

**ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՕՂԱՅԻՆ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅԱՆ
ԱԶԱՏԱԿԱՆԱՑՄԱՆ ԱՐԴԻ ԻՐԱՎԱԿԱՆ ՀԻՄՆԱԽՆԴԻՐՆԵՐԸ
ՏԱՐԱԾԱՇՐՋԱՆԱՅԻՆ ՄԱԿԱՐԴԱԿՈՒՄ**

Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի ազատականացումը, ինչպես և տնտեսության գլոբալացումը, համաշխարհային միտումներ են և, ըստ այդմ էլ, այլընտրանք չունեն: Սակայն Հայաստանի պարագայում դա պայմանավորված է ոչ միայն ներքին կարողություններով (հաշվի առնելով ազգային ավիափոխադրողների զարգացման մակարդակը), այլև արտաքին տարածաշրջանային իրավիճակով՝ հաշվի առնելով ազգային անվտանգության խնդիրները: Ավելին, ակնհայտ է, որ ավիացիայի զարգացումը զգալի ազդեցություն կունենա ցանկացած պետության, այդ թվում նաև Հայաստանի տնտեսության վերականգնման և քաղաքական անկախության պահպանման վրա: Անտարակույս, հաշվի առնելով Հայաստանի աշխարհագրական դիրքը և ցամաքային միջավայրը, օդային երթուղիները որոշիչ դեր է խաղում երկրի զարգացման մեջ, ինչպես նաև ներկա պայմանների լույսով, օդային տրանսպորտը միջազգային փոխադրումների և հաղորդակցության միակ անվտանգ և վստահելի միջոցն է:

20-րդ դարի սկզբին, երբ առաջացան առաջին ինքնաթիռները ծավալվեց մեծ քննարկում՝ կապված պետությունների ունեցած իրավունքներին՝ ինչպես իրենց օդային տարածքի նկատմամբ, այնպես էլ այլ օդային տարածքների նկատմամբ:

Օդային հաղորդակցությունների առևտրային բնույթը պահանջում էր միջպետական համագործակցության ազատականացում, որը դրսևորվեց «օդի ազատություն» առևտրային իրավունքի ի հայտ գալով²:

Ֆրանսիան առաջին համաշխարհային պատերազմից առաջ օդանավերի արտադրության մեջ հանդիսանում էր առաջատար: Ֆրանսիան երկար ժամանակ անհրաժեշտ չէր համարում օդային փո-

¹ ԵՊՀ միջազգային և եվրոպական իրավունքի ամբիոն, ասպիրանտ, գիտ. դեկավար՝ ի. Գ. Պ., պրոֆեսոր Վ. Հ. Հովհաննիսյան:

² Տե՛ս **Тункин Г.И.**, Международное Право, Москва, 1982 г., էջ 442-444:

խաղրումների որոշակի սահմանափակումների և պետությունների սուվերենության ճանաչմանը իրենց օդային տարածքի նկատմամբ: Ֆրանսիական կողմը գտնում էր, որ «օդի ազատության» ռեժիմը չէր կարող խոչընդոտել օդային փոխաղրումների ազատությանը³: Ֆրանսիայի այս դիրքորոշմանը նպաստում էր նաև նրա գաղութներ ունենալու հանգամանքը: Ունենալով գաղութներ Աֆրիկայում, Մերձավոր և Միջին Արևելքում և աշխարհի այլ մասերում, Ֆրանսիան հետաքրքրված չէր այդ գաղութների օդային տարածքների նկատմամբ սուվերենության հաստատմամբ: «Օդի ազատության» տեսությունը վտանգ չէր ներկայացնում Ֆրանսիայի գաղութների համար:

Հիմնադրելով «օդի ազատության» տեսությունը՝ հայտնի ֆրանսիացի գիտնական Պ. Ֆոշիլը պնդում էր, որ «օդի ազատությունը» որոշվում է բնական և իրավական համատեքստում: Օդը իր ֆիզիկական բնույթով մարդուն չի ենթարկվում, իրականում մարդը չի կարող ազդել նրա վրա, իսկ իրավաբանական տեսանկյունից իրավունքի ուժը կարող էր տարածվել միայն բարձրության վրա: 1904 թ., երբ Պ. Ֆոշիլը հիմնադրեց «օդի ազատության» տեսությունը, այդ ժամանակ աշխարհում ամենաբարձր շինությունը Էյֆելյան աշտարակն էր, որն ուներ 330 մետր բարձրություն: Կենտրոնանալով նրա բարձրության վրա՝ գիտնականը եկավ այն եզրակացության, որ Էֆելյան աշտարակից վեր գտնվող օդային տարածքը ենթակա չէ որևէ մեկին և այն ազատ է օդային փոխաղրումների համար: Այս ամենը գիտնական Պ. Ֆոշիլին բերեց այն եզրահանգման, որ անհնար է օդային տարածքը ենթարկելու որևէ մեկի իշխանությանը և այդ իսկ պատճառով իրավական առումով ճիշտ է «օդի ազատության» տեսության ամրագրումը⁴: Միևնույն ժամանակ գիտնականը գտնում էր, որ պետությունները իրավունք ունեն որոշակի սահմանափակումներ սահմանելու օդային տարածքը օգտագործելու համար: Օրինակ՝ արգելել օտարերկրյա օդանավերի թռիչքները իրենց պետական տարածքի վրայով, միջոցներ ձեռնարկել իրենց պետական անվտանգության համար, պաշտպանել իր առևտրային իրավունքները այլ երկրների մրցակցությունից: Փաստացի «օդի ազատության» տեսության ամրագրումը միջազգային օդային օրենսդրությունում, որը ստեղծվել էր 1911 թ. ա-

³ Sté u **Бордунов В.Д.**, Международное Воздушное Право, Москва, 2007 г., էջ 60-65:

⁴ Sté u **Бордунов В.Д.**, Международное Воздушное Право, Москва 2007 г., էջ 70-76:

վիացիայի միջազգային իրավական կոմիտեի կողմից, դարձավ ֆրանս-գերմանական համաձայնագիրը:

Առաջին համաշխարհային պատերազմի ավարտից հետո 1919 թ. Փարիզի խաղաղ կոնֆերանսը ընդունեց կոնվենցիա օդային փոխադրումների մասին, անդամ պետությունները անխոս ընդունեցին պետության բացառիկ և լիակատար սուվերենությունը իր օդային տարածքի նկատմամբ: Կողմնորոշվելով ամենակարևոր հարցում, թե ով է տնօրինում օդային տարածությունը, 1919 թ. Փարիզի կոնվենցիայի անդամ պետությունները չէին ձգտում այն հասանելի դարձնել ոչ անդամ հանդիսացող պետությունների համար:

Այսպիսով, համաձայն 1919 թ. Փարիզի կոնվենցիայի 5-րդ հոդվածի՝ անդամ պետությունները իրավունք ունեին իրականացնել թռիչքներ անդամ պետությունների օդային տարածքներով⁵: Իսկ անդամ չհանդիսացող պետությունները այս իրավունքը չունեին: Այսպիսով օդային հաղորդակցության ազատականացման մոդելը արդեն իսկ նախատեսվեց 1919 թ. Փարիզի խաղաղ կոնֆերանսի ժամանակ՝ կոնվենցիայի անդամ պետությունների համագործակցության շրջանակում:

1919 թ. Փարիզի կոնվենցիան կանոնակարգեց նաև միջազգային օդային տարածքի օգտագործման հարցերը: Իրենց սուվերենությունը հաստատելուց հետո պետությունները սկսեցին լայնորեն զբաղվել օդային հաղորդակցությունների ազատականացման հարցերով: Դրա մասին վկայում էին 1919 թ. Փարիզի կոնվենցիայի այն դրույթները, որոնցով պետությունները տալիս են իրենց համաձայնությունը խաղաղ ժամանակ օդանավերի ազատ թռիչքի իրավունքին՝ միայն նախապես թույլտվություն ստանալով: Հատուկ թույլտվություն տրվում էր ռազմական, մաքսային և ոստիկանական օդանավերի համար⁶:

Արդեն 1920-1939 թթ. ավիացիայի կանոնակարգումը դասվում էր պետության հրապարակային իրավունքի շարքին: Լայն առումով այս տերմինի ներքո պետք է հասկանալ միջազգային թռիչքների և օդային հաղորդակցությունների կարգավորումը:

Չնայած այն հանգամանքին, որ պետությունները ունեին սուվերենություն իրենց պետական օդային տարածքի նկատմամբ և միջազգ-

⁵ Տե՛ս 1919 թ. Փարիզի կոնվենցիայի 5-րդ հոդված, <http://www.aviation.go.th/airtrans/airlaw/content.html>:

⁶ Տե՛ս **Фельдман Д. И., Аваков М. М.**, *Международное Право*, Москва 1981 г., էջ 5-11:

գային օդային հաղորդակցությունները կարգավորվում էին ներպետական նորմերով և միջազգային պայմանագրերով, անհրաժեշտություն առաջացավ ստեղծել միասնական հատուկ կանոնակարգ⁷:

Երկրորդ համաշխարհային պատերազմից առաջ՝ 1944 թ. դեկտեմբերի 7-ին, Չիկագոյում ավարտվեցին միջազգային կոնֆերանսի աշխատանքները՝ կապված քաղաքացիական ավիացիայի հարցերի հետ, որին մասնակցում էր 52 պետություն⁸:

Կոնֆերանսի իրականացման մտահղացումը ԱՄՆ-ինն էր: Երկրորդ համաշխարհային պատերազմի ավարտին Ամերիկայի ավիացիոն մարմինները անհանգստացած էին իրենց ավիացիոն գործարանների հետպատերազմյան ճակատագրով: Այդ գործարանները խաղաղ ժամանակ արտադրում էին մեծ քանակությամբ քաղաքացիական օդանավեր: Որպեսզի կարգավորեին իրենց տնտեսական հարցերը պատերազմից հետո, ամերիկյան քաղաքացիական ավիացիայի տեխնիկա արտադրողները միջոցներ ձեռնարկեցին, որ ամերիկյան կազմակերպությունները անարգել փոխադրումներ իրականացնեին ամբողջ աշխարհում: Այդ ամենի շնորհիվ ամերիկյան փոխադրողները կկարողանային առաջնային տեղ զբաղեցնել միջազգային օդային փոխադրումների բնագավառում:

Խորհրդային Միությունը չմասնակցեց Չիկագոյի կոնֆերանսի աշխատանքներին, չնայած Խորհրդային կառավարությունը ստացել էր մասնակցելու հրավեր: Երկար ժամանակ Խորհրդային Միության չմասնակցելու պատճառը անհայտ էր: Ինչպես պարզվեց տարիներ անց, դա կապված էր այն հարցի հետ, որ Խորհրդային Միությունը դեմ էր Պորտուգալիայի մասնակցությանը Չիկագոյի միջազգային կոնֆերանսին: Բսկ այդ հանգամանքը պայմանավորված էր նրանով, որ Պորտուգալիան պատերազմել էր որպես ֆաշիստական Գերմանիայի դաշնակից⁹:

ԱՄՆ-ն հասկանալով իր իրավիճակի առավելությունը սկսեց պաշտպանել «օդի ազատությունը»: ԱՄՆ-ի ակնհայտ ձգտումը ապահովել ամերիկյան կազմակերպությունների առաջնային տեղը ամ-

⁷ St' u **Смыснова Н. Н., Верещагин А. Н., Богуславский М. М.**, Международное Воздушное Право. Книга 2, Издательство «Наука», 1981 г., էջ 145:

⁸ St' u 1944 թ. Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին Չիկագոյի կոնվենցիա, <http://www.aviation.am>:

⁹ St' u **Благовой Н. Т.**, Международное право, Москва, 1987 г., էջ 395-398:

բողջ աշխարհում, մեծ դժգոհություն առաջացրեց Անգլիայի, Գերմանիայի, Կանադայի, Նոր Զելանդիայի և Ավստրալիայի մոտ: Այս հանգամանքը մեծ դեր խաղաց քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կոնֆերանսի հետագա հարցերի լուծման վրա:

Չիկագոյի կոնվենցիան ունեցավ և շարունակում է մեծ դեր ունենալ ժամանակակից միջազգային օդային իրավունքում՝

✓ կոնվենցիան ամրապնդեց կարգավորման համընդհանուր նորմեր, որոնք կարգավորում էին պետությունների հարաբերությունները կապված կանոնավոր և ոչ կանոնավոր թռիչքների հետ, որոնք իրականացվում էին միջազգային օդային հաղորդակցությունների սահմաններում,

✓ կոնվենցիան իրականացնում է համախմբող դեր, որի հիման վրա զարգանում, ձևավորվում են նոր նորմատիվ փաստաթղթեր,

✓ կոնվենցիան կարգավորում և ապահովում է միանման ռեժիմ, որն իրականացվում է ԻԿԱՕ-ի կողմից՝ լիազորություններին համապատասխան¹⁰,

✓ կոնվենցիան հանդիսանում է ԻԿԱՕ-ի կանոնադրությունը:

ԻԿԱՕ-ի նպատակները և խնդիրները թվարկված են Չիկագոյի 1944 թ. կոնվենցիայի 44-րդ հոդվածում,

✓ ապահովել միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի անվտանգ և պատշաճ զարգացումը ամբողջ աշխարհում,

✓ քաջալերել օդանավի շահագործումը խաղաղ նպատակով,

✓ խրախուսել օդուղիների, օդանավակայանների և օդանավարկության միջոցների զարգացումը քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառում,

✓ բավարարել ժողովրդի անվտանգ, պարբերական, արդյունավետ և տնտեսական օդային տրանսպորտի պահանջները,

✓ կանխել տնտեսական կորուստները, որոնք առաջանում են անհիմն մրցակցության արդյունքում,

✓ ապահովել անդամ պետությունների իրավունքների հարգումը և հնարավորություն տալ յուրաքանչյուր պետության օգտագործել ավիաձեռնարկությունները, որոնք գործում են միջազգային օդային հաղորդակցություններում,

¹⁰ Տե՛ս ICAO Doc 9626/ Руководство по регулированию международного воздушного транспорта. Второе издание, 2004 г.:

- ✓ խրախուսել խտրականության կանխումը անդամ պետությունների միջև,
- ✓ նպաստել թռիչքների անվտանգության ապահովմանը,
- ✓ նպաստել քաղաքացիական ավիացիայի ընդհանուր զարգացմանը¹¹:

Միջազգային հաղորդակցությունների կարգավորման համար մեծ նշանակություն ունեն նաև երկկողմ համաձայնագրերը: Միջազգային հաղորդակցությունները կարգավորող համաձայնագրերի թիվը հասնում է մոտ երեք հազարի: Այս համաձայնագրերի դերը իրոք ահռելի է, քանի որ նրանց միջոցով են կարգավորվում միջպետական հաղորդակցությունները և պետությունների հարաբերությունները այս ոլորտում:

Միջազգային օդային հաղորդակցություններին մասնակցելով՝ պետությունները բացում են իրենց սուվերեն օդային տարածքները ոչ միայն միջազգային թռիչքների համար, այլ նաև ուղևորների և բեռի միջազգային օդային փոխադրումների համար: Հենց միջազգային փոխադրումներն են դարձնում միջազգային թռիչքները տնտեսապես ձեռնտու¹²:

Միջազգային հաղորդակցությունների պետական կարգավորման ոլորտում ազատականացման նպատակներն են՝

- ✓ միջազգային պահանջների պահպանումը օդային հաղորդակցություններում,
- ✓ օդանավերի մուտքի ապահովումը պետական շուկա,
- ✓ փոխադրման իրավունքը,
- ✓ ավիափոխադրողի սակագին,
- ✓ բեռնափոխադրման կարգավորումը,
- ✓ օդանավի վարձակալումը և լիզինգը:

1944 թ. Չիկագոյի կոնվենցիան համեմատություն է անցկացնում միջազգային ոչ կանոնավոր թռիչքների (հոդ. 5) և միջազգային կանոնավոր օդային հաղորդակցությունների միջև: Համաձայն կոնվենցիայի 5-րդ հոդվածի՝ բոլոր օդանավերը, որոնք չեն իրականացնում միջազգային կանոնավոր հաղորդակցություններ, իրավունք ունեն իրականացնել տրանզիտ անվայրէջք թռիչքներ և վայրէջք կատարել շա-

¹¹ St`u ICAO Doc 9819 ATConf/5 2003 "Доклад Всемирной авиатранспортной конференции. Монреаль, 24-28 марта 2003 г.:

¹² St`u **Грязнов В. С.**, Международные авиaperезовки, М. 1982 г., էջ 121:

հույժ չհետապնդող նպատակով առանց նախնական թույլտվության անհրաժեշտության, բայց այն պայմանով, որ այն պետությունները, որոնց տարածքի վրայով իրականացվում է թռիչքը, իրավունք ունի պահանջել վայրէջքի կատարում: Ավելին, թռիչքների անվտանգության նկատառումով պետությունները իրավունք ունեն օդանավերից պահանջել, որոնք մտադիր են թռիչք իրականացնել այն շրջաններով, որոնք համարվում են անհասանելի կամ չեն պարունակում օդանավարկության համար անհրաժեշտ միջոցներ, հետևել սահմանված ուղիներին կամ ստանալ հատուկ թույլտվություն այդպիսի թռիչքների իրականացման համար: Միննույն ժամանակ հոդված 5-ում նշված է, որ ոչ կանոնավոր առևտրային թռիչքները օգտվում են որոշակի առավելություններից՝ ընդունել օդանավ կամ օդանավից ուղեկցել ուղևորներին, բեռնաթափել բեռ և փոստ այն պայմանով, որ յուրաքանչյուր պետություն, որտեղ իրականացվում է բեռնում կամ բեռնաթափում, իրավունք ունի սահմանել այնպիսի իրավունքներ, պայմաններ կամ սահմանափակումներ, որոնք նա ճիշտ կհամարի:

Կանոնավոր և ոչ կանոնավոր հաղորդակցությունների կարգավորման հարցում կարևոր և սկզբունքային նշանակություն ունի Չիկագոյի կոնվենցիայի սուվերենության, ծովազրյա նավագնացության, օդանավակայանների, օդանավերի գրանցման և ազգային պատկանելիության, մաքսային և իմիգրացիոն գործընթացների մասին դրույթները: Այս դրույթների պահպանումը հանդիսանում է օդային հաղորդակցությունների կարգավորման հիմքը¹³:

Ոչ կանոնավոր թռիչքների մասին համընդհանուր նորմեր պարունակում է նաև Չիկագոյի կոնվենցիայի 5-րդ հոդվածը: Նրանում սահմանված են ոչ կանոնավոր թռիչքների իրավունքը՝ իրականացնել ոչ առևտրային նպատակ ունեցող վայրէջք **առանց նախնական թույլտվության**¹⁴:

Չիկագոյի տիպի համաձայնագրերը տալիս էին ակնհայտ առավելություններ հզոր ավիաձեռնարկություններին, այդ պատճառով էլ օտարերկրյա փոխադրողների մեծամասնությունը հրաժարվեցին գործածել Չիկագոյի տիպի համաձայնագրերը:

¹³ Տե՛ս **Бордунов В. Д.**, Международное Воздушное Право, Москва 2007 г., էջ 161-165:

¹⁴ Տե՛ս «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» 1944 թ. Չիկագոյի կոնվենցիա, 5-րդ հոդված:

ԱՄՆ-ի նոր մոտեցումը կապված էր իր ավիաձեռնարկությունների շահերի հետ, որը պայմանավորեց Բերմուդյան տիպի համաձայնագրերի կնքումը:

1946 թ. Մեծ Բրիտանիայի և ԱՄՆ-ի միջև կնքվեցին Բերմուդյան համաձայնագրեր: Օդային հաղորդակցությունների մասին երկկողմ համաձայնագրերի հարցում հետպատերազմյա տարիներին մեծ դեր ունեցավ ԱՄՆ-ի և Մեծ Բրիտանիայի միջև կնքված համաձայնագիրը, որը կնքվեց 1946 թ. Բերմուդյան կղզիների բանակցությունների ժամանակ: Բախումների և կոնֆլիկտների վերացման անհրաժեշտությունը՝ կախված փոխադրողի պատասխանատվությունից, օդային տրանսպորտի թղթաբանությունից, վեճերի լուծումը օդային փոխադրումների ժամանակ, միասնական օրենքների սահմանումը, որոնք միանմանություն և ընդհանրություն կստեղծեին նորմերի կիրառման մեջ, վերաբերում էին ավիատոմսերին, ուղեբեռին և բեռին, վնասի հատուցմանը ուղևորների կյանքի և առողջության համար, պահանջների ներկայացմանը¹⁵:

Միջազգային օդային փոխադրումների որոշ կանոնների միասնականացմանն էին ուղղված 1929 թ. ստորագրված Վարշավայի կոնվենցիան, կոնվենցիան լրացնող՝ 1955 թ. Հաագայի Արձանագրությունը, Գվատեմալայի 1971 թ. արձանագրությունը, Մոնրեալի 1975 թ. արձանագրությունները:

1950 թ. և հետագա տարիներին միջազգային օդային հաղորդակցությունների պրակտիկայում ստեղծվեցին գործունեության ոլորտներ, որտեղ պետությունների միջամտությունն անթույլատրելի էր: Մասնավորապես, ազատականացումը դրսևորվեց այնպիսի ոլորտներում, ինչպիսիք էին՝ վառելիքի մատակարարումը, թռիչքի տեխնիկական պատրաստվածությունը, օդանավի մաքրումը, օդանավում ծառայությունների մատուցումը, համընդհանուր ծածկագրերի օգտագործումը և այլն: Այս հարաբերությունների հետ առաջացող հարցերի կարգավորումը իրականացվում է համաձայնագրերի հիման վրա, որոնք կարգավորում են օգտագործման, տեղեկատվական, տեխնիկական, առևտրային և այլ հարցեր, որոնք առաջանում են տվյալ ավիափոխադրողների միջև, այլ ոչ թե պետությունների¹⁶:

¹⁵ Տե՛ս **Грязнов В. С.**, Международные авиоперевозки, Москва, 1982 г., էջ 121-125:

¹⁶ Տե՛ս **Ковалева А. А. и Черниченко С. В.**, Международное право, под ред. М., 2006 г., էջ 178:

Սովորության ին համաձայնագրերը նախատեսում են պետությունների լայն միջամտությունը՝ կապված համապատասխան ավիաձեռնարկությունների միջև իրականացվող փոխադրումների գրաֆիկի հաստատման, չվերթների հաճախականության, օգտագործվող ինքնաթիռների տեսակի հաստատումը՝ կապված եկամուտների բաշխման և պայմանավորված ուղիների օգտագործման հետ և այլն: Թույլատրելով ավիափոխադրողներին միմյանց միջև կնքել բազմաբնույթ համաձայնագրեր՝ պետությունները սահմանել են դրանց համար համապատասխան սահմաններ և այդ թվում նաև ոչ պետական համագործակցության ժամանակ¹⁷: Այդ պատճառով էլ ավիափոխադրողների միջև կորպորատիվ համաձայնագրերը կարգավորում են միայն ոչ պետական մասնավոր երկկողմ հարաբերությունները, որոնք առաջանում են կանոնավոր և ոչ կանոնավոր միջազգային օդային թռիչքների օգտագործման և փոխադրումների ժամանակ:

Բերմուդյան համաձայնագրերի կնքումից հետո ԱՄՆ-ը հռչակեց հակակարգավորման քաղաքականությունը, որի նպատակները հանդիսանում էին չարտերային փոխադրումների ազատականացումը, ազատ մուտքը դեպի շուկաներ, սակագների ճկունությունը (ազատ գներ չարտերային թռիչքների համար և հրաժարում կանոնավոր թռիչքների սակագների դուրացիայից), արդյունավետ մրցակցությունը ավիաձեռնարկությունների միջև երկկողմ հարաբերություններում:

Այնուհետև, ԱՄՆ և մի քանի այլ արևմտյան երկրներ (Բելգիան, Նիդերլանդները) կնքեցին լիբերալ օդային համաձայնագրեր, որոնք բնութագրվում են որպես ավելի լայն մուտք ունեցող դեպի շուկա և պետական հսկողության նվազեցում փոխադրողների սակագնային քաղաքականության ոլորտում: Որոշ համաձայնագրեր ներառում են նաև լիբերալ դրույթներ՝ կապված այնպիսի հարցերի հետ, ինչպիսիք են չարտերային թռիչքները, զուտ բեռի փոխադրումները և ավտոմատացված համակարգի պաշտպանությունը:

ԻԿՕՕ-ն 5-րդ համաշխարհային ավիատրանսպորտային կոնֆերանսի ժամանակ պետություններին ներկայացվեց տիպային երկկողմ համաձայնագիր օդային հաղորդակցությունների մասին, որն իր մեջ ներառում է «բաց երկնքի» ռեժիմի տարրեր և սովորության

¹⁷ St' u Грязнов В. С., Международные авиаперевозки, М. 1982 г., էջ 198:

մոտեցումներ օդային հաղորդակցությունների կարգավորման համար: Այն ներառում է այնպիսի դրույթներ, ինչպիսիք են՝ մուտքը դեպի ավիափոխադրումների շուկա, ավիաձեռնարկությունների նշանակումը, սակագների սահմանումը, փոխադրումների ծավալը, հնարավոր բախումներից խուսափումը մրցակցության ընթացքում՝ գործածելով սահմանված օրենքները, ավիափոխադրողների շուկայի պաշտպանությունը անբարեխիղճ մրցակցությունից, համատեղ ծածկագրերի օգտագործումը¹⁸:

Երկրորդ համաշխարհային պատերազմից հետո միջազգային օդային հաղորդակցությունների կարգավորումը իրականացվում էր պետությունների խստիվ հսկողության ներքո: Բայց 20-րդ դարի 70-80-ական թթ. այդ հսկողությունը աստիճանաբար ազատագրվեց և փոխարինվեց «հակակարգավորման» քաղաքականությամբ, իսկ դրանից հետո հիմնվեց «բաց երկնքի» ռեժիմը:

Հակակարգավորման գաղափարը պատկանում էր ԱՄՆ-ին, և որի էությունը պետությունների դերի նվազեցումն էր միջազգային օդային հաղորդակցությունների կարգավորման միջամտություններին և առևտրային իրավունքներին: Դրա արդյունքում օտարերկրյա փոխադրողները ձեռք բերեցին իրավունք՝ երթուղիներ ունենալ դեպի ԱՄՆ-ի քաղաքներ, որտեղ նախկինում նրանք չունեին մուտքի իրավունք¹⁹:

90-ական թթ. ԱՄՆ-ն ներկայացավ «բաց երկնքի» ռեժիմի տարածման նախաձեռնությամբ՝ կնքելով համաձայնագրեր տարբեր պետությունների առանձին մարզերի հետ, փոխադրողներին հնարավորություն ընձեռեց իրականացնել փոխադրումներ որոշ շուկաներում առանց սահմանափակումների, որը մուտք կբացեր դեպի ԱՄՆ-ի փոխադրումների հարուստ շուկա: «Բաց երկնքի» մասին համաձայնագրերը շահավետ դրության մեջ են դնում նշանակված փոխադրողներին տվյալ պետության նույն շրջանի փոխադրողների առջև, որոնք չէին կնքել համաձայնագրեր ԱՄՆ-ի հետ և ուղղորդվում էին օդային հաղորդակցությունների կարգավորման սովորության խիստ պայմաններով՝ պարտադրված լինելով սկսել բանակցություններ ԱՄՆ-ի

¹⁸ St' u **Елисеев В. П.**, Воздушные перевозки. Нормативные акты и их применение/Авт.-сост. Москва, 2001 г., էջ 149-151:

¹⁹ St' u **Малеев Ю. Н.**, Международное Воздушное право, Москва, 1986 г., էջ 196:

և այլ փոխադրողների հետ՝ նպատակ ունենալով հաստատել փոխադարձ ռեժիմ²⁰:

Բաց երկնքի մասին համաձայնագիրը Ամերիկայի Միացյալ Նահանգների հետ կնքեցին Լյուքսեմբուրգը, Նորվեգիան, Շվեդիան, Ֆինլանդիան, Ֆրանսիան, Գերմանիան և մի շարք այլ եվրոպական երկրներ: Եվրոպայի հետքերով ԱՄՆ-ի հետ բաց երկնքի մասին միջկառավարական համաձայնագրեր կնքեցին Լատինական Ամերիկան, ասիական և իսադադօվկիանոսյան տարածաշրջանը, մասամբ նաև Մերձավոր Արևելքը:

Ազատականացման ազդեցությունը ակներև դարձավ նաև ավիափոխադրումների հետ կապված վեճերի կարգավորման դատական ընթացակարգում: Ավիաձեռնարկությունների իրավունքների և ռիսկի կրճատման նպատակով կապված առավել վտանգի հետ ստեղծվել է դատական իրավասության համակարգ, որը թույլ է տալիս լուծել բարդ տարաձայնություններ ավիափոխադրողների և ուղևորների միջև: Ուղևորը ինքնուրույն կարող է ընտրել 4 դատարաններից մեկը: Հայցվորի ընտրությամբ հայցը կարող է ներկայացվել՝

- ✓ փոխադրողի գտնվելու վայրի դատարան,
- ✓ այն երկրի դատարան, որտեղ գտնվում է ավիափոխադրողի շտաբը,
- ✓ այն երկրի դատարան, որտեղ ավիափոխադրողը կնքել է համաձայնագիր օդային փոխադրման ժամանակ,
- ✓ այն երկրի դատարան, որը նշել է փոխադրողը²¹:

1970 թ. Մոնրեալի կոնվենցիան պահպանեց դատարան հայց ներկայացնելու այս 4 տարբերակները և ավելացրեց 5-ը՝ կապված ուղևորին վնաս պատճառելու հետ, որի հետևանքով ուղևորին հասցվել է մարմնական վնաս կամ ուղևորը մահացել է: Կոնվենցիայի 33-րդ հոդվածի 2-րդ կետի համաձայն՝ բացի վերը նշված դատարաններից հայց կարող է ներկայացվել այն պետության դատարան, որ-

²⁰ St' u **Баталов А. А.**, Проблемы современного международно-правового регулирования воздушных сообщений, Москва, 2004 г., էջ 178:

²¹ St' u Questions of application of the 1971 Montreal Convention arising from the aerial incident at Lockerbie 14 april, 1992 թ., ICJ Reports at 114:

տեղ ուղևորը այդ պահին ունի ժամանակավոր կամ մշտական բնակության վայր²²:

Միջազգային օդանավագնացության անվտանգության և ազատականացման ապահովման կարևոր ուղղություն է պայքարը քաղաքացիական ավիացիայի գործունեությանն ապօրինի միջամտությունների դեմ: Դրան են ուղղված 1963 թ. Տոկիոյի, 1970 թ. Մոնրեալի կոնվենցիաները: Վերջինս սահմանել է ապօրինի միջամտությունների վերաբերյալ պետությունների ունիվերսալ իրավասությունը. յուրաքանչյուր պետություն պարտավոր է կամ պատժել հանցագործներին կամ էլ այդ նպատակով նրանց այլ պետության հանձնել: Մասնավորապես, ՄԱԿ-ի միջազգային դատարանի «Lockerbie»-ի նախադեպը հիմք հանդիսացավ հանցագործություն կատարած անձին հանձնելու կամ դատական կարգով քրեական պատասխանատվության ենթարկելու՝ *Aut Dedere Aut Judicare* սկզբունքի ձևավորման համար²³:

Ավիացիայի անվտանգության ստանդարտների միասնականության ապահովման համար տարածաշրջանային մակարդակներում ստեղծվեցին տարբեր միջպետական մարմիններ:

Առաջին բազմակողմ համաձայնագիրն օդային ոչ կանոնավոր հաղորդակցությունների մասին կնքվել է 1956 թ. Եվրոպայում քաղաքացիական ավիացիայի կոնֆերանսի մասնակիցների միջև (EKG), իսկ հաջորդը կնքվել է 1971 թ. հարավարևելյան Ասիայի երկրների միջև (ACEAH): Այս համաձայնագրերում նախատեսված են լիբերալ (ազատականացման) ռեժիմ, որը տրամադրվում է համաձայնագրի մասնակիցներին ոչ կանոնավոր օդային հաղորդակցություններ իրականացնելիս²⁴:

Միացյալ ավիացիոն իշխանությունները (JAA) - Եվրոպական պետությունների ավիացիոն իշխանությունների համագործակցության մարմին է: Այն ստեղծվել է 1900 թ. Կիպրոսում: JAA-ի հիմնական նպատակն է՝ ավիացիոն և թռիչքային անվտանգության ստանդարտների միասնականության ապահովումը՝ Եվրոպայի ամբողջ տարած-

²² St' u ICAO/Doc 9819 ATConf/5 2003 «Доклад Всемирной авиатранспортной конференции. Монреаль, 24-28 марта 2003 г.»:

²³ St' u **Bederman David J.**, International Law Frameworks. Foundation Press, 2001, էջ 45:

²⁴ St' u http://www.mcgill.ca/iasl/research/treaties/air_law/public/ «Доклад Всемирной авиатранспортной конференции. Проблемы и возможности либерализации», 2003 г.:

քում, ինչպես նաև Եվրոպական պետությունների ավիացիոն արտադրության արդյունավետության բարձրացումը:

Քաղաքացիական ավիացիայի եվրոպական կոնֆերանսը (ԵԿԱԿ) հիմնադրվել է 1955 թ.: Նրան անդամակցում են 42 եվրոպական երկրներ: ԵԿԱԿ-ի հիմնական նպատակն է՝ ապահովել Եվրոպական երկրների օդային տրանսպորտի կայուն զարգացումը: Հայաստանի Հանրապետությունը անդամակցել է ԵԿԱԿ-ին 1996 թվականից:

Միջպետական ավիացիոն կոմիտեն (ՄԱԿ/MAK): ՄԱԿ-ը հիմնադրվել է 1991 թ.՝ նախկին ԽՍՀՄ 12 պետությունների կողմից, «Օդային տարածքի օգտագործման և քաղաքացիական ավիացիայի մասին համաձայնագրի» ստորագրմամբ: ՄԱԿ-ը հանդիսանում է անդամ պետությունների քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառի գործադիր մարմին²⁵:

Օդային տրանսպորտի միջազգային ասոցիացիա (ԻԱՏԱ/ IATA): ԻԱՏԱ-ն հիմնադրվել է 1945 թ. Կուբայում: Հիմնական նպատակն է՝ ավիաընկերությունների միջազգային համագործակցության ապահովումը, մատուցված ծառայությունները անվտանգ, հարմարավետ և առավելագույն տնտեսական օգուտով սպառողներին մատուցելը: Ներկայումս ԻԱՏԱ-ն ունի 189 անդամ երկրներ:

Եվրակոնտրոլը (EUROCONTROL) - աերոնավիգացիայի անվտանգության եվրոպական կազմակերպությունը՝ Եվրակոնտրոլը, համաեվրոպական կառույց է, որի գործունեության հիմնական նպատակն օդային երթևեկության սպասարկման եվրոպական համակարգի հիմնումն է: Իր խնդիրների իրականացման նպատակով, քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության՝ ԻԿԱՕ-ի ընդհանուր բնույթ կրող միջազգային ստանդարտների հիման վրա Եվրակոնտրոլը մշակում է աերոնավիգացիոն բնագավառի եվրոպական պահանջները, միջազգային ստանդարտների ներդրման մանրամասն ընթացակարգերը և տեխնիկական ուղեցույցները: Կազմակերպությունն իրականացնում է աերոնավիգացիոն բնագավառի տեխնիկական զարգացման, օդային երթևեկության կառավարման գործընթացների և թռիչքների անվտանգության հարցերին առնչվող միջոցա-

²⁵ Տե՛ս **Осминин Б. И.**, Принятие и реализация государствами международных договорных обязательств, Москва, 2006 г., էջ 183-185:

ռումների համալիր եվրոպական ծրագրի մշակումը և անդամ երկրներում դրա ներդրման աշխատանքների կոորդինացումը: Հաստատանք Եվրակոնսորտի անդամակցում է 2006թ.:

Սերկայումս Զվարթնոց օդանավակայանը Հայաստանի խոշորագույն օդանավակայանն է, օդային երթևեկության տեսանկյունից՝ տարածաշրջանում խոշորագույններից մեկը: Մակայն Զվարթնոց օդանավակայանից 1.200 կմ շառավղի վրա ընկած 5 օդանավակայաններից կարևորագույնը Ստամբուլի օդանավակայանն է, որի ուղևորաշրջանառությունը 2012 թ. եղել է 4,5 մլն՝ աշխարհում 20-րդ իր մեծությամբ: Երկրորդ խոշորագույն օդանավակայանը Իմամ Խոմենիի միջազգային օդանավակայանն է Թեհրանում, որը 2012 թ. սպասարկել է 4.9 միլիոն ուղևոր, թեև ունի 6.5 միլիոն ուղևոր սպասարկելու հնարավորություն: Թբիլիսիի օդանավակայանը ուղևորաշրջանառության ցուցանիշով զիջում է Զվարթնոցին՝ 2012 թ. ընդամենը 1.2 մլն, սակայն հարկ է հաշվի առնել նաև, որ Թբիլիսիի օդանավակայանից գատ Վրաստանում ակտիվորեն գործում են նաև 4 այլ օդանավակայաններ՝ Բաթում, Քութայի, Փոթի և Սուխումի քաղաքներում: Բաքվի՝ Հեյդար Ալիևի անվան օդանավակայանը 2012 թ. սպասարկել է ավելի քան 2.3 մլն ուղևորի:

Գոհացնող չէ այն փաստը, որ Զվարթնոցը զգալիորեն զիջում է այս օդանավակայաններին նաև ուղևորափոխադրումների տարեկան աճի հարաբերական տեմպերով: Իրավիճակը ոլորտում կտրուկ փոխվեց «Արմավիայի» շուկայից դուրս գալու հանգամանքով պայմանավորված, և սա առիթ դարձավ, որ ավիացիոն շուկայի կարգավորման խնդիրը նոր ձևաչափով մտնի գործադրի օրակարգ: Օդային հաղորդակցության ոլորտը ազատականացնելու՝ առաջադրված տարբերակների ուսումնասիրությունից հետո 24.10.2013 թ. ՀՀ կառավարության հերթական նիստում հայտարարվեց Հայաստանի օդային փոխադրումների ոլորտն ազատականացնելու, այլ կերպ ասած՝ «բաց երկնքի» քաղաքականություն որդեգրելու մասին²⁶: Վերլուծությամբ պարզվում է, որ «բաց երկնքի» քաղաքականությունը կունենա ամենամեծ դրական ազդեցությունը տնտեսության, աշխատատեղերի ստեղծման, ուղևորների քանակի աճի և ավիափոխադրումների սակագնի իջեցման վրա: Ըստ այս բնագավառի աշխարհի լավագույն

²⁶ Տե՛ս [www.aviation.am index.php/hy/legislation/acts](http://www.aviation.am/index.php/hy/legislation/acts):

մասնագետների՝ Հայաստանը պետք է գնա ազատականացման ճանապարհով, ինչը խթանելու է համախառն ներքին արդյունքի աճը, ստեղծելու է նոր աշխատատեղեր, ուղևորափոխադրումները դարձնելու է հարմարավետ և գները նվազելու են:

Առհասարակ, «բաց երկնքի» քաղաքականության ընդունումը ենթադրում է կառավարության կողմից հետևյալ սահմանափակումների վերացում.

- ✓ ավիաընկերությունների քանակի սահմանափակումները,
- ✓ ավիաընկերության առաջարկած հաճախականությունների, չվացուցակների, կարողությունների և ծառայությունների սահմանափակումները,

- ✓ գործողությունները համակարգելու ավիաընկերություններին ներկայացվող պահանջները,

- ✓ գնանշման սահմանափակումները:

Սակայն, մինևույն ժամանակ, հարկավոր է նաև չանտեսել շուկայական մոդելի գործառության բացասական հետևանքները: Մասնավորապես, ավիափոխադրումների շուկայական համակարգին խոչընդոտող հանգամանքներն են՝

- ✓ մրցակցության թուլացումը, ավիաձեռնարկությունների միաձուլման և նրանց միջև գաղտնի համաձայնությունների կնքումը,

- ✓ ավիաաշխատողների լրիվ զբաղվածությունն ապահովելու անհնարինությունը,

- ✓ ավիասակագների անկայուն մակարդակը,

- ✓ շրջակա միջավայրի պաշտպանության և գիտության մեջ հիմնարար հետազոտությունների իրականացման համար տնտեսական մեխանիզմի բացակայությունը և այլն:

Այս տեսակետից չափազանց կարևոր է հստակեցնել ազգային փոխադրողի կարգավիճակի կազմակերպաիրավական և տնտեսական հիմնավորումը:

Ամփոփելով ընդգծենք, որ ոլորտում արմատական բարեփոխումների հունով անխուսափելի ենք համարում հետևյալ միջոցառումները՝

1. օդային հաղորդակցության մասով միջազգային համաձայնագրերի ընդլայնում.

2. «Զվարթնոց» օդանավակայանի մատուցած ծառայությունների սակագների գնազոյացման թափանցիկության ապահովում.

3. «Արմավիա» ավիաընկերության սնանկացման մասով հատուկ ծրագրի իրականացում. պետությունը առողջացման նպատակով ձեռք կրերի ընկերության բաժնետոմսերի վերահսկիչ փաթեթը, այնուհետև ըստ կազմված ժամանակացույցի՝ առավելագույնը երեք տարի առողջացման ծրագիր իրականացնելուց հետո, դուրս կգա նախագծից՝ վաճառելով իր մասնաբաժինը:

4. Հաշվի առնելով բնակչության զգալի մասի ցածր կենսամակարդակը և օգտվելով միջազգային ազատականացման փորձից՝ առաջ քաշել ավելի համեստ և ցածրակարգ օդանավակայան ունենալու անհրաժեշտության գաղափարը, որտեղ հատուկ ավիաընկերությունները կարող են low-cost թռիչքներ իրականացնել: Դրա ցայտուն օրինակ կարող են ծառայել Վրաստանում Քուրախիի օդանավակայանը, Կիևում Ժուլյանի օդանավակայանը, որտեղից էկոնոմ թռիչքներ է իրականացնում լեհ-հունգարական Wizzair բյուջետային ավիաընկերությունը:

Կարծում ենք, որ ՀՀ-ում որպես այդպիսին կարող է ծառայել Գյումրիի «Շիրակ» օդանավակայանը:

Ани Хлгатын

Аспирант кафедры Европейского и международного права ЕГУ

СОВРЕМЕННЫЕ ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО СООБЩЕНИЯ НА РЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ

В данной научной статье представлены современные правовые проблемы либерализации международного воздушного сообщения на региональном уровне. Представлен сравнительно-исторический и правовой анализ международных правовых актов, способствующих либерализации международного правового сообщения, а также сравнительный анализ целей ряда межгосударственных органов в данной области.

Обсуждается также политика «открытого неба» в рамках либерализации международного воздушного сообщения на региональном уровне. Одновременно обращается внимание на либерализацию судебных процедур относительно регулирования авиаперевозочных споров.

CURRENT LEGAL ISSUES OF INTERNATIONAL AIR
COMMUNICATION LIBERALIZATION AT REGIONAL LEVEL

Current legal issues of international air communication liberalization at regional level are introduced in this article.

Historical-comparative and legal analyses of international legal acts and the functions of a number of interstate bodies contributing to liberalization of international air communication have been presented in the above-mentioned field.

“Open-air” policy of liberalizing air communication sphere is also mentioned at regional level.

Simultaneously, liberalization of legal procedures on settling arguments related to airtransfers is touched upon.

Բանալի բառեր՝ միջազգային օդային հաղորդակցության ազատականացում, Բերնոյան համաձայնագրեր, «բաց երկնքի» քաղաքականություն, ԻՎՄՕ, 1944 թ. Չիկագոյի կոնվենցիա, «օդի ազատության» տեսություն:

Ключевые слова: либерализация международного воздушного сообщения, политика «открытого неба», международные авиаперевозки, Чикагская конвенции 1944 г., ИКАО.

Keywords: International air communication, the liberalization of air communication, 1944 Chicago convention, ICAO, “Open-air” policy, EUROCONTROL.