

**ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՕՂԱՅԻՆ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅԱՆ ՈԼՈՐՏՈՒՄ
ՄԻՋՊԵՏԱԿԱՆ ՀԱՄԱԳՈՐԾԱԿՑՈՒԹՅԱՆ
ԱՌԱՆՁՆԱԳԱՏԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ**

Հայաստանի Հանրապետության անկախացումից ի վեր ավիացիան և օդային ծառայություններն առանցքային նշանակություն են ունեցել երկրի անվտանգության պահպանման և տնտեսության զարգացման գործում: Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը ձևավորել է յուրաքանչյուր ժամանակաշրջանի համար համապատասխան քաղաքականություն՝ իրավունք ընձեռելով պետական և մասնավոր ավիաընկերություններին շահագործելու հայաստանյան օդային ուղիները և որպես կանոն՝ հանգել է մեկ փոխադրող ունենալու գաղափարին, որի բացասական հետևանքները նկատելի դարձան վերջին ժամանակահատվածում:

1919թ. Փարիզի կոնվենցիան մեծ դեր ունեցավ միջազգային օդային իրավունքի ծագման և զարգացման համար: Կոնվենցիայում ամրագրված բազմաթիվ դրույթներ սահմանվեցին նաև «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» 1944թ. Չիկագոյի կոնվենցիայում, որն ընդունվեց 2-րդ համաշխարհային պատերազմի ավարտի նախօրեին²:

1919թ. Փարիզի կոնվենցիան սկիզբ դրեց օդային տարածքի նկատմամբ պետության բացառիկ և լիակատար սուվերենության ճանաչման սկզբունքին³:

Միջազգային օդային հաղորդակցությունների իրավական կարգավորման հիմնարար փաստաթուղթ է հանդիսանում 1944թ.-ի դեկտեմբերի 7-ին Չիկագոյում կնքված «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» Կոնվենցիան (այսուհետ նաև Կոնվենցիա), որը սահմանեց կանոնավոր և ոչ կանոնավոր փոխադ-

¹ ԵՊՀ եվրոպական և միջազգային իրավունքի ամբիոնի ասպիրանտ, գիտ. դեկավար՝ իրավ. գիտ. թեկնածու, դոցենտ Վ.Վ. Քոչարյան:

² Տե՛ս **В.Д. Бордунов**, Международное Воздушное Право, Москва, 2007г., էջ 73-74:

³ Տե՛ս **Д.И. Фельдман, М.М. Аваков**, Международное Право, Москва, 1981г., էջ 5-11:

րումների իրականացման սկզբունքները⁴:

1944թ. Չիկագոյի կոնֆերանսի արդյունքում ստորագրվեց նաև «Միջազգային օդային հաղորդակցությունների տրանզիտի մասին» Յամածայնագիրը, որի համածայն՝ Պայմանավորվող պետությունները տրամադրում են մյուս Պայմանավորվող պետությունների կանոնավոր հաղորդակցություններին արտոնություններ իրենց տարածքի վրայով թռիչքներ իրականացնելու, ինչպես նաև ոչ կոմերցիոն նպատակներով վայրէջք կատարելու համար: Չիկագոյի կոնվենցիայի 12-րդ հոդվածը սահմանում է, որ յուրաքանչյուր պայմանավորվող պետություն պարտավորվում է միջոցներ ձեռնարկել, որպեսզի յուրաքանչյուր օդանավ, որը կրում է իր պետության նշանը և թռիչք է կարարում իր պետության տարածքից դուրս, պահպանի այն պետության օրենքները, որի օդային տարածքով այն կատարում է թռիչքը կամ որտեղ կատարում է վայրէջք:

Չիկագոյի կոնվենցիան մեծ դեր ունի ժամանակակից միջազգային օդային իրավունքում, քանի որ կոնվենցիան ամրագրեց այնպիսի համընդհանուր նորմեր, որոնք կարգավորում էին պետությունների հարաբերությունները՝ կապված կանոնավոր և ոչ կանոնավոր թռիչքների հետ, որոնք իրականացվում էին միջազգային օդային հաղորդակցության սահմաններում: Բացի այդ, կոնվենցիան հանդիսանում է ԻԿԱՕ-ի կանոնադրությունը:

Այս համածայնագրերի միջոցով ավիափոխադրողները նախատեսեցին միջազգային օդային հաղորդակցությունների գործունեության այնպիսի կարևոր ոլորտներ, ինչպիսիք էին՝ վառելիքի մատակարարումը, թռիչքի տեխնիկական պատրաստվածությունը, օդանավի մաքրումը, օդանավում ծառայությունների մատուցումը, համընդհանուր ծածկագրերի օգտագործումը և այլն⁵:

20-րդ դարի ընթացքում միջազգային օդային հաղորդակցության ոլորտում կարևոր հարցեր էին հանդիսանում օդանավերի թռիչքների ռեժիմի սահմանումը, օդանավի և նրա անձնակազմի ստատուսի որոշումը, ավիացիոն խախտումների հետաքննությունը, աղետի մեջ գտնվող օդանավին օգնություն ցուցաբերելը:

Ակնհայտ է, որ «ավիացիան» հանդիսանում է ընդհանուր հասկացություն և իր մեջ ներառում է այնպիսի ասպեկտներ, ինչպիսիք

⁴ Տե՛ս **Н.Т. Благовой**, Международное право, Москва, 1987г., т. 395-398:

⁵ Տե՛ս **В.С. Грязнов**, Международные авианперевозки, М. 1982 г., т. 121:

են ռազմական թռիչքները, պետական և սեփական օդանավերը, օդանավերի արտադրությունը, օդանավագնացության ոչ առևտրային օդային փոխադրումները և հատուկ ավիացիոն ծառայությունները¹:

Օդային օրենսդրության մեծ մասը հատկացված է առևտրային գործունեությունների կարգավորմանը, օդային փոխադրումների իրականացմանը, փոխադրողի պատասխանատվությանը²:

Չիկագոյի կոնվենցիայի համաձայն՝ միջազգային օդային թռիչքի ժամանակ պետք է պահպանել արգելված գոտի, վայրեջք նաքսային օդանավակայանում, թռիչքի մուտքի և ելքի, օդանավերի տեխնիկական զննման կանոնները և այլն³:

Այս ավիափոխադրումներին կարող են մասնակցել միայն գրանցված օդանավերը: 1944թ. Չիկագոյի կոնվենցիան պարտադրում է, որ օդանավերը ունենան միայն այն պետության քաղաքացիությունը, որտեղ օդանավը գրանցված է: Այսօրինի է համարվում օդանավի երկակի գրանցումը: Այս նորմերը սահմանում են օդանավի անմիջական իրավաբանական կապը այն պետության հետ, որտեղ այն գրանցված է⁴:

Մեր կարծիքով, վերոնշյալը զգալի նշանակություն ունի վնասի հատուցման համար, որը պատճառվել է ուղևորին և նրա բեռին միջազգային փոխադրման ժամանակ, հետախուզության իրականացման, ավիափարի ենթարկված օդանավին օգնություն ցուցաբերելիս: Այս կերպ «միջազգային քաղաքացիական ավիացիան» անմիջականորեն ասոցացվում է օդանավի հետ, որը պետությունների կողմից լիազորված է իրականացնել միջազգային թռիչքներ ներպետական օրենքների հիման վրա⁵:

Այս կտրվածքով անհրաժեշտ է անդրադառնալ Ստեփանակեր-

¹ Տե՛ս **В.Д. Бордунов**, Международное Воздушное Право, Москва, 2007г., էջ 32-39:

² Տե՛ս **А.А. Ковалева и С.В. Черниченко**, Международное право / под ред. М., 2006г., էջ178:

³ Տե՛ս **Н.Н. Смыслова, А.Н. Верещагин, М.М. Богуславский**, Международное Воздушное Право Книга 2, Издательство «Наука»,1981г., էջ 35-51:

⁴ Տե՛ս «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» 1944թ. Չիկագոյի կոնվենցիա:

⁵ Տե՛ս **Վ. Քոչարյան**, Միջազգային իրավունք, Երևան, 2002թ., էջ 323-329:

տի օդանավակայանի իրավական կարգավիճակին:

Ստեփանակերտի օդանավակայանում միջազգային թռիչքների և վայրէջքների առկայության փաստը ԼՂՀ միջազգային ճանաչման առաջին քայլն է, քանի որ դա նշանակում է դե յուրե Արցախի օդային տարածքի տարանջատում Ադրբեջանի օդային տարածքից:

Ադրբեջանը գիտակցում է, որ առանց Ադրբեջանի համաձայնության Ստեփանակերտի օդանավակայանի գործարկումը նշանակում է դե յուրե ԼՂՀ ցամաքային տարածքի կորստին ավելացնել նաև օդային տարածքի կորուստը: ԼՂՀ-ում հակաօդային պաշտպանության արդյունավետ համակարգի առկայության շնորհիվ ԼՂՀ-ն լիարժեք վերահսկում է իր օդային տարածքը:

Չի բացառվում, որ որոշ ժամանակ անց Ստեփանակերտերևան չվերթին հաջորդեն Ստեփանակերտ-Մոսկվա կամ Ստեփանակերտ – Ամստերդամ չվերթները:

Վրաստանը դեմ էր Աբխազիայի Սուխումի քաղաքի Բաբուշերա օդանավակայանի շահագործմանը, սակայն Սուխումի-Մոսկվա առաջին չվերթից հետո Վրաստանն այլևս չի բարձրացնում այդ հարցը:

Եթե հայկական կողմը Ստեփանակերտի օդանավակայանը շահագործի Ադրբեջանի համաձայնությամբ կամ ուղղակի թույլտվությամբ, ինչին կողմ են նաև Մինսկի խմբի համանախագահները, ապա Ադրբեջանը միջազգային հանրությանը կարող է ներկայացնել, որ իր իրավասությունները տարածվում են նաև ԼՂՀ օդային տարածքի վրա, և այդ կտրվածքով իր տարածքային ամբողջականությունն ընդունել է նաև հայկական կողմը:

Անհրաժեշտ ենք համարում անդրադառնալ Ստեփանակերտի օդանավակայանի նկատմամբ Չիկագոյի կոնվենցիայի սկզբունքների և նորմերի կիրառելիությանը:

Կոնվենցիայի պրեամբուլայում ասված է, որ «քաղաքացիական ավիացիայի ապագա զարգացումը կարող է էական չափով նպաստել պետությունների և ժողովուրդների միջև բարեկամության և փոխըմբռնման հաստատմանը և պահպանմանը»: Այսինքն՝ կոնվենցիան ապրիորի ունի պոզիտիվ կանխադրույթ:

Կոնվենցիան կարգավորում է փոխադարձաբար միմյանց տարածքային ամբողջականությունը ճանաչած երկրների միջև քաղաքացիական օդագնացության հետ կապված հարաբերությունները:

Կոնվենցիայի 1-ին հոդվածը սահմանում է սուվերենության հասկացությունը՝ «Պայմանավորվող պետությունները ճանաչում են, որ յուրաքանչյուր պետություն իր տարածքից վեր օդային տարածության նկատմամբ ունի լիակատար և բացառիկ սուվերենություն»:

Կոնվենցիայի 2-րդ հոդվածը մեկնաբանում է լիակատար և բացառիկ սուվերենության իրավունքի տարածքը. «Սույն կոնվենցիայի նպատակով պետությունների տարածք ճանաչվում են ցամաքային տարածքները և դրանց հարող տարածքային ջրերը, որոնք գտնվում են տվյալ պետության սուվերենության, պրոտեկտորատի կամ մանդատի ենթակայության տակ»¹:

Այսինքն՝ կոնվենցիայի իմաստով տարածքի և դրանից վեր օդային տարածության նկատմամբ բացառիկ սուվերենության իրավունքի աղբյուր ճանաչված է նաև **ստատուս քվոն կամ դե ֆակտո դրությունը**:

Լեռնային Ղարաբաղի Հանրապետության տարածքը և դրանից վեր օդային տարածությունը դե ֆակտո չի գտնվել և չի գտնվում Ադրբեջանի սուվերենության, պրոտեկտորատի կամ մանդատի ենթակայության տակ:

«Միջազգային իրավունքի սկզբունքների մասին» ՄԱԿ-ի հռչակագրի համաձայն՝ «Պետությունները պարտավոր են հարգել միջազգային դեմարկացիոն և զինադադարի գծերը, որոնց հաստատմանը նրանք մասնակից են»:

Ըստ այդմ, ԼՂՀ տարածքի և դրանից վեր օդային տարածության նկատմամբ Ադրբեջանի սուվերենությունը սահմանափակված է ոչ միայն կոնվենցիայի 2-րդ հոդվածի իմաստով, այլև, որ չափազանց կարևոր է, հակամարտության գոտում 1994թ. հաստատված իրադադարի ռեժիմի մասին Ադրբեջանի լիակատար մասնակցությամբ ձեռք բերված համաձայնություններով, որոնց իրավաչափ ձևով ճանաչված կողմ է նաև Լեռնային Ղարաբաղի Հանրապետությունը:

Կոնվենցիայի իմաստով տարածքի նկատմամբ պետության սուվերենությունը, պրոտեկտորատը կամ մանդատը ներառում է

¹ Տե՛ս **А. П. Мовчан**, Международное Воздушное Право, Книга 1, Издательство «Наука», 1980г., тз 280-281:

նաև ցամաքային և ջրային տարածքից վեր գտնվող օդային տարածության հանդեպ պետության ինքնիշխանության սահմանումը¹: Այսինքն, եթե ցամաքային տարածքը որևէ պետության ենթակայության ներքո չի գտնվում, իսկ ԼՂՀ-ի դեպքում դա այդպես է ոչ միայն փաստացի, այլև հրադադարի համաձայնությունների իրավական ուժով, ապա ապրիորի նույնը վերաբերում է նաև տարածքից վեր գտնվող օդային տարածությանը:

Օդային հաղորդակցությունների իրավական կարգավորման համար կարևոր նշանակություն ունեն պետությունների միջև կնքված երկկողմ համաձայնագրերը, որոնցում նախատեսված են ներպետական իրավական ակտերի փոխադարձ կիրառման մեխանիզմները²:

Ավիածեռնարկությունների և ուղևորների միջև առաջացած վեճերի կարգավորման նպատակով Կոնվենցիան առաջարկում է ուղևորին ինքնուրույն ընտրել հետևյալ 4 դատարաններից մեկը՝

- փոխադրողի բնակության վայրի դատարան
- ավիափոխադրողի շտաբի գտնվելու վայրի դատարան
- այն երկրի դատարան, որտեղ ավիափոխադրողը կնքել է համաձայնագիր օդային փոխադրման համար

- այն երկրի դատարան, որը նշել է փոխադրողը:

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 կարելի է ներկայացնել այն պետության դատարան, որտեղ ուղևորը այդ պահին ունի ժամանակավոր կամ մշտական բնակության վայր³:

Միջազգային օդային հաղորդակցությունների ոլորտում ընդունված է երկկողմ համաձայնագրերի ստորագրման պրակտիկան, որոնք հնարավորություն էին տալիս նշանակել մի քանի ավիածեռ-

¹ Տե՛ս ICAODoc 9626/ Руководство по регулированию международного воздушного транспорта. Второе издание, 2004:

² Տե՛ս **Г.И. Тункин**, Международное Право, Москва, 1982г., т.2 444-446:

³ Տե՛ս ICAO/Doc 9819 ATConf/5 2003 «Доклад Всемирной авиатранспортной конференции. Монреаль, 24-28 марта 2003г».

նարկությունների միևնույն կանոնավոր չվերքների շահագործման համար, նախատեսում էին սակագների, տարողությունների և թռիչքների հաճախականության սահմանում:

Օդային հաղորդակցությունների մասին համաձայնագրերի մյուս դրույթը, որին ցանկանում ենք անդրադառնալ, վերաբերում է նշանակված ավիաընկերությունների սեփականության խնդրին:

Մասնավորապես, համաձայնագրերում հաճախ սահմանվում են այնպիսի դրույթներ, որոնց համաձայն՝ Պայմանավորվող Կողմն իրավունք ունի չեղյալ հայտարարել կանխորոշված իրավունքների իրագործումը մյուս Պայմանավորվող կողմի նշանակված ավիաընկերության կողմից, եթե բավականաչափ վստահ չէ, որ այդ ավիաընկերության հիմնական սեփականությունը և գործուն վերահսկողությունը պատկանում է ավիաընկերությանը նշանակող Պայմանավորվող Կողմին կամ նրա համաքաղաքացիներին:

Ուսումնասիրելով օդային հաղորդակցության ոլորտում տարբեր պետությունների միջև կնքված համաձայնագրերի դրույթները՝ կարծում ենք, որ ցանկացած պետության ավիաընկերություն համաձայնագիր է կնքում մեկ այլ պետության ավիաընկերության, այլ երկրի կառավարության կամ նրա քաղաքացիների հետ, եթե կասկած չի հարուցում, որ նշանակված ավիաընկերության նյութական սեփականությունը կամ նրա վերահսկողությունը պատկանում է Պայմանավորվող կողմին կամ նրա քաղաքացիներին: Պայմանավորվող Կողմին կամ նրա քաղաքացիներին պետք է պատկանի նշանակված ավիաընկերության գույքի զգալի մասը, ինչպես նաև նշանակված ավիաընկերության ղեկավարման վերահսկողությունը, իրական վերահսկողությունը օդանավերի անձնակազմի և սարքավորումների մեծ մասի նկատմամբ:

Պատահական չէ, որ Երևան-Դելի-Երևան թռիչքի նախապատրաստական աշխատանքների իրականացման փուլում Յնդկաստանի ավիացիոն իշխանությունների կողմից «Յայկական Ավիաուղիներ» ավիաընկերությունից պահանջվեցին փաստաթղթեր, որոնք կհավաստեն ընկերության պետական սեփականություն հանդիսանալը, ինչպես նաև տեղեկություններ ընկերության ղեկավար կազմի

քաղաքացիության վերաբերյալ¹:

1990-ական թթ. ԱՄՆ-ը ներկայացավ «բաց երկնքի» ռեժիմի տարածման նախաձեռնությամբ, որն ուղղված էր օդային փոխադրումների առավել ազատականացման քաղաքականությանը, համաձայնագրերի կնքմանը, հին համաձայնագրերի վերանայմանը, օդային տրանսպորտի ազատականացման քաղաքականություն վարող երկրների հետ մերձեցմանը: ԱՄՆ-ը, 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 համեմատ, որոնք չէին կնքել համաձայնագրեր ԱՄՆ-ի հետ:

Բաց երկնքի մասին երկկողմ համաձայնագրերը ստեղծում են կարգավորման ռեժիմ, որը հիմնված է շուկայական մրցակցության վրա և նախատեսում էր պետությունների նվազագույն միջամտություն ավիաձեռնարկությունների առևտրային գործունեությանը²:

Միջազգային օդային հաղորդակցությունների գործունեության հարցերով զբաղվում են տարբեր միջազգային կազմակերպություններ, որոնցից են միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպությունը՝ ԻԿԱՕ-ն, Եվրոկոնտրոլը (EUROCONTROL): Աերոնավիզացիայի անվտանգության եվրոպական կազմակերպությունը՝ Եվրոկոնտրոլը, համաեվրոպական կառույց է, որի գործունեության հիմնական նպատակը օդային երթևեկության սպասարկման եվրոպական համակարգի հիմնումն է: Հայաստանը Եվրոկոնտրոլին անդամակցում է 2006 թ-ից³:

Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը կարևորում է ԵՄ-ի «Թվինինգ» ծրագրի շրջանակներում համագործակցության արդյունքում թռիչքային պիտանիության, թռիչքային գոր-

¹ Տե՛ս «ՀՀ կառավարության և Հնդկաստանի կառավարության միջև կնքված օդային հաղորդակցության մասին» 1996թ. համաձայնագիր:

² Տե՛ս **А.А. Ковалева и С.В. Черниченко**, *Международное право* М., 2006г., էջ 98:

³ Տե՛ս <http://www.aviation.am/index.php/hy/aboutus/internatorg>:

ծունեության, կադրերի վերապատրաստման ոլորտներում ձեռք բերված հաջողությունները և շարունակելու է աջակցել ավիացիոն անվտանգության ոլորտում ԵՄ-ի ստանդարտների ներդրմանն ու կիրառմանը:

Հետամուտ լինելով քաղաքացիական ավիացիայի ոլորտի ազատականացման քաղաքականության իրագործմանը՝ Հայաստանի Հանրապետության կառավարությունը կշարունակի բանակցություններն օդային հաղորդակցությունների վերաբերյալ այն երկկողմ համաձայնագրերի շուրջ, որոնք ներկայումս պարունակում են հաճախականության և ավիափոխադրումների իրականացման նպաստավոր պայմաններ՝ նպատակ ունենալով ընդգրկել թռիչքների և ուղևորափոխադրումների հնարավորինս լայն ծավալներ:

Ելնելով վերոգրյալից՝ բանակցությունները պետք է վարվեն՝ հիմնվելով տնտեսական նպատակահարմարության և իրագործելիության սկզբունքների վրա:

Այսպիսով, ամփոփելով՝ կարող ենք փաստել, որ ԼՂՀ օդանավակայանի իրավական կարգավիճակի արդի հիմնախնդիրների նկատմամբ կիրառելի է «Միջազգային իրավունքի սկզբունքների մասին» ՄԱԿ-ի հռչակագրի, Չիկագոյի կոնվենցիայի և 1994թ. կնքված Բիշկեկի հրադադարի դրույթները:

Չիկագոյի կոնվենցիայի իմաստով տարածքի նկատմամբ պետության սուվերենությունը, պրոտեկտորատը կամ մանդատը ներառում է նաև ցամաքային և ջրային տարածքից վեր գտնվող օդային տարածության հանդեպ պետության ինքնիշխանության սահմանունը: Ըստ այդմ, ԼՂՀ տարածքի և դրանից վեր օդային տարածության նկատմամբ Ադրբեջանի սուվերենությունը սահմանափակված է ոչ միայն Չիկագոյի կոնվենցիայի 2-րդ հոդվածի իմաստով, այլև հակամարտության գոտում 1994թ. հաստատված հրադադարի ռեժիմի մասին Ադրբեջանի լիակատար մասնակցությամբ ձեռք բերված համաձայնություններով, որոնց իրավաչափ ձևով ճանաչված կողմ է նաև Լեռնային Ղարաբաղի Հանրապետությունը:

Ani Khlghatyan
PhD student of the Chair of European and International Law, YSU

INTERSTATE COOPERATION PECULIARITIES IN THE CONTEXT OF INTERNATIONAL AIR COMMUNICATION.

This research article touches upon interstate cooperation peculiarities in the field of international air communication.

Current head problems related to the legal status of the airport of the Nagorno-Karabakh Republic (NKR) and applicability mechanisms of principles and norms of 1944 Chicago convention towards the issue of the airport of NKR are introduced as well.

A simultaneous reference is made to the legal settlement of disputes arising during air cargo transportation displaying the ratio of Chicago and Montreal conventions clauses.

Ани Хлгатыян
Аспирант кафедры европейского и международного права ЕГУ

МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В ОБЛАСТИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ВОЗДУШНОЙ КОММУНИКАЦИИ

В данной научной статье представлены особенности межправительственного сотрудничества в области международной воздушной коммуникации. Представлены также проблемы правового положения аэропорта Республики Нагорного Карабаха и механизмы применимости принципов и норм Чикагской конвенции 1944г. в отношении аэропорта РНК.

Одновременно обращается внимание на правовое регулирование конфликтов, возникающих во время авиаперевозок, при помощи сравнительного анализа положений Чикагской и Монреальской конвенций.

Բանալի բառեր` 1944թ. Չիկագոյի կոնվենցիա, միջազգային օդային իրավունք, օդանավակայան, ԻՎՍՕ, ավիացիա, 1919թ. Փարիզի կոնվենցիա, «բաց երկնքի» ռեժիմ.

Keywords: 1944 Chicago convention, the airport of the Nagorno-Karabakh Republic (NKR), international air communication, ICAO:

Ключевые слова: Международное воздушное право, аэропорт, Чикагская конвенция 1944г., ИКАО.