QANUN № 09 (383), 2026, s. 16-20

Ramazanov Anar Sabir oğlu,
Azərbaycan Respublikası Vəkillər Kollegiyasının üzvü, «Heritus Group» MMC-nin hüquqşünası
Ünvan: Bakı şəh., Koroğlu Rəhimov küç., 22 C
E-mail: anar.ramazanov@gmail.com

UOT 349.2; 347.799.4
DOI: https://doi.org/10.30546/2218-9130.009.2026.119

«DƏNİZ ƏMƏYİ KONVENSİYASI»NIN HÜQUQİ TƏBİƏTİ VƏ AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI QANUNVERİCİLİYİNƏ İNTEQRASİYASININ KONSEPTUAL ƏSASLARI

Açar sözlər: *Dəniz Əməyi Konvensiyası, MLC 2006, dənizçilərin əmək hüquqları, bayraq dövləti nəzarəti, liman nəzarəti, Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi, sosial təminat, repatriasiya.*

Ключевые слова: *Конвенция о труде в морском судоходстве, MLC 2006, трудовые права моряков, контроль государства флага, контроль государства порта, Кодекс торгового мореплавания, социальное обеспечение, репатриация.*

Keywords: *Maritime Labour Convention, MLC 2006, seafarers' labor rights, flag state control, port state control, Merchant Shipping Code, social security, repatriation.*

Giriş

Beynəlxalq Əmək Təşkilatı (BƏT) tərəfindən 2006-cı il fevralın 23-də Cenevrə şəhərində qəbul edilmiş və 2013-cü il avqustun 20-də beynəlxalq qüvvəyə minmiş «Dəniz Əməyi Konvensiyası» (Maritime Labour Convention – MLC, 2006) qlobal dənizçilik sənayesində dənizçilərin sosial-əmək hüquqlarını təmin edən «dördüncü sütun» (SOLAS, MARPOL və STCW konvensiyaları ilə yanaşı) qismində çıxış edir [1; 11]. Azərbaycan Respublikası tərəfindən sözügedən sənədin gələcək ratifikasiyası milli qanunvericilikdə dənizçilərin fərdi və kollektiv əmək hüquqlarını, gəmi sahibinin mülkimaliyyə öhdəliklərini, habelə bayraq və liman dövləti nəzarətini tənzimləyən qüvvətli hüquqi rejim formalaşdırmağı zəruri edir.

Məqalənin əsas məqsədi MLC-nin hüquqi təbiətini, onun Azərbaycan qanunvericilik sisteminə implementasiyası üçün tələb olunan üçpilləli normativ hüquqi paketivə bu prosesin institusional, maliyyə-iqtisadi nəticələrini kompleks şəkildə elmi-nəzəri təhlilə cəlb etməkdir.

1. MLC-nin hüquqi təbiəti və üçpilləli normativ paket

MLC 2006 öz hüquqi təbiətinə görə birbaşa tətbiq olunan (self-executing) unifikasiya aktı deyil; onun implementasiyası dövlətdaxili qanunvericiliyin sistemli transformasiyasını tələb edir. Bu baxımdan, Azərbaycan Respublikasında aşağıdakı üçpilləli normativ strukturun təsis edilməsi zəruridir:

1. Ratifikasiya aktı: Konvensiyaya və onun sonrakı düzəlişlərinə (2014, 2016, 2018-ci il əlavələri) qoşulmanı rəsmiləşdirən Azərbaycan Respublikasının Qanunu;

2. Əsas sahəvi qanunvericilik aktları: Azərbaycan Respublikasının Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsinə [5] və Əmək Məcəlləsinə [6] dənizçilərin xüsusi hüquqi statusunu, gəmi sahibinin birbaşa məsuliyyətini və beynəlxalq nəzarət mexanizmini təsbit edən sistemli əlavələrin edilməsi;

3. Alt-normativ tənzimləmə aktı: Nazirlər Kabineti tərəfindən «Dəniz Əməyi Konvensiyasının tətbiqi Qaydaları»nın təsdiq edilməsi və texniki tələblərin, sertifikatlaşdırma meyarlarının, yoxlama mexanizmlərinin bu sənədlə təsbit olunması.

2. Əmək qanunvericiliyi yanaşması və müqavilə rejimi

Konvensiya dənizçi ilə işəgötürən/gəmi sahibi arasında yazılı əmək müqaviləsinin (*Seafarers' Employment Agreement*) bağlanmasını tələb edir. Azərbaycan Respublikasının Əmək Məcəlləsi dənizçilik peşəsinin qapalı və yüksək riskli xüsusiyyətlərini tam ehtiva etmədiyindən, milli hüquqda xüsusi tənzimləmə modulu yaradılmalıdır:

• Müqavilənin imperativ şərtləri: Gəmi sahibinin rekvizitləri, xüsusi tibbi və sosial sığorta şərtləri, repatriasiya hüququ və kollektiv müqavilələrə birbaşa istinadlar;

• Əməkhaqqı və maliyyə zəmanətləri: Əməkhaqqının aylıq tam həcmdə ödənilməsi, hesablaşma vərəqələrinin rəsmiləşdirilməsi, əməkhaqqının ailə üzvlərinə maneəsiz transferi və əsassız tutulmaların qadağan edilməsi;

• İş və istirahət rejimi: Gündəlik və həftəlik maksimum iş və minimum istirahət vaxtı normalarına dair dəqiq reyestrlərin aparılması;

• Xarici bayraqlı gəmilərdə çalışan dənizçilərin müdafiəsi: Xarici gəmi sahibləri ilə münasibətlərdə Azərbaycan Respublikası vətəndaşlarının MLC təminatları ilə əhatə olunması.

3. Sosial təminat və gəmi sahibinin maliyyə məsuliyyəti

MLC 2006 dənizçilərin repatriasiyası, səhiyyə xidmətləri və əlillik/ölüm hallarında maliyyə təminatı üzrə sərt standartlar müəyyənləşdirir [2; 7]:

• Repatriasiya hüququ: Əmək müqaviləsinə xitam verildikdə, gəmi qəzaya uğradıqda və ya gəmi sahibi fəaliyyətini dayandırdıqda, repatriasiya xərclərinin tamamilə gəmi sahibinin və ya sığortaçının vəsaiti hesabına qarşılanması;

• Tibbi və reabilitasiya təminatı: Dənizçiyə gəmi bortunda və limanlarda ödənişsiz ixtisaslaşmış tibbi yardımın göstərilməsi;

• *Tərk edilməyə (*abandonment*) qarşı maliyyə təminatı: 2014-cü il düzəlişlərinə müvafiq olaraq*, dənizçinin tərk edilməsi riskinə qarşı məcburi maliyyə təminatının (məsələn, P&I sığorta sertifikatının) gəmidə mövcudluğunun imperativ tələb kimi təsbit edilməsi [2].

4. Gəmi bortunda yaşayış və məişət standartları

Gəmi heyətinin rifahı və təhlükəsizliyi məqsədilə milli texniki-sanitariya qaydalarında aşağıdakı imperativ normalar kodifikasiya olunmalıdır:

• Gəmilərin layihələndirilməsi zamanı yaşayış sahəsinin minimum kvadratura, işıqlandırma, ventilyasiya və temperatur parametrləri;

• Ərzaq və içməli su ehtiyatlarının saxlanması, katerinq xidməti və gəmi aşpazlarının xüsusi peşə sertifikatlaşdırılması;

• Gəmidaxili konfidensial şikayət mexanizmi: Dənizçinin gəmi kapitanına və ya səlahiyyətli orqanlara təqib qorxusu olmadan şikayət etmək hüququnun təminatı.

5. İşə düzəltmə və kadr vasitəçiliyi xidmətləri

«Məşğulluq haqqında» və «Lisenziyalar və icazələr haqqında» Qanunlar çərçivəsində dənizçi kadr agentliklərinin (*crewing agencies*) fəaliyyəti unifikasiya olunmalıdır [8; 9]:

• Kadr agentliklərinin məcburi dövlət reyestrinin və fəaliyyətinin monitorinq mexanizminin yaradılması;

• Dənizçidən hər hansı birbaşa və ya dolayısı ilə işədüzəltmə haqqının alınmasının qəti qadağan edilməsi;

• Dənizçiyə dəyən zərərə görə vasitəçi agentliyin və işəgötürənin müştərək hüquqi məsuliyyət daşıması.

6. Bayraq və liman dövləti nəzarəti sistemi

Azərbaycan Respublikasının Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyi yanında Dövlət Dəniz və Liman Agentliyi tərəfindən nəzarət tədbirləri təkmilləşdirilməlidir:

• Azərbaycan bayrağı altında üzən 500 GT və daha böyük gəmilərə Dəniz Əmək Sertifikatı (MLC Certificate) və Dəniz Əməyinə Uyğunluq Bəyannaməsinin (DMLC I və II hissələr) verilməsi;

• Liman Dövləti Nəzarəti (*Port State Control*) çərçivəsində Ələt və digər limanlara daxil olan xarici bayraqlı gəmilərdə MLC standartlarının yoxlanılması və aşkar edilmiş ciddi pozuntular zamanı gəminin limandan çıxışının qadağan edilməsi.

7. İnzibati və cinayət məsuliyyəti tədbirləri

MLC normalarının effektiv icrası adekvat sanksiya mexanizmi ilə təmin edilməlidir. Azərbaycan Respublikasının İnzibati Xətalar Məcəlləsinə [10] aşağıdakı hüquqpozmalara görə fərdi məsuliyyət maddələri əlavə olunmalıdır:

1. Yazılı dənizçi əmək müqaviləsi olmadan dənizçinin xidmətə cəlb edilməsi;

2. Dənizçinin qanunsuz olaraq gəmidə və ya xarici limanda tərk edilməsi və repatriasiyadan imtina;

3. İş və istirahət vaxtı cədvəllərinin saxtalaşdırılması;

4. Qanunsuz fəaliyyət göstərən və ya dənizçidən ödəniş tələb edən vasitəçi agentliklərin fəaliyyəti.

8. Maliyyə təsirləri və iqtisadi əsaslandırma

Konvensiyanın tətbiqi gəmi sahibləri üçün ilkin adaptasiya xərcləri (yaşayış kabinələrinin yenilənməsi, sığorta təminatları, sertifikatlaşdırma xərcləri) yaratsa da, uzunmüddətli perspektivdə Azərbaycan bayraqlı gəmilərin beynəlxalq sularda yoxlanılma və saxlanılma risklərini minimuma endirəcək, Ələt Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının beynəlxalq nüfuzunu artıracaqdır.

9. İmplementasiya üzrə hüquqi yol xəritəsi

Konvensiyanın ardıcıl tətbiqi üçün aşağıdakı dördmərhələli plan təklif olunur:

1. Hüquqi audit mərhələsi: Mövcud qanunvericilik aktlarının MLC normaları ilə kolliziyalarının aradan qaldırılması;

2. Qanunvericilik paketi mərhələsi: Ratifikasiya və məcəllələrə dəyişiklik layihələrinin qəbul edilməsi;

3. İnstitusional təşkilatlanma: Dəniz administrasiyası, Əmək Müfəttişliyi və Səhiyyə orqanları arasında səlahiyyət bölgüsü sazişlərinin imzalanması;

4. Keçid dövrü (12–24 ay): Gəmi sahibləri və dənizçilər üçün maarifləndirmə, ilkin könüllü audit və sertifikatlaşdırma prosesinin tamamlanması.

Nəticə

MLC 2006-nın ratifikasiyası və daxili hüquqa transformasiyası Azərbaycan Respublikasında dəniz əmək münasibətlərini ümumi əmək hüququ çərçivəsindən çıxararaq xüsusi, beynəlxalq səviyyədə yoxlanılan və sertifikatlaşdırılan hüquqi rejimə yüksəldəcəkdir. Bu islahat dənizçilərin sosial-iqtisadi təhlükəsizliyinin möhkəmlənməsinə, donanmanın qlobal rəqabətədavamlılığına və ölkəmizin beynəlxalq dəniz nəqliyyatı qovşağı kimi hüquqi etibarlılığına mühüm töhfə verəcəkdir.

İstifadə edilmiş ədəbiyyat siyahısı:

1. Azərbaycan Respublikasının Əmək Məcəlləsi (1 fevral 1999-cu il tarixli Qanunla təsdiq edilmişdir) // Azərbaycan Respublikasının Qanunvericilik Toplusu, 1999, № 4, maddə 213.
2. Azərbaycan Respublikasının İnzibati Xətalar Məcəlləsi (29 dekabr 2015-ci il tarixli Qanunla təsdiq edilmişdir) // Azərbaycan Respublikasının Qanunvericilik Toplusu, 2016, № 2 (I kitab), maddə 202.
3. Azərbaycan Respublikasının Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi (22 iyun 2001-ci il tarixli Qanunla təsdiq edilmişdir) // Azərbaycan Respublikasının Qanunvericilik Toplusu, 2001, № 8, maddə 514.
4. «Lisenziyalar və icazələr haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanunu (15 mart 2016-cı il, № 176-VQ) // Azərbaycan Respublikasının Qanunvericilik Toplusu, 2016, № 4, maddə 632.
5. «Məşğulluq haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanunu (29 iyun 2018-ci il, № 1196-VQ) // Azərbaycan Respublikasının Qanunvericilik Toplusu, 2018, № 8, maddə 1669.
6. «Sosial sığorta haqqında» Azərbaycan Respublikasının Qanunu (18 fevral 1997-ci il, № 250-IQ) // Azərbaycan Respublikasının Qanunvericilik Toplusu, 1997, № 5, maddə 348.
7. Qasımov, A.Ə. Beynəlxalq dəniz hüququ: Dərslik / A.Ə.Qasımov. – Bakı: Bakı Dövlət Universiteti Nəşriyyatı, – 2019. – 384 s.
8. International Labour Organization. Maritime Labour Convention, 2006, as amended (MLC, 2006). Geneva: ILO, 2006. 120 p.
9. International Labour Organization. Amendments of 2014 to the Maritime Labour Convention, 2006. Geneva: ILO, 2014. 14 p.
10. International Labour Organization. Guidelines for Flag State Inspections under the Maritime Labour Convention, 2006. Geneva: ILO Publications, 2009. 78 p.
11. McConnell, M.L., Devlin, D., Doumbia-Henry, C. The Maritime Labour Convention, 2006: A Legal Commentary. Leiden/Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2011. 724 p.

Рамазанов Анар Сабир оглу,
член Коллегии адвокатов Азербайджанской Республики,
юрист ООО «Геритус Групп»

ПРАВОВАЯ ПРИРОДА «МОРСКОЙ ТРУДОВОЙ КОНВЕНЦИИ» И КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ ЕЕ ИНТЕГРАЦИИ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

РЕЗЮМЕ

В статье комплексно исследуются международно-правовая природа Конвенции Международной организации труда 2006 года «О труде в морском судоходстве» (MLC 2006), её роль в защите трудовых прав моряков и концептуальные основы интеграции в законодательство Азербайджанской Республики. Обоснована необходимость принятия трёхступенчатого нормативно-правового пакета (закон о ратификации, отраслевые изменения и специализированные подзаконные акты) для надлежащей имплементации Конвенции. Предложена поэтапная «дорожная карта» по совершенствованию трудового законодательства, условий проживания на судне, социального обеспечения, рекрутинговых услуг, контроля государства флага и государства порта, а также административной ответственности.

Ramazanov Anar Sabir,
Member of the Bar Association of the Republic of Azerbaijan,
lawyer of «Heritus Group» LLC

THE LEGAL NATURE OF THE «MARITIME LABOR CONVENTION» AND THE CONCEPTUAL BASIS OF ITS INTEGRATION INTO THE LEGISLATION OF THE REPUBLIC OF AZERBAIJAN

SUMMARY

The article provides a comprehensive legal analysis of the international legal nature of the International Labour Organization's Maritime Labour Convention, 2006 (MLC 2006), its pivotal role in protecting seafarers' labor rights, and the conceptual framework for its integration into the national legislation of the Republic of Azerbaijan. The study substantiates a three-tier regulatory package (ratification law, primary legislative amendments, and implementing regulations) required for effective domestic implementation. A structured legal roadmap is proposed to upgrade labor standards, onboard living conditions, social security, recruitment mediation, flag state and port state control regimes, and administrative liability mechanisms.

Redaksiyaya daxilolma tarixi: 01.09.2026
Təkrar işlənməyə göndərilmə tarixi: 08.09.2026
Çapa qəbul olunma tarixi: 20.09.2026