin Nizamnaməsinə görə (1):

-"Lisenziyalar və icazələr haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanununa 3 nömrəli əlavə – "Sahibkarlıq fəaliyyətinə verilən icazələrin siyahısı"nın 5 – 7-ci maddələrində nəzərdə tutulmuş icazələri, habelə Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin müəyyən etdiyi hallarda ixrac nəzarətinə düşən mallara (işlərə, xidmətlərə, əqli fəaliyyətin nəticələrinə) ixracına, təkrar ixracına, idxalına, təkrar idxalına və tranzitinə icazə vermək, onların dublikatlarını və əlavələrini vermək,

həmin icazələri yenidən rəsmiləşdirmək, dayandırmaq, bərpa və ya ləğv etmək, icazə şərtlərinə riayət olunmasına nəzarəti həyata keçirmək; (m.3.1.4.);

– Azərbaycan Respublikasının tərəfdar çıxdığı beynəlxalq konvensiyaların tələblərinə uyğun olaraq gəmi sənədlərini, ixtisas şəhadətnamələrini (diplomları), xüsusi hazırlıq şəhadətnamələrini, habelə onların təsdiqnamələrini, dənizçinin şəxsiyyət sənədlərini və dənizçinin qeyd kitabçalarını vermək və onları yoxlamaq (m.3.1.29.);

Yüklə bağlı yarana biləcək zərərin istisna edilməsi üçün gəminin, yükün gəmiyə gətirilməsindən öncə səfərə hazırlanması tələb edilir. Həm Haaqa (m.3.1), həm də Rotterdam qaydalarında (m.17.5) yükün səfərə hazırlanması anı xüsusi olaraq tənzimlənir. Lakin AR TGM-in qeyd etdiyimiz maddəsində bu an nəzərdə tutulmayıb. Beynəlxalq qaydalardan fərqli olaraq daxili qanunvericilikdə "gəminin reysə (səfərə) hazırlıq anı"nın reqlamentləşdirilməməsini iki istiqamətdə izah etmək olar. Ya boşluq kimi, ya da daşıyıcıya daha geniş fəaliyyət azadlığı tanımaq. Lakin sonuncu halın beynəlxalq qaydalara uyğun olmaması baxımdan qəbul edilməsi mümkün deyil. AR müvafiq beynəlxalq qaydalara qoşulmasa belə həmin qaydalar artıq ümumtanınmış standart qismində qəbul edilməkdədir. Buna görə də qanunvericiliyin həmin qaydalara uyğunlaşdırılması vacibdir.

Gəminin səfərə hazırlıq anı "reys (səfər)" anlayışı ilə bağlıdır. "Reys" anlayışı gəminin açıq dənizə çıxmaq üçün hərəkətə başlamasıdır. Yəni bu ana kimi gəminin texniki, təchizat, heyətlə komplektləşdirmə, yükün qəbuluna, yerləşdirilməsinə və daşınmasına yararlılığı tamamlanmalıdır. Bu tamamlanma prosesi gəminin dəniz limanından çıxmasına icazənin verilməsi ilə bitmiş sayılır (AR TGM, m.64) (19). Gəminin səfərə başlamasından sonra görünməsi mümkün olan (məsələn, yükün yumşaq örtüklə qapadılmaması, anbarların qapaqlarının açıq qalması və s. kimi) çatışmazlıqlar (defektlər) gizli çatışmazlıqlardan fərqləndirilməlidir (The Diest of English case law, 1898: 47). Görünməsi mümkün olan defektlərin gətirdiyi zərərə görə məsuliyyət gizli defektlərin vurduğu zərərin məsuliyyət rejimindən fərqlidir. Birinci halda məsuliyyət təqsirə əsaslıdır, əsasən səhlənkarlıq formasında meydana gəlir, ikinci halda məsuliyyəti istisna edəcək sübutetmə tələb olunur. Sübutetmə öhdəliyi daşıyıcının üzərinə düşür. Gizli defektlər üçün (məsələn, gəminin korpusunda gözlə görünməyən çatların yaranması, gəminin mühərrikində və d. qurğularında nasazlıq üçün) xarakterik əlamət ondan ibarətdir ki, onlar daşıyıcının "zəruri qayğıkeşlik" göstərməsinə rəğmən müəyyən edilməyib. "Zəruri qayğıkeşlik" Haaqa qaydalarında (m.3.1), Rotterdam qaydalarında (m.14) təsbit edilib və TGM-in 93-cü maddəsi də məhz gizli defekt ola bilməsi səbəbindən daşıyıcı üçün obyektiv və ya mütləq məsuliyyət müəyyən etmir. Belə ki, həmin maddənin 2-ci hissəsində deyilir ki, gəminin səfərə yararsız vəziyyətinin, lazımi qayğı göstərilməsinə baxmayaraq zahirən görünməyən qüsurlardan irəli gəldiyi sübut olunarsa, daşıyıcı gəminin səfərə yararsız vəziyyətinə görə məsuliyyət daşımır (2).

Başqa sözlə, daşıyıcının məsuliyyəti konkret vəziyyətdən asılıdır. "Zəruri qayğıkeşlik" göstəribsə, lakin gizli defektlərə görə yükə vurulan zərər nəticəsində gəmi reysə hazır olmayıbsa (Rotterdam qaydaları, m.17.5(b)) da daşıyıcının məsuliyyəti istisna ediləcək. Rotterdam qaydalarına (m.17.5(b)) görə daşıyıcı 14-cü maddəyə (a) gəminin üzgüçülüyə yararlı vəziyyətinin təmini; b) ...heyətlə komplektləşdirmə...; c) yük yerlərinin, anbarların və d. hissələrin təchizatı...) AR TGM, m.93.1 (texniki yararlılığın təmin edilməsi; ...heyətlə komplektləşdirmə; ... yük yerlərinin, anbarların və d. yerlərin lazımi vəziyyətə gətirilməsi) uyğun olaraq zəruri qayğıkeşlik göstərmək öhdəliyini təmin etdiyini (ii); və ya itkinin, zərərin və ya gecikdirmənin bu maddənin 5-ci bəndinin a yarımbəndində göstərilən (3-cü bənddəki) istisna kataloqu ilə bağlı olmayan hadisə və ya vəziyyətdən meydana gəlmədiyini sübut edə bilmədikdə məsuliyyət daşıyır (i).

AR TGM-in müvafiq (93.2) maddəsinə görə daşıyıcının məsuliyyəti gəminin reysə hazır olmamasına səbəb olan defektlərin müəyyən edilməsi və onların aradan qaldıra bilməsindən asılıdır. Burada əsas məsələ "ağlabatan zəruri qayğıkeşlik" meyarının standartını müəyyən etməkdir. Yalnız AR qanunvericiliyində deyil, əksəriyyət dövlətlərin (məsələn, Almaniyanın, Fransanın, Rusiyanın və d.) qanunvericiliyində bu terminə istinad edilir. Lakin qanunvericilikdə deyil, məhkəmə praktikasında və doktrinada "zəruri qayğıkeşlik" termininə aydınlıq gətirilir. Məsələn, ABŞ məhkəmə presedentinə görə ("Hamildok" (1950) işində də olduğu kimi) "zəruri qayğıkeşlik (due

diligence) bütün mümkün imkanların deyil, ağlabatan hər şeyin edilməsidir" (Lloyds Maritime and Commercial law, 775).

Gəminin reysə hazır olmasında ağlabatan qayğıkeşlik göstərmək daşıyıcı tərəfindən hazırlığa tam təminat mənası kəsb etmir. Gizli defektlərin istisna edilməməsi və ya onların mövcudluğu ağlabatan qayğıkeşliyin sərhədini formalaşdırır. Öncə də ifadə etdiyimiz kimi "zəruri qayğıkeşlik" və ya "ağlabatan qayğıkeşlik" (Scrutfon, 1974, 77) bu sahədə "yaxşı praktika" ilə bağlıdır (Maritime law in 2017: a review of developments in case law, 2018: 216).

Gizli defektlər xüsusi vasitələrlə və mütəxəssislər tərəfindən müəyyən edilə bilən hallardır (Carver, Collinvaux, 1982: 1356). Daşıyıcının "ağlabatan qayğıkeşlik" göstərməklə gəminin reysə hazırlanması gəminin "tam qarantiyalı" olması anlamına gəlmir. Lakin daşıyıcı daşıma fəaliyyəti üzrə mütləq öhdəlik daşıya bilər. Daşıyıcının mütləq öhdəliyi o deməkdir ki, o sadəcə olaraq gəmini səfərə hazırlamır, bunun üçün bütün tədbirləri görməlidir. Başqa sözlə daşıyıcının fəaliyyəti gəminin hazır olması üzrə konkret nəticəyə çatmalıdır. Xüsusən də, ümumi hüquq sistemli ölkələrdə əgər daşıma çarter əsaslıdırsa öhdəlikdən istisna yoxdur, gəminin bütün çatışmazlıqlarına, o cümlədən öncədən görülməsi mümkün olmayan çatışmazlıqlara görə daşıyıcı tam təminat məsuliyyəti daşıyır. Gəminin daşıyıcının tam təminat və ya mütləq məsuliyyətində olmasını istisna edən qaydalar da mövcuddur. Məsələn, "paramount clause" əsasında mütləq təminat məsuliyyəti istisna edilə bilər. "Paramount clause" Haaqa və Haaqa-Visbi qaydalarında təsbit edilib (Fionna). Daşıyıcının gəmini üzgüçülüyə yararlı vəziyyətə gətirmək üzrə (seaworthiness) mütləq məsuliyyətdən "ağlabatan qayğıkeşlik" halı kimi qiymətləndirilən qeyd-şərtə istinad etməsi mümkünlüyü məhkəmə qərarlarında (məsələn, Australian Oil Refining Ltd. v. R.W.Miller & Co.Pty. Ltd. (1968); Adamastos Shipping v. Anglo-Saxon Petroleum (The Saxon) Star (1958) (Stow, 2014) və d.) təsbit edilib. "Paramount clause" bir növ daşıyıcını hüquqlu edir. Daşıma müqaviləsinə qeyd-şərt etməklə daşıyıcı ön görülməsi mümkün olmayan gizli defektlərə görə özünü məsuliyyətdən azad etmiş olur. "Paramount clause"nin tətbiqi Haaqa qaydalarının (m.3.1) kontrakt üzrə imperativ normalarının tətbiqini mümkün edir. Ağlabatan qayğıkeş statusunu əldə etməklə Seaworthiness standartı üzrə daşıyıcı mütləq məsuliyyətdən azad olur. Tam təminatı istisna edən qeyd-şərt konkret və anlaşılan olmalıdır (16).

Daşıyıcı tərəfindən gəminin səfərə hazır olmamasının nəticələri ayrı-ayrı hüquq sistemlərində fərqli qiymətləndirilir. Eyni zamanda gəminin yararsız vəziyyətdə olmasının səfər (reys) başladıqdan sonra və ya öncə müəyyən edilməsi də fərqli nəticələr yaradır. Əgər yararsızlıq (negligence) gəminin reysə çıxmasından öncə müəyyən edilibsə kontinental hüquq sistemli dövlətlərdə yük sahibi daşıma müqaviləsini ləğv edib, zərərin ödənilməsi üzrə tələb hüququ irəli sürə bilər. Əksər ölkələrin qanunvericiliyində gəminin yararsızlığı əsasında daşıma müqaviləsindən imtinanın birbaşa təsbit edilməməsi müşahidə edilməməkdədir. Yalnız dolayısı yolla (məsələn, Almaniya, Fransa, Polşa və s. dövlətlərin qanunvericiliyində) "gəminin səfərə hazır olmaması", "yükün yüklənmə limanına verilməməsi" kimi dəyərləndirilir (Kalpin, 2009: 49). Belə bir hal Azərbaycan Respublikası qanunvericiliyi üçün də xarakterikdir. Bu məsələ ilə bağlı AR TGM-in 121-ci maddəsinə "icrası mümkün olmayan dənizlə yük daşınması müqaviləsinə xitam verilməsi"nə diqqət çəkmək yerinə düşər. Həmin maddənin 1.2-ci hissəsinə görə "gəmi dəniz üzgüçülüyünə yararsız hesab edildikdə yükdaşıma müqaviləsinə xitam verilir". Lakin burada bir istisna var. AR TGM-in 121.1 maddəsində deyilir ki, dənizlə yük daşınması müqaviləsi bağlandıqdan sonra və gəmi yükvurma limanından çıxana kimi *tərəflərdən asılı olmayan* (kurs – müəll.) ...hallarda müqaviləyə digər tərəfə müqavilənin xitamı ilə əlaqədar vurulan zərərin əvəzini ödəmək öhdəliyi olmadan xitam verilir (12). Bu halda daşıyıcının məsuliyyəti problemi yaranmır. Daşıyıcının məsuliyyətsizliyi və ya ağlabatan qayğıkeşlik göstərmədən öhdəliyi pozması nəticəsində vurulan zərərə görə müqavilənin xitamı AR TGM-in 95 (yükvurma limanı və yeri) və 96-cı (gəminin verilməsi) maddələrində təsbit edilib. Qeyd etdiyimiz ölkələrdə olduğu kimi AR qanunvericiliyində də "gəminin səfərə hazır olmaması" "çarterdə nəzərdə tutulmuş vaxtda gəmi verilmədikdə" kimi təsbit edilib. AR TGM 96.1-ci maddəsində deyilir ki, çarterdə nəzərdə tutulmuş vaxtda gəmi verilmədikdə, fraxtedənin dənizlə yük daşınması müqaviləsindən imtina etmək və vurulmuş zərərin əvəzinin ödənilməsini tələb etmək hüququ vardır (Stow, 2014).

Bir qayda olaraq çarterdə konosament üzrə qeyd-şərtlər təsbit edildiyindən həmin daşıma müqavilələrinin konosament şərtli müqavilə üçün də keçərli sayılmalıdır (Çarterin və konosamentin qarşılıqlı əlaqəsi – m.91) (19). Ümumi hüquq sistemində olan dövlətlərdə problem əsasən məhkəmə praktikası və doktrina əsasında tənzimlənir. Yük göndərən müvafiq müqavilədən o zaman imtina edir ki, gəminin səfərə hazırlığının gözlənilməməsi müqavilənin kommersiya məqsədinə təsir etmiş olsun. Məsələn, səfərin gecikdirilməsi halı gəminin səfər hazırlığına verilmiş təminatın pozulması ilə əlaqələdirsə dəymiş zərər daşıyıcı tərəfindən ödənilməlidir. Gəminin səfərə hazır olmaması sonradan, gəmi açıq dənizə çıxandan sonra müəyyən edildikdə də ingilis məhkəmə praktikası örnək xüsusiyyətlər formalaşdırıb (Shmitgoff, 1993: 295-315). Bu qaydalara uyğun olaraq daşıma zamanı müəyyən edilən yararsızlıq müqavilənin (çarterin) fəaliyyətini dayandırmır. İmkan verir ki, daşıyıcıdan gəminin reysə hazır olmamasından dəyən zərər ödənilsin. Müqavilə ləğv olunmadığı üçün gəminin yararsızlığı və ya səfərə hazır olmaması səbəbindən deyil, daşıyıcı burada başqa hadisədən yaranan zərərə görə məsuliyyətini istisna edəcək müqavilə şərtlərinə istinad etmək hüququ əldə edir (Kalpin, 2009: 40-50). Yəni daşıyıcı məsuliyyətini istisna edəcək qeyd edilən vəziyyəti, halları sübut etmək öhdəliyi daşıyır.

Gəminin reysə hazır olmaması nəticəsində dəyən zərər qeyd edildiyi kimi yükün çatdırılmasının gecikdirilməsi, zədələnməsi və itirilməsi halları ilə bağlı ola bilər. Bu hallarda məsuliyyəti istisna edəcək vəziyyətlərin dairəsini müəyyən etmək üçün beynəlxalq qaydaların ümumi konsepsiyasından çıxış edilməlidir.

İfadə edilən Rotterdam qaydaları (m.17.5) AR TGM-in müvafiq 93-cü maddəsinə münasibətdə qarşılıqlı hüquq və vəzifələri, xüsusilə sübutetmə yükü ilə bağlı məsələləri daha sistemli formada tənzimləyir. İtki, korlanma və çatdırılmanın gecikdirilməsi ilə bağlı zərər üzrə sübutetmə vəzifəsi daşıyıcının əks tərəfinin üzərinə qoyulmuşdur. Rotterdam qaydalarının 17.5-ci maddəsində deyilir ki, əgər:

a) iddiaçı (burada yükgöndərən, yükalan və ya onlarla əlaqəli şəxslər – kurs müəll.) sübut edərsə ki, itirilmə, zərər və ya gecikdirilməyə səbəb və ya ehtimal səbəb və ya onun təşviqi:

i) gəminin yararsızlığı;

ii) zəruri təchizat və ya təminatla, heyətlə komplektləşdirmənin olmaması; və ya

iii) o fakt ki yükün daşınması üçün daşıyıcı tərəfindən təqdim edilən istənilən konteyner, anbarlar və ya gəminin digər hissələri yükün qəbulu, daşınması və saxlanılması üçün təhlükəsiz və ya olması tələb edilən vəziyyətdə olmamışdır...halı qeyd edilir.

## Nəticə

Yalnız bundan sonra həmin maddənin b yarımbəndindəki kimi daşıyıcı itki, zərər və ya gecikdirmənin bu maddənin 5-ci bəndinin (a) yarımbəndində göstərilən hadisələrlə və ya şəraitlərdən hər hansı biri ilə əlaqəli olmadığını; və o 14-cü (*gəminin reysinə münasibətdə tətbiq edilməli konkret öhdəliklər* – kurs müəll.) maddəyə uyğun olaraq zəruri qayğıkeşlik üzrə öhdəliyini yerinə yetirdiyini sübut edə bilmədikdə, yükün itirilməsinə, zərərə uğramasına və gecikdirilməsinə görə məsuliyyət daşıyır (The Rotterdam Rules, 2010: 15-16). Göründüyü kimi Rotterdam qaydalarında (m.17.5) yükün itirilməsinə, zərərə uğramasına və gecikdirilməsinə görə sübutetmə məsələsi daha ardıcıl verilmişdir. AR TGM-in 93.2 maddəsi sübutetmə yükü ilə bağlı qeyri-müəyyən redaksiyaya malik olduğu üçün Rotterdam qaydalarına (m.17.5) uyğunlaşdırılmalıdır.

## Ədəbiyyat


1. Admiralty and Maritime law. (2008). Robert Force, A.N. Yiannopoulos Martin Davies. Volume 2. Washington.: D.C. Beard Books, 475 p.
2. www.e-qanun.az
3. Kumalagova, T. (2010). Otvetstvennost' perevozchika za ne sokhrannost' gruza po dogovoru mezhdunarodnoy morskoy perevozki gruza. Avtoreferat dissertatsii na soiskaniye uchenoy stepeni kandidata yuridicheskikh nauk. M., 23 s.
4. Wilson John, F. (2010). Carriage of goods by sea.7-th edition. Printed in Great Britain by Clays Ltd, 559 p.

5. Admiralty and Maritime Law. (2008). Practitioners Edition, Volume 1, By Robert Force, A.N. Yiannopoulos and Martin Davies. Washington.: D.C.Beard. Books, 518 p.
6. Kalpin, A. (2009). Morekhodnoye sostoyaniye sudna po dogovoru morskoy perevozki gruza. Zhurnal "Pravo. Zhurnal Vysshey shkoly ekonomiki", M., № 4, s.40-50
7. Morskoye pravo i praktika. (1995-1999). Delo MAK, №69, 23 s.
8. Borinov, I. (1988). Kommentariy sudebnoy i arbitrazhnoy praktiki po morskim delam. M.: Transport, 240 s.
9. The Makedonia. Lloyds law Reports. (1962). Rep.316 https://www.i-law.com.
10. The Diest of English case law. (1898). Vol. XIII. by J.Mers, 410 p.
11. Lloyds Maritime and Commercial law. Lloyds law Reports, 775 p.
12. Scrutfon, T. (1974). Charter parties and Bills of lading. L., 77 p.
13. Maritime law in 2017: a review of developments in case law. (2018). By J.Hjalmarsson. Lloyds law Reports, 216 p. https://maritimeintelegence.informa.com.
14. Carver, T., Collinvaux, R. (1982). Carver's Carriage by Sea. British Shipping laws. British Shipping law library. Vols.1-2, 2.Publisher. Thirteenth edition Stevens. L., 1356 p.
15. Fionna, G. The importance of Paramount Clauses. Ince, Co London. www.gard.no
16. Azərbaycan Respublikası Dövlət Dəniz Administrasiyası haqqında Əsasnamə. www.ardda.gov.az.images.fermanlar.
17. Stow, A. (2014). Web alert: the importance of a clause paramount. 22 December. www.standard-club.com.
18. Shmitgoff, K. (1993). Konosamentnyye perevozki. Eksport: pravo i praktika mezhdunarodnoy torgovli: Per. s angl. M: Yurid. lit., 511 s.
19. The Rotterdam Rules. (2010). The UN Convention on Contract For the International Carriage of Goods Wholly of Partly by Sea. By. M.F.Sturley, T.Fujita, G.Vander Ziel. Sweet, Maxwell, p.15-16

Göndərilib: 24.02.2023 Qəbul edilib: 17.04.2023