QANUN № 09 (383), 2026, s. 7-15

Hüseynov Nəsir Cavanşir oğlu,
hüquq elmləri doktoru, Azərbaycan Dövlət Dənizçilik Akademiyası
Humanitar fənlər kafedrasının professoru
Ünvan: AZ1000, Bakı, Zərifə Əliyeva küçəsi, 18
E-mail: nasir.guseyn@mail.ru

UOT 341.225
DOI: https://doi.org/10.30546/2218-9130.009.2026.113

DƏNİZ DAŞIMALARINDA MÜQAVİLƏ MÜNASİBƏTLƏRİNİN HÜQUQİ TƏNZİMLƏNMƏSİ VƏ MÜBAHİSƏLƏRİN HƏLLİ MEXANİZMLƏRİ: BEYNƏLXALQ VƏ REGİONAL (XƏZƏR) ASPEKTLƏR

Açar sözlər: *Dəniz hüququ, Xəzər dənizi, Dəniz daşıma müqaviləsi, Kolliziya tənzimlənməsi, Ekoloji məsuliyyət, Dəniz arbitrajı, Xəzər dənizinin hüquqi statusu haqqında Konvensiya.*

Ключевые слова: *Морское право, Каспийское море, Договор морской перевозки, Коллизионное регулирование, Экологическая ответственность, Морской арбитраж, Конвенция о правовом статусе Каспийского моря.*

Keywords: *Maritime Law, Caspian Sea, Contract of Affreightment, Conflict of Laws, Environmental Liability, Maritime Arbitration, Convention on the Legal Status of the Caspian Sea.*

1. Giriş

Müasir beynəlxalq ticarət şəraitində dəniz nəqliyyatı dünya yük dövriyyəsinin 80%-dən çoxunu təmin edir. Bu sahədəki müqavilə münasibətləri yüksək dərəcəli standartlaşdırma, transmilli xarakter və milli normaları, beynəlxalq konvensiyaları habelə dəniz ticarəti adətlərini özündə birləşdirən mürəkkəb hüquqi tənzimləmə sistemi ilə xarakterizə olunur.

Dəniz ticarəti müqavilələri (məsələn, konosament və ya çarter-partiya müqavilələri) yalnız bir dövlətin daxili qanunvericiliyinə söykənmir. Burada *Lex Maritima* (*Dəniz hüququ adətləri*) və beynəlxalq konvensiyaların sintezi müşahidə olunur.

Yüklərin dənizlə daşınmasında daşıyıcının məsuliyyətini tənzimləyən Haaqa-Visbi qaydaları, Hamburq qaydaları və nisbətən yeni olan Rotterdam qaydaları bu sahədə standartlaşmanı təmin edən əsas Beynəlxalq Konvensiyalardır.

Dəniz ticarətində vaxt itkisi böyük maliyyə itkisi deməkdir. Buna görə də, tərəflər hər dəfə yeni müqavilə mətni hazırlamaq əvəzinə, beynəlxalq səviyyədə qəbul edilmiş standart formalardan istifadə edirlər.

Azərbaycan Respublikasının Mülki Məcəlləsi və Dəniz Ticarəti Gəmiçiliyi Məcəlləsi bu münasibətlərin milli səviyyədə tənzimlənməsini həyata keçirir.

Uilyam Tetley "Ümumi dəniz hüququ" adlı əsərində dəniz hüququnun (*Lex Maritima*) həm

presedent hüququ (*Common Law*), həm də Kontinental hüquq **(***Civil Law*) sistemlərindən gələn elementləri özündə birləşdirdiyini, lakin onlardan daha qədim və beynəlmiləl olduğunu əsaslandıraraq göstərir ki, *dəniz hüququ, millətlərin yerli qanunlarından daha qədimdir və öz təbiətinə görə beynəlmiləldir. O, müxtəlif hüquq sistemlərinin (Common Law və Civil Law) kəsişməsində dayanan, lakin vahid dəniz adətləri ilə birləşən unikal bir hüquq ailəsidir*[1].

2. Əsas tədqiqat

Dəniz daşıması müqaviləsi donanmanın fəaliyyətinin təşkili metoduna və gəminin istifadəsinin xarakterinə görə təsnif edilir. Belə müqavilələrin əsas növləri olaraq aşağıdakıları misal göstərmək olar.

1. *Konosament üzrə yükdaşıma müqaviləsi* (*Bill of Lading*) – xətti gəmiçilikdə (*layner gəmiçiliyində*) tətbiq olunur. Konosament üç funksiyanı yerinə yetirir: yükün qəbuluna dair qəbz, daşıma müqaviləsinin mövcudluğunun sübutu və sərəncamverici (*mülkiyyət hüququnu təsdiqi*) sənəd.

2. *Çarter (Charter-party)* – Tramp gəmiçiliyində gəminin tamamilə və ya bir hissəsinin fraxt edilməsi (*icarəyə götürülməsi*) zamanı istifadə olunur.

3. *Səfər çarteri* (*Voyage Charte*r) – yükün konkret limanlar arasında daşınması.

Səfər çarteri əsasən aşağıdakı növləri ilə səciyyələnir:

– Səfər çarteri – *gəmi sahibinin gəmini bir və ya bir neçə konkret səfər (reys) üçün fraxtedənə (*icarəçiyə*) təqdim etdiyi müqavilə növüdür;*

– Konkret limanlar arasında – *müqavilədə əvvəlcədən müəyyən edilmiş çıxış və təyinat məntəqələrini nəzərdə tutan müqavilə növüdür.*

4. *Taym-çarter* (*Time Charter*) – gəminin heyəti ilə birlikdə müəyyən müddətə icarəyə verilməsini nəzərdə tutur.

5. *Berbout-çarter* (*Bareboat Charter*) – gəminin heyətsiz fraxt edilməsini (sahiblik və nəzarət hüququnun fraxtedənə keçməsi) nəzərdə tutur.

Daşıyıcının məsuliyyətinin tənzimlənməsi üç əsas rejimə əsaslanır ki, onların seçilməsi müqavilə şərtlərindən və dövlət tərəfindən ratifikasiya olunmuş aşağıda göstərilən konvensiyalardan asılıdır:

1. *Haaqa-Visbi qaydaları* (*1924/1968*) – daşıyıcının vəzifələrinin minimum siyahısını və istisnaların (perils/təhlükələr) siyahısını müəyyən edir[2];

2. *Hamburq qaydaları* (*1978*) – daşıyıcının təqsiri prezumpsiyasını daxil etməklə onun məsuliyyətini genişləndirir[3];

3. *Rotterdam qaydaları* (*2008*): – dəniz daşımaları daxil olmaqla, multimodal daşımalar üçün hərtərəfli rejim yaratmağa yönəlmiş müasir cəhd hesab olunur[4].

Müxtəlif yurisdiksiyalardan olan subyektlərin iştirakını nəzərə alan əsas məsələ tətbiq edilməli olan hüququn (Lex Causae) seçilməsi hesab olunur. Bu zaman aşağıdakı prinsiplərə üstünlük verilir:

– *Lex Voluntatis* – müqavilədə hüquq seçimi zamanı tərəflərin iradə muxtariyyətinin üstünlüyü;

– *Lex Flagii* – gəminin daxili qaydaları və mülkiyyət hüququ məsələlərinə tətbiq edilən gəmi bayrağının qanunu;

– *Lex Loci Contractus* – müqavilənin bağlandığı yerin qanunu (*başqa razılaşma olmadıqda tətbiq edilir*).

[1] *Гаагско-Висбийские правила / [Электронный ресурс] URL: https://vostfwd.com/pravila-gaaga-visbi.php*

[2] *Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов (Гамбург, 1978 год) (Гамбургские правила) [Электронный ресурс] https://uncitral.un.org/ru/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules*

[3] *Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Нью-Йорк, 2008 год) (Роттердамские правила) / [Электронный ресурс] URL: https://uncitral.un.org/ru/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules*

[4] *Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Нью-Йорк, 2008 год) (Роттердамские правила) / [Электронный ресурс] URL: https://uncitral.un.org/ru/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules*

Dəniz mübahisələrinin səciyyəvi xüsusiyyətləri (*iddia məbləğlərinin yüksək olması, texniki mürəkkəblik, qərarların operativ qəbul edilməsi zərurəti*) onların tənzimlənməsi mexanizmlərinin müxtəlifliyini şərtləndirir.

A. Dəniz arbitrajı (Münsiflər məhkəməsi icraatı)

Dəniz Arbitrajı beynəlxalq təcrübədə ən çox üstünlük verilən üsuldur. Onun üstünlükləri konfidensiallıq (məxfi saxlanılma), ekspert-arbitrlərin seçilməsi imkanı və 1958-ci il Nyu-York Konvensiyası çərçivəsində qərarların icra olunma imkanına malik olmasıdır. London Dəniz Arbitrləri Assosiasiyası (**LMAA**), Rusiya Federasiyası Ticarət və Sənaye Palatası yanında Dəniz Arbitraj Komissiyası (**MAK**) və Sinqapur Beynəlxalq Arbitraj Mərkəzi (**SIAC**) bu sahənin aparıcı mərkəzləri hesab olunur.

B. Məhkəmə icraatı

Çarter müqavilələrindəki arbitraj qeyd-şərtləri səbəbindən dövlət məhkəmələrinə müraciət imkanları bir sara hallarda məhdudlaşdırılır. Lakin dəniz tələblərinin təmin edilməsi üçün görülən təminat tədbiri, o cümlədən gəmilərin həbsi **(In Rem),** eləcə də Arbitraj qərarlarının məcburi icrası kimi məsələlərdə məhkəmə icraatı əvəzedilməz mərhələ hesab olunur.

B. Alternativ üsullar (ADR)

Kompromisə nail olmaq üçün tərəfsiz vasitəçinin iştirakı ilə aparılan danışıqlar prosesi (**Mediasiya**) və yükün keyfiyyəti və ya gəminin texniki vəziyyəti ilə bağlı mübahisələrin texniki yolla həlli (**Sörveyer ekspertizası**) alternativ üsullar sayılır.

Dəniz daşımaları sahəsindəki mövcud problemlər və meyllər aşağıdakı hallarla səciyyələnir:

1. *Rəqəmsallaşma* (*Smart Bills of Lading*) – Elektron konosamentlərə keçid qanunvericiliyin uyğunlaşdırılmasını tələb edir (məsələn, UNCITRAL-ın "Elektron ötürülə bilən qeydlər haqqında" Model Qanunu əsasında).

2. *Ekoloji məsuliyyət* – Dənizin gəmilərdən çirkləndirilməsinə görə sanksiyaların sərtləşdirilməsi (MARPOL Konvensiyası) fraxtçılar və gəmi sahibləri arasında risklərin bölüşdürülməsi ilə bağlı yeni mübahisə kateqoriyaları yaradır.

3. *Fors-major və sanksiyalar* – Geosiyasi qeyri-sabitlik "hərbi risk" (war risk) və öhdəliklərin icrasının qeyri-mümkünlüyü kimi (*Frustration of Contract*) bəndlərin tətbiqini aktuallaşdırır.

Bu bölmənin tövsiyə olunan struktur elementləri aşağıdakılatdan ibarətdit:

1. Ticarət gəmiçiliyində müqavilə öhdəliklərinin genezisi və hüquqi təbiəti. Bu bənd dəniz nəqliyyatı sahəsində müqavilə münasibətlərinin yaranma tarixini, inkişaf mərhələlərini və onların hüquqi mahiyyətini əhatə edir.

*2. Beynəlxalq məsuliyyət rejimlərinin müqayisəli-hüquqi təhlili (*Haaqa qaydalarından Rotterdam qaydalarına qədər*). Burada dəniz daşımaları zamanı daşıyıcının məsuliyyətini tənzimləyən beynəlxalq konvensiyaların (*Haaqa, Haaqa-Visbi, Hamburq və Rotterdam qaydaları*) müqayisəsi nəzərdə tutulur.*

*3. Prosessual aspektlər. Transsərhəd mübahisələrin həllinin avtonom institutu kimi dəniz arbitrajının spesifikası. Bu hissədə beynəlxalq dəniz mübahisələrinin həllində ixtisaslaşmış arbitraj məhkəmələrinin (*məsələn, LMAA – London Dəniz Arbitrajları Assosiasiyası*) özünəməxsus xüsusiyyətləri və müstəqilliyi araşdırılır.*

4. Milli qanunvericiliyin təkmilləşdirilməsi və ya beynəlxalq normaların unifikasiyası (vahid şəkildə gətirilməsi) üzrə nəzərə alınmalı olan yekun nəticələr.

Bu hissədə daxili hüquq normalarının beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılması və dəniz hüququnun qlobal səviyyədə vahidləşdirilməsi barədə təklif və mülahizələrin əsaslandırılması məqsədəuyğundur.

Xəzər hövzəsində dəniz daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi və mübahisələrin həlli ilə bağlı məsələlər xəzəryanı dövlətlər üçün böyük ak-

tuallıq təşkil edir və mövcud problemlərin beynəlxalq və milli qanunvericiliklər uyğun şəkildə həllini tələb edir.

Açıq dünya okeanından fərqli olaraq, Xəzər dənizi «beştərəfli konsensus» sistemi (*Azərbaycan, İran, Qazaxıstan, Rusiya, Türkmənistan*) ilə tənzimlənir. Xəzər hövzəsində dəniz daşımalarının hüquqi tənzimlənməsi ilə bağlı məsələlər həm milli qanunvericilik, həm də beynəlxalq müqavilələr səviyyəsində həyata keçirilməli olan mürəkkəb bir sistemə əsaslanır. Xəzər dənizinin unikal coğrafi və geopolitik mövqeyi ilə müəyyən edilən xüsusi hüquqi rejimi müqavilə öhdəliklərinin tövsif edilməsinə (kvalifikasiyasına) fərqli yanaşma tələb edir. Belə ki, universal dəniz konvensiyalarından fərqli olaraq, Xəzər gəmiçiliyi əhəmiyyətli dərəcədə qarşılıqlı faydalılıq prinsipinə və ikitərəfli preferensiyalara (üstünlüklərə) əsaslanır.

Elmi və təcrübi yanaşmaları nəzərə alaraq tənzimləmənin normativ-hüquqi baza, regional xüsusiyyətlər və beştərəfli konsensusla bağlı olan bir neçə səviyyəsini fərqləndirməyi zəruri hesab edirik:

– *Regional səviyyə* – sahilyanı dövlətlərin suveren və müstəsna hüquqlarını, o cümlədən gəmiçilik məsələlərini müəyyən edən 2018-ci il Konvensiyası ("Tehran Konvensiyası") nəzərdə tutulur;

– *Dövlətlərarası səviyyə* – İkitərəfli sazişlər (məsələn, Rusiya Federasiyası ilə Qazaxıstan, Azərbaycan ilə Qazaxıstan arasında ticarət gəmiçiliyi haqqında sazişlər) nəzərdə tutulur;

– *Universal səviyyə* – hövzə ölkələrinin milli Ticarət Gəmiçiliyi Məcəllələri (**TGM**) vasitəsilə Haaqa-Visbi qaydalarının tətbiqi nəzərdə tutulur.

*Qeyd etmək lazımdır ki, «*Şimal – Cənub*» Bəynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi (BND) şəraitində yaranan müqavilə münasibətləri xüsusi yanaşma tələb edir. Belə ki, logistika zəncirlərinin transformasiyası Xəzər dənizini «*Şimal – Cənub*» dəhlizinin əsas bəndinə çevirdiyi üçün aşağıdakı məsələlərə xüsusi diqqət yetirmək lazım gəlir:*

– Qarışıq daşımalar *(*multimodallıq*) – Burada dəniz daşınması müqaviləsi çox vaxt vahid intermodal daşıma müqaviləsinin (Hindistan – İran – Xəzər – Rusiya – Avropa) tərkib hissəsi kimi çıxış edir;*

– Limanların hüquqi statusu – *yükün aşırılması və saxlanması müqavilələrinin şərtlərinin formalaşmasında xüsusi iqtisadi zonaların rolu (*məsələn, Azərbaycanda Ələt limanı və ya Rusiyada Olya limanı*) xüsusi əhəmiyyət kəsb edir.*

Xəzərdə gəmiçilik təcrübəsində kolliziya aspektləri və mübahisələrin həlli mexanizmləri xüsusi aktuallığı ilə seçilən məsələlərdir.

Milli qanunvericilik aktları arasındakı fərqlərin mövcudluğu şəraitində (*məsələn, Rusiya Federasiyasının Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi ilə İran İslam Respublikasının dəniz qanunvericiliyi arasındakı əhəmiyyətli fərqlər*) daşıyıcıların məsuliyyətinin uyğunlaşdırılması xüsusi mürəkkəblik təşkil edir. Bununla bağlı olaraq, Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutunun (TBNM) şərtlərinə uyğunlaşdırılmış regional nümunəvi dəniz daşıma müqaviləsinin tətbiq edilməsini məqsədəuyğun hesab edirik. Belə müqavilələrin tərtibi, razılaşdırılması və tətbiqi zamanı ortaya çıxan kolliziya aspektlərinin (*qanunların toqquşması ilə bağlı problemlər*) aradan qaldırılması, müqavilə öhdəliklərinin müvafiq qanunvericilik tələblərinə uyğun tövsif edilməsi, qarşılıqlı faydalılıq (*və ya qarşılıqlı münasibət*) prinsipi və məsuliyyətin eyniləşdirilməsi / unifikasiyası kimi terminlərlə ifadə olunan hallara xüsusi məsuluyyətlə yanaşılmalıdır.

Xəzər hövzəsində mübahisələrin həlli zamanı göstərilən ardıcıllığa mümkün qədər riayət edilməklə yanaşı regional arbitrajın üstünlüyünü nəzərdən qaçırılmamalıdır.

Bu ardıcıllıq aşağıdakı cədvəldə öz əksini tapır.

Üsul	Regionun xüsusiyyətləri
Arbitraj	Xəzər Arbitraj Mərkəzinin (XAM) artan rolu və Xəzəryanı ölkələrin rezidentləri arasındakı mübahisələr üçün Astana Beynəlxalq Maliyyə Mərkəzi (Qazaxıstan) və Dəniz Arbitraj Komissiyası DAK platformalarından (Rusiya) istifadə edilməsi.
Milli məhkəmə	Kabotaj daşımaları və dövlət gəmiçilik şirkətlərinin (məsələn, ASCO) fəaliyyəti ilə bağlı mübahisələrdə milli arbitraj məhkəmələrinin ənənəvi olaraq yüksək rolu.
Mediasiya	Gəmilərin limanlarda ləngiməsi və ya gəmiçilik kvotaları ilə bağlı problemlər zamanı yaranan mübahisələrdə hökumətlərarası komissiyalar çərçivəsində effektivdir.

Qeyd etmək lazımdır ki, Xəzər dənizinin hüquqi statusu haqqında 2018-ci il Konvensiyasının qəbul edilməsi regionun geosiyasi sabitliyinin təməlini qoysa da, dəniz daşımaları sahəsində xüsusi hüquqi münasibətlərin tənzimlənməsi məsələsi hələ də açıq qalmaqdadır. Hazırda xəzəryanı dövlətlərin (*Rusiya, Azərbaycan, Qazaxıstan, Türkmənistan, İran*) milli qanunvericilikləri arasındakı ciddi fərqlər transsərhəd ticarət dövriyyəsində hüquqi qeyri-müəyyənlik yaradır ki, bu da kollizion normaların dərin nəzəri təhlilini və unifikasiya mexanizmlərinin tətbiqini zəruri edir.

Xəzər hövzəsində mülki-hüquqi münasibətlərin tənzimlənməsində əsas kollizion bağlayıcılar – gəminin bayrağı hüququ (*lex loci flagi*), müqavilənin bağlanma yeri hüququ (*lex loci celebrationis*) və tərəflərin muxtariyyəti iradəsi (*lex voluntatis*) – müxtəlif yurisdiksiyalarda fərqli interpretasiya edilir. Məsələn, dəniz daşımaları zamanı məsuliyyət limitlərinin müəyyən edilməsi və ya dəniz girovu hüququnun tətbiqi məsələlərində Rusiya Federasiyasının Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi ilə Azərbaycan Respublikasının Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi arasında bəzi prosessual və maddi-hüquqi fərqlər mövcuddur.

Bu kontekstdə, regionun investisiya cəlbediciliyini artırmaq və «Şimal-Cənub» Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi çərçivəsində transaksiya xərclərini minimuma endirmək üçün aşağıdakı hüquqi addımların atılmasını məqsədəuyğun hesab edirik:

1. *Vahid Xəzər Dəniz Məcəlləsinin işlənib hazırlanması* – bu sənəd regional xüsusiyyətləri nəzərə alaraq, dənizdə xilasetmə, ümumi qəza və gəmilərin toqquşması kimi hallarda vahid maddi-hüquqi normalar sistemini formalaşdırmalıdır.

2. *Nümunəvi Arbitraj Qeydinin tətbiqi* – xəzəryanı ölkələr arasında kommersiya mübahisələrinin həlli üçün ixtisaslaşmış regional dəniz arbitrajının yaradılması və müqavilələrə vahid arbitraj qeydinin daxil edilməsi xarici fraxt sahibləri üçün hüquqi təminat rolunu oynayacaqdır.

3. *Kollizion normaların unifikasiyası* – milli qanunvericiliklərdə «müqavilə ilə ən sıx bağlı olan hüquq» prinsipinin tətbiqi dairəsinin genişləndirilməsi və tərəflərin hüquq seçimi azadlığının vahid regional standartlara uyğunlaşdırılması.

Zənnimizcə bütün bunlar, nəticə etibarilə, Xəzər dənizində ticarət gəmiçiliyinin hüquqi rejiminin sistemləşdirilməsi təkcə dövlətlərarası münasibətlərin uyğunlaşmasına deyil, həm də regionun qlobal nəqliyyat qovşağı kimi rəqabət qabiliyyətinin artmasına xidmət edəcəkdir.

Xəzər dəniz daşımaları zamanı ekoloji zərərə görə mülki-hüquqi məsuliyyətin müəyyən edilməsi ən aktual məsələlərdən biridir. Qeyd etmək lazımdır ki, Xəzər hövzəsində ekoloji zərərə görə məsuliyyətin dərindən elmi-praktiki təhlili bu

məsələnin beynəlxalq publik və xüsusi hüququn kəsişməsində araşdırılmasını tələb edir. Odur ki, müasir dövrdə Xəzər dənizinin hüquqi statusu və ekoloji təhlükəsizliyi məsələləri yalnız milli qanunvericilik çərçivəsində deyil, həm də qlobal hüquqi prinsiplər kontekstində nəzərdən keçirilməlidir. Belə ki, bu problemin aşağıdakı fundamental aspektlərini ön plana çıxarır:

1. *Ekoloji risklərin transsərhəd xarakteri* – Xəzər dənizinin qapalı ekosistemi bir dövlətin ərazisində baş verən çirklənmənin qısa müddətdə digər sahilyanı dövlətlərin akvatoriyasına və sahil zonasına mənfi təsir göstərməsinə səbəb olur. Bu, ekoloji zərərin lokallaşdırılmasını qeyri-mümkün edir və beynəlxalq hüquqi tənzimləmə zərurətini müəyyən edir.

2. *Məsuliyyətin spesifikası* – ekoloji hüquqpozmalar zamanı həm dövlətlərin (*beynəlxalq publik hüquq üzrə*), həm də fiziki və hüquqi şəxslərin (*beynəlxalq xüsusi hüquq üzrə*) məsuliyyəti məsələsini doğur.

3. *Müştərək (solidar) məsuliyyət* – nəzərə almaq lazımdır ki, transsərhəd ekoloji zərər zamanı zərər vuran tərəflərin müəyyən edilməsi çətinləşdikdə və ya zərər bir neçə mənbədən qaynaqlandıqda, solidar məsuliyyət prinsipi tətbiq edilməlidir. Belə ki, bu prinsip zərərçəkmiş tərəfin hüquqlarının effektiv müdafiəsini və ekosistemin bərpasını təmin edən əsas mexanizmlərdən biridir.

Regionda əsas hüquqi kolliziya ondan ibarətdir ki, bütün xəzəryanı dövlətlər Beynəlxalq Dəniz Təşkilatının (BTM) universal konvensiyalarının (məsələn, 1992-ci il CLC Konvensiyası və ya 2001-ci il Bunker Konvensiyası) iştirakçısı deyillər. Odur ki, 2003-cü il Tehran Konvensiyası fundamental rol oynayır. Konvensiyanın 13-cü maddəsi tərəflərin üzərinə məsuliyyət və zərərin ödənilməsinə dair qaydaların işlənib hazırlanması barədə birbaşa öhdəlik qoyur. Nəticədə «*Çirkləndirən ödəyir*» prinsipi Xəzər regionunda bəyanat xarakterli formadan ciddi normativ formaya transformasiya olunur. Bu isə gəmi sahibinin təqsirindən asılı olmayaraq, onun obyektiv (ciddi) məsuliyyətini təsbit edir.

Ekoloji zərərin tövsif edilməsinin xüsusiyyətlərinə görə xəzəryanı ölkələrin elmi diskursunda kompensasiya edilməli olan zərərin üç əsas tərkib hissəsi fərqləndirilir:

1. *Sızmanın lokallaşdırılması və aradan qaldırılması üçün birbaşa xərclər* (qəza-xilasetmə xidmətləri işinin dəyəri);

2. *Subyektlərin iqtisadi itkiləri* (məsələn, Azərbaycan və ya Qazaxıstanın balıqçılıq təsərrüfatı və turizm sektoruna dəyən zərər).

3. *Ekoloji zərər (Natural Resource Damage) biomüxtəlifliyin bərpası üçün çəkilən xərclər* (Xəzər suitisi və nərə balığı populyasiyaları üçün xüsusilə aktualdır).

Xəzər hövzəsinin qapalı xüsusiyyəti nəzərə alınaraq məsuliyyətin təmin edilməsi üçün, klassik sığorta mexanizmləri (P&I Clubs) milli tələblərlə tamamlanır. Nəticədə məcburi maliyyə təminatına yer verilir. Məsələn, Aktau, Mahaçqala və ya Bakı limanlarına daxil olmaq üçün gəminin göyərtəsində sığorta sertifikatının və ya bank zəmanətinin olmasının zəruriliyi həlledici rol oynayır.

Ekoloji mübahisələrin həlli yanaşmalarının aşağıda göstərilən müqayisəli cədvəlinin nəzərə alınması müvafiq hallarda ortaya çıxa bilən problemlərin aradan qaldırılmasına həlledici təsir göstərə bilər.

Parametr	Rusiya	Qazaxıstan / Azərbaycan İran	İran
Zərərin həcminin müəyyən edilməsi	Təsdiq edilmiş metodlara (dərəcələrə) görə hesablama metodu	Faktiki bərpa xərclərinin üstünlüyü	Şəriət normaları və milli ətraf mühit qanunvericiliyinin birləşməsi.

İddia müddəti	3 il (ümumi) və ya DTM (*Dəniz Ticarəti Məcəlləsi*) üzrə xüsusi müddətlər	Zərərin aşkar edildiyi andan etibarən 3 il	Əməlin tövsifindən (delikt, yoxsa lisenziya şərtlərinin pozulması) asılıdır.
Məhkəmə aidiyyəti	Zərərin vurulduğu yer üzrə arbitraj məhkəmələri	İxtisaslaşdırılmış ekoloji / iqtisadi məhkəmələr	İnqilab məhkəmələri (ağır ekosid hallarında)

3. Nəticə

Dəniz daşımalarının hüquqi müstəvisi yük sahiblərinin maraqlarının qorunması ilə gəmi sahiblərinin məsuliyyətinin məhdudlaşdırılması arasında balansın yaradılmasına can atır. Bu sahədə mübahisələrin həllinin səmərəliliyi arbitraj qeydlərinin formulyasiya dəqiqliyindən və beynəlxalq konvensiyaların milli hüquqla qarşılıqlı əlaqəsinin dərk edilməsindən birbaşa asılıdır.

Hüquq tətbiqetmə təcrübəsinin təhlili belə bir qənaətə gəlməyə imkan verir ki, Xəzər dənizində ekoloji hüquqpozmaların transsərhəd xarakteri zərərin qiymətləndirilməsi üzrə milli metodikalardan vahid regional zərərin qiymətləndirilməsi protokoluna keçidi tələb edir. 2018-ci il Aktau Konvensiyasına ekoloji iddialar üzrə məhkəmə və arbitraj qərarlarının qarşılıqlı tanınması haqqında əlavənin daxil edilməsi zəruri hesab edilir ki, bu da gəmi sahiblərinin bayrağı və ya yurisdiksiyanı dəyişmək yolu ilə məsuliyyətdən yayınmaq imkanlarını istisna edəcəkdir.

Zənnimizcə, regional xüsusiyyətləri nəzərə almaqla xəzəryanı dövlətlər tərəfindən (Xəzəryanı beşlik) *Vahid Xəzər Dəniz Məcəlləsinin* işlənib hazırlanması və ümumi maddi-hüquqi normalar sistemi olaraq rəhbər sənəd kimi qəbul olunması Xəzər dəniz hövzəsində yarana bilən problemlərin qarşısının alınmasına, dənizdə xilasetmə, ümumi qəza və gəmilərin toqquşması kimi hallarda operativ qərarların qəbul edilməsinə və həyata keçirilməsinə əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərə bilər.

İstifadə edilmiş ədəbiyyat siyahısı:

1. Azərbaycan Respublikasının Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi. [Электронный ресурс] URL: https://e-qanun. az/framework/ 46952 (*istifadə tarixi: 11.04.2023*).

2. "Birləşmiş Millətlər Təşkilatının Dəniz hüququ haqqında Konvensiyası"na və "Birləşmiş Millətlər Təşkilatının Dəniz hüququ haqqında 1982-ci il 10 dekabr tarixli Konvensiyasının XI Bölməsinin həyata keçirilməsinə dair Saziş"ə qoşulmaq barədə Azərbaycan Respublikasının Qanunu. [Электронный ресурс] URL: https://e-qanun. az/framework/32621 (*istifadə tarixi: 12.04.2023*).

3. Dəniz limanları haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu. [Электронный ресурс] URL: https://e-qanun. az/ framework /27693

4. Dəniz nəqliyyatı sahəsində idarəetmənin təkmilləşdirilməsi ilə bağlı bəzi tədbirlər haqqında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Fərmanı. [Электронный ресурс] URL: https://e-qanun.az/ framework/48365

5. "Xəzər dənizinin hüquqi statusu haqqında" Konvensiyanın təsdiq edilməsi barədə Azərbaycan Respublikasının Qanunu. URL: https://e-qanun.az/framework/41551

6. Алиев А. И. Правовое регулирование международного торгового мореплавания в Каспийском бассейне: монография. – Баку: Юридическая литература, 2022. – С. 89.

7. Бринчук М. М. Экологическое право: объекты экологических отношений. – М.: Логос, – 2019.

8. Вылегжанин А. Н. Международно-правовой режим Каспийского моря // Московский журнал международного права. – 2018. – № 4. – С. 18-32.

9. Гаагско-Висбийские правила / [Электронный ресурс] URL: https://vostfwd.com / pravila-gaaga-visbi.php

9. Гуцуляк В. Н. Международное морское право (публичное и частное): учебное пособие. – М.: Юстиция, – 2023.

10. Иванов Г. Г., Бекяшев М. Е. Международное морское право. Учебное пособие. – М.: Юнити-Дана, – 2021.

11. Касымов Б. С. Коллизионные вопросы в морском праве Республики Казахстан // Вестник Института законодательства и правовой информации РК. – 2023. – № 2 (73).

12. Конвенция ООН по морскому праву. [Электронный ресурс] URL: https:// www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/lawsea.pdf

13. Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Нью-Йорк, 2008 год) (Роттердамские правила) / [Электронный ресурс] URL: https://uncitral.un.org/ru/ texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules

14. Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов Гамбургские правила (Гамбург, 1978 год) *[Электронный ресурс] https://uncitral. un.org/ru/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules*

15. Мамедов, Рустам Фахраддин оглы. Международно-правовой статус Каспийского моря: автореферат дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.10 / Р. Ф. Мамедов; Научно - Исследовательский Институт по Правам Человека НАНА. – Баку, 2007. – 61 с.

16. Рзаев, Рашид Шукюр оглы. Международно-правовое регулирование безопасности мореплавания в Каспийском море: автореферат дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Р. Ш. Рзаев; науч. рук. Р. Ф. Мамедов;

17. Рустамов С. К. Международно-правовые проблемы охраны Каспийского моря: взгляд из Азербайджана // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. – 2024. – № 1.

18. William Tetley, «The General Maritime Law - The Lex Maritima», (1994) 20 Syracuse Journal of International Law and Commerce.

Гусейнов Насир Джаваншир оглу,
доктор права, профессор кафедры гуманитарных наук,
Азербайджанская государственная морская академия

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДОГОВОРНЫХ ОТНОШЕНИЙ В МОРСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ И МЕХАНИЗМЫ РАЗРЕШЕНИЯ СПОРОВ: МЕЖДУНАРОДНЫЕ И РЕГИОНАЛЬНЫЕ (КАСПИЙСКИЕ) АСПЕКТЫ

РЕЗЮМЕ

В данной работе проводится комплексный научно-теоретический анализ системы договорных отношений в сфере морских перевозок с акцентом на специфику Каспийского бассейна. Автор исследует коллизионно-правовые аспекты взаимодействия национальных законодательств «Каспийской пятерки» в условиях реализации проекта МТК «Север — Юг». Особое внимание уделено механизмам гражданско-правовой ответственности за экологический ущерб и проблемам унификации арбитражной практики. Научная новизна заключается в обосновании необходимости разработки регионального протокола оценки трансграничного экологического вреда и создании специализированного Каспийского морского арбитражного института.

Huseynov Nasir Javanshir,
Doctor of Law, Professor at the Department of Humanities,
Azerbaijan State Maritime Academy

LEGAL REGULATION OF CONTRACTUAL RELATIONS AND DISPUTE RESOLUTION MECHANISMS IN MARITIME TRANSPORT: INTERNATIONAL AND REGIONAL (CASPIAN) ASPECTS

SUMMARY

The paper provides a comprehensive theoretical and legal analysis of the contractual relations system in maritime shipping, focusing on the specificities of the Caspian Sea basin. The author examines conflict-of-laws aspects of the national legislations of the «Caspian Five» states within the framework of the «North-South» International Transport Corridor. Special attention is paid to civil liability mechanisms for environmental damage and the challenges of unifying arbitration practices. The scientific novelty lies in substantiating the need for a regional protocol for assessing transboundary environmental harm and establishing a specialized Caspian Maritime Arbitration Institute.

Redaksiyaya daxilolma tarixi: 05.09.2026
Təkrar işlənməyə göndərilmə tarixi: 10.09.2026
Çapa qəbul olunma tarixi: 20.09.2026