

**«ԼՂՀ (ԱՐՑԱԽԻ) 25-ԱՄՅԱ ՊԵՏԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ  
ՁԵՌՔԲԵՐՈՒՄՆԵՐՆ ՈՒ  
ԱՐԴԻ ՄԱՐՏԱՅՐԱՎԵՐՆԵՐԸ»**

միջազգային երիտասարդական գիտաժողով  
15-18 սեպտեմբերի 2016թ.  
Արցախ (ԼՂՀ), ք.Ստեփանակերտ

**ՆՅՈՒԹԵՐԻ ԺՈՂՈՎԱԾՈՒ**

**«25-ЛЕТИЕ ГОСУДАРСТВЕННОСТИ НКР  
(АРЦАХА):  
ДОСТИЖЕНИЯ И СОВРЕМЕННЫЕ ВЫЗОВЫ»**

международная молодёжная конференция  
15-18 сентября 2016г.  
Арцах (НКР), г.Степанакерт

**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ**

ԱԵԳՄՄ-ՕՄՍԱ  
ԵՐԵՎԱՆ-ԵՐԵՎԱՆ  
2016

*Հրատարակության է երաշխավորվել Ստեփանակերտի Մեսրոպ Մաշտոց  
համալսարանի Գիտական խորհրդի որոշմամբ  
Рекомендовано к публикации решением Ученого совета  
Университета Месроп Маштоц г.Степанакерта*

ՀՏԴ 94(479.25):32.001:342:06  
ԳՄԴ 63.3 (53)+66.0+67.400  
L 657

### **Խմբագրական խորհուրդ**

ի.գ.դ., պրոֆ., ՀՀ ԳԱԱ ակադ. **Գ.Ս.Ղազինյան** (նախագահ), փ.գ.դ., պրոֆ., ՀՀ ԳԱԱ թղթ. անդամ **Ա.Ս.Սանասյան**, հ.գ.դ., պրոֆ. **Յ.Մ.Ավանեսյան**, պ.գ.դ., պրոֆ. **Վ.Ռ.Բալայան**, ի.գ.դ. **Վ.Վ.Գրուզդե**, ի.գ.դ., պրոֆ. **Ա.Յ.Խաչատրյան**, ք.գ.դ., պրոֆ. **Մ.Մ.Սարգսյան**, ք.գ.դ. **Ս.Ս.Մինասյան**, տ.գ.դ., պրոֆ. **Յ.Լ.Սարգսյան**, պ.գ.թ., դոց. **Ն.Է.Բաղդասարյան**, ք.գ.թ., դոց. **Խ.Ս.Գալստյան**, տ.գ.թ., դոց. **Ե.Ռ.Հայրիյան**, ի.գ.թ. **Ա.Յ.Հարությունյան**, ի.գ.թ., դոց. **Ա.Ա.Սանասյան**, ի.գ.թ., դոց. **Ս.Գ.Պետիկյան**

### **Редакционная коллегия**

д.ю.н., проф., акад. НАН РА **Г.С.Казинян** (председатель), д.ф.н., проф., член кор. НАН РА **А.С.Манасян**, д.п.н., проф. **Г.М.Аванесян**, д.и.н., проф. **В.Р.Балаян**, д.ю.н. **В.В.Груздев**, д.ю.н., проф. **А.Г.Хачатрян**, д.п.н., проф. **М.М.Маргарян**, д.п.н. **С.М.Минасян**, д.э.н., проф. **Г.Л.Саргсян**, к.и.н., доц. **Н.Э.Багдасарян**, к.п.н., доц. **Х.С.Галстян**, к.э.н., доц. **Е.Р.Айриян**, к.ю.н. **А.Г.Арутюнян**, к.ю.н., доц. **А.А.Манасян**, к.ю.н., доц. **С.Г.Петикян**

L 657 «ԼՂՀ (Արցախի) 25-ամյա պետականության ձեռքբերումներն ու արդի մարտահրավերները» միջազգային երիտասարդական գիտաժողովի կյութերի ժողովածու – Եր.: ԱԵԳՄՄ, 2016, 320 էջ:

Ժողովածուում ներառված են «ԼՂՀ (Արցախի) 25-ամյա պետականության ձեռքբերումներն ու արդի մարտահրավերները» խորագրով միջազգային երիտասարդական գիտաժողովի կյութերը:

В сборнике включены материалы международной молодежной научной конференции «25-летие государственности НКР (Арцах): достижения и современные вызовы».

ՀՏԴ 94(479.25):32.001:342:06  
ԳՄԴ 63.3 (53)+66.0+67.400

ISBN 978-9939-1-0465-2

© Արցախի երիտասարդ գիտնականների և  
մասնագետների միավորում, 2016

**ՉՃԱՆԱԶՎԱԾ ՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՕՐԱՅԻՆ  
ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅԱՆ ԻՐԱՎԱՆԱՑՄԱՆ ԱՐԴԻ ՀԻՄՆԱԿՆԴՐՆԵՐԸ**

**ԱՆԻ ԽԼՂԱԹՅԱՆ**

*Երևանի պետական համալսարան, իրավագիտության ֆակուլտետ,  
Եվրոպական և միջազգային իրավունքի ամբիոնի ասպիրանտ*

*[ani\\_khghatyan@mail.ru](mailto:ani_khghatyan@mail.ru)*

*Գիտական ղեկավար՝ ի.գ.դ., պրոֆեսոր Վոլոդյա Հովհաննիսյան*

Չճանաչված պետության միջազգային օդային հաղորդակցության իրականացումը միջազգային իրավունքի արդի հիմնախնդիրներից է: Միջազգային իրավունքի ոգուն համապատասխան հռչակագրային տեսությունը սահմանում է, որ այլ պետությունների կողմից ճանաչումը միջազգային իրավունքի սուբյեկտին որևէ հատկություններ չի հաղորդում, այլ ընդամենը հռչակում է նրա՝ միջազգային իրավասուբյեկտության համար անհրաժեշտ հատկանիշների առկայությունը և դրա հիման վրա հարաբերություններ հաստատելու պատրաստակամությունը:

Այս տեսանկյունից քննարկման առարկա է հանդիսանում այն հիմնահարցը, թե պետության չճանաչված լինելու հանգամանքն ինչքանով կարող է ազդել այդ պետության բնակչության հիմնարար իրավունքների՝ այդ թվում ազատ տեղաշարժման իրավունքի արդյունավետ իրականացման վրա:

Չճանաչված պետության օդանավակայանի վերագործարկումը պետության ինքնիշխան իրավունքն է և հետապնդում է բացառապես քաղաքացիական ու մարդասիրական նպատակներ՝ ներառյալ մարդու այնպիսի հիմնարար իրավունքի իրացումը, ինչպիսին է տեղաշարժի ազատությունը, որի խոչընդոտումը հանգեցնում է 1948թ. «Մարդու իրավունքների համընդհանուր հռչակագրում», «Քաղաքացիական և քաղաքական իրավունքների մասին» 1966թ. միջազգային դաշնագրում և այլ առանցքային միջազգային համաձայնագրերում ամրագրված մարդու մյուս հիմնարար իրավունքների խախտմանը:<sup>1</sup>

«Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» 1944թ. Զիկագոյի կոնվենցիան (այսուհետ նաև Կոնվենցիա) պարտադրում է, որպեսզի օդանավերը ունենան միայն այն պետության քաղաքացիությունը, որտեղ օդանավը գրանցված է: Ազօրինի է համարվում օդանավի երկակի գրանցումը: Այս կորմերը սահմանում են օդանավի անմիջական իրավաբանական կապը այն պետության հետ, որտեղ այն գրանցված է:<sup>2</sup> Այս կերպ միջազգային քաղաքացիական ավիացիան անմիջականորեն ստացվում

<sup>1</sup> Տե՛ս, **Д.И. Фельдман, М.М. Аваков**, Международное Право, Москва, 1981г., էջ 5-11:

<sup>2</sup> Տե՛ս, **В.Д. Бордунов**, Международное Воздушное Право, Москва, 2007г., էջ 115:

Ե օդանավի հետ, որը պետությունների կողմից լիազորված է իրականացնել միջազգային թռիչքներ ներպետական օրենքների հիման վրա:<sup>1</sup>

Այսինքն, չճանաչված պետության միջազգային օդային հաղորդակցության իրականացման համար անհրաժեշտ նախապայման է հանդիսանում օդանավի գրանցման առկայությունը:

Այս խնդիրը լուծելի է չճանաչված պետությանը պատկանող օդանավի գրանցումը Կոնվենցիայի անդամ հանդիսացող պետության անվամբ կատարելու եղանակով:

Չճանաչված պետության միջազգային օդային հաղորդակցության իրականացման համար անհրաժեշտ ենք համարում անդրադառնալ հաջորդ կարևորագույն գործոնին՝ չճանաչված պետության կողմից Կոնվենցիային միանալու հնարավորության քննարկմանը:<sup>2</sup>

Կոնվենցիայի 92-րդ հոդվածի համաձայն՝ *սույն Կոնվենցիային միանալը բաց է Միավորված ազգերի կազմակերպության անդամ պետությունների, որանց հետ կապված պետությունների և համաշխարհային հակամարտության մեջ չեզոք դիրք ընդունած պետությունների համար:*

*Միացումը կատարվում է Ամերիկայի Միացյալ Նահանգների Կառավարությանը ծանուցում ուղղելով և ուժի մեջ է մտնում Ամերիկայի Միացյալ Նահանգների Կառավարության կողմից այդ ծանուցումն ստանալուց հետո երեսուներորդ օրը, ինչի մասին վերջինս տեղեկացնում է բոլոր Պայմանավորվող պետություններին:*<sup>3</sup>

Հարկ ենք համարում անդրադառնալ վերոնշյալ հոդվածում հիշատակված Կոնվենցիայի **«անդամ պետությունների հետ կապված պետությունների»** հասկացության վերլուծությանը՝ Կոնվենցիային ԼՂՀ անդամակցության տեսանկյունից:

Գտնում ենք, որ Կոնվենցիայի՝ ՄԱԿ-ի անդամ հանդիսացող պետության հետ այլ՝ այդ թվում չճանաչված պետության կապվածության չափանիշներ կարող են լինել աշխարհագրական դիրքը, բնակչության ազգային և էթնիկական կազմը, լեզուն, կրոնական հավատալիքները, իրավական, առևտրա-տնտեսական, հոգևոր-մշակութային կապերը, ռազմական փոխօգնությունը և այլն:

Մեր կարծիքով ԼՂՀ-ն՝ որպես ՀՀ-ին կապված պետություն համարելու վերոգրյալ չափանիշները առկա են՝ քաղաքացիների ազատ շրջանառություն առանց սահմանային անցակետերի, բնակչության ճնշող մեծամասնությունը հայ է, պետական լեզուն հայերենն է, կրոնը՝ քրիստոնեական՝ առաքելական է, բազմաթիվ պայմանագրերի և հուշագրերի առկայություն՝ երկու հայկական պետությունների իրավական, առևտրա-տնտեսական, հոգևոր-մշակութային հարաբերությունների բնագավառում, մեծա-

<sup>1</sup> Տե՛ս, **А.А. Баталов**, Проблемы современного международно-правового регулирования воздушных сообщений. Москва, 2004г., էջ 123-126:

<sup>2</sup> Տե՛ս, **А.Н. Брылов**, Основные договоры государств// Гражданская авиация, 1994г., էջ 88-93:

<sup>3</sup> Տե՛ս, 1944թ. «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» Չիկագոյի Կոնվենցիա, ՀՀ ԱԳՆ ՊՏ 2004.12.20/5(13):

քանակ ՅՅ քաղաքացիների կամավոր զինապարտությունը ԼՂՅ զորամասերում և այլն:

Ելևելով վերոգրյալից՝ կարծում ենք, որ առկա են բավարար իրավական նախադրյալներ ԼՂՅ կողմից Կոնվենցիային անդամակցության գործընթացը նախաձեռնելու համար:

Միաժամանակ, հարկ ենք համարում նշել, որ ԼՂՅ իշխանությունները՝ ի դեմս ԼՂՅ արտաքին գործերի նախարար Կարեն Միրզոյանի, քայլեր են ձեռնարկել ԼՂՅ օդանավակայանի շահագործման հարցում միջազգային կառույցների աջակցությունը ստանալու համար: Մասնավորապես, ԼՂՅ արտաքին գործերի նախարարը 26.10.2012թ.-ին դիմել է Միավորված ազգերի կազմակերպությանը և նրա մասնագիտացված գործակալություններին, ՄԱԿ-ի գլխավոր քարտուղարին, ինչպես նաև բոլոր խաղաղասեր անդամ-պետություններին Ստեփանակերտի օդանավակայանի վերագործարկման հարցում աջակցություն ցուցաբերելու կոչով, որպեսզի Լեռնային Ղարաբաղի Հանրապետության ժողովուրդը կարողանա իրացնել իր հիմնարար իրավունքները և ազատությունները:<sup>1</sup>

Կարեն Միրզոյանը համոզմունք է հայտնել, որ Ստեփանակերտի օդանավակայանի վերագործարկումը կնպաստի «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» դաշնագրի նպատակների և ինդիկսների իրականացմանը և կարող է ծառայել որպես վստահության ամրապնդման միջոց՝ նպաստելով ԵԱՀԿ Մինսկի խմբի համանախագահների հովանու ներքո ընթացող բանակցություններում առաջընթացի ապահովմանը: Ադրբեջանի բարձրաստիճան պաշտոնյաների ռազմատենչ հայտարարությունները և մասնավորապես՝ քաղաքացիական ինքնաթիռները ոչնչացնելու սպառնալիքները, վերջինիս ստանձնած միջազգային պարտավորությունների լրջագույն խախտում են և հակասում են «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» 1944թ. Չիկագոյի կոնվենցիայի դրույթներին:<sup>2</sup>

Չի բացառվում, որ որոշ ժամանակ անց Ստեփանակերտ-Երևան չվերթին հաջորդեն Ստեփանակերտ-Մոսկվա կամ Ստեփանակերտ-Փարիզ չվերթները: Վրաստանը դեմ էր Աբխազիայի Սուխումի քաղաքի Բաբուշերա օդանավակայանի շահագործմանը, սակայն Սուխումի-Մոսկվա առաջին չվերթից հետո Վրաստանն այլևս չի բարձրացնում այդ հարցը:

Ռուս տնտեսագետ Բեսլան Տևարիան նշում է, որ Սուխումի ընդարձակ Բաբուշերա օդանավակայանը, որը չի գործում 1992-93թթ. Պատերազմից ի վեր, կարող է կրկին կարևոր տրանսպորտային կետ դառնալ և սպա-

---

<sup>1</sup> Տե՛ս, ԼՂՅ Արտաքին գործերի նախարարի նամակը՝ ուղղված ՄԱԿ -ի Գլխավոր քարտուղարին / Էլեկտրոնային աղբյուր, <http://www.nkr.am/hy/news/2012-11-12/465/>, դիտման ամսաթիվ 15.03.2016թ.:

<sup>2</sup> Տե՛ս, ԼՂՅ Արտաքին գործերի նախարարի նամակը՝ ուղղված ՄԱԿ-ԸՆԻ Գլխավոր քարտուղարին /Էլեկտրոնային աղբյուր, <http://www.nkr.am/hy/news/2012-11-12/466/>, դիտման ամսաթիվ 15.03.2016թ.:

սարկել ռուսական օդանավերը: Օդանավակայանում տեղակայված է «Աբխազական ավիաուղիներ» ավիաընկերության օդանավերը:<sup>1</sup>

Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի կազմակերպությունը՝ ԻԿԱՕ-ն (այսուհետև նաև ԻԿԱՕ) չի ճանաչում Սուխումի Բաբուշերա օդանավակայանը՝ որպես միջազգային կարգավիճակ ունեցող օդանավակայան, քանի որ Աբխազիայի օդային տարածքը համարում է Վրաստանի տարածքային ամբողջականության մասը և ԻԿԱՕ-ն գտնում է, որ առանց Վրաստանի թույլտվության Աբխազիայի օդանավակայանից միջազգային թռիչքների իրականացումը կհանգեցնի միջազգային իրավունքի նորմերի խախտմանը:<sup>2</sup> Այդուհանդերձ, Աբխազիան քայլեր է ձեռնարկում միջազգային թռիչքներ իրականացնելու ուղղությամբ:

Սույն գիտական հոդվածում անհրաժեշտ ենք համարում քննարկման առարկա դարձնել Ադրբեջանի համաձայնության պայմաններում Ստեփանակերտի օդանավակայանի շահագործման հիմնախնդիրը:

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 վերջինիս համաձայնության Ստեփանակերտի օդանավակայանի գործարկումը նշանակում է դե յուրե ԼՂՀ ցամաքային տարածքի կորստին ավելացնել նաև օդային տարածքի կորուստը:

Սակայն, եթե հայկական կողմը Ստեփանակերտի օդանավակայանը շահագործի Ադրբեջանի համաձայնությամբ կամ ուղղակի թույլտվությամբ, ինչին կողմ են նաև Մինսկի խմբի որոշ համանախագահներ, ապա Ադրբեջանը կհայտնվի բավական շահեկան դիրքում:

Նախևառաջ, Ադրբեջանը կշահարկի, որ իր իրավասությունները տարածվում են նաև ԼՂՀ օդային տարածքի վրա և այդ կտրվածքով իր տարածքային ամբողջականությունն ընդունել է նաև հայկական կողմը:

Երկրորդ, Ադրբեջանը կարող է իրեն շահավետ տարբերակով օգտագործել իր համաձայնությամբ Ստեփանակերտի օդանավակայանի շահագործումը՝ Կոնվենցիայի 93 հոդվածի լույսի ներքո:

Սասնավորապես, Կոնվենցիայի 93 հոդվածի համաձայն՝ Կոնվենցիայի 91-րդ և 92-րդ «ա» հոդվածում նշված պետություններից բացի այլ պետությունները կարող են, խաղաղության պահպանման նպատակով ստեղծված ցանկացած համընդհանուր միջազգային կազմակերպության կողմից հավանության արժանանալու դեպքում, միանալ սույն Կոնվենցիային՝ Ասամբլեայի անդամների ձայների չորս հինգերորդի կողմից ընդունված որոշման հիման վրա և Ասամբլեայի կողմից սահմանված պայմաններով, ընդ որում, յուրաքանչյուր դեպքում անհրաժեշտ է **միանալուն ձգտող**

<sup>1</sup> Տե՛ս, Աբխազիայի օդանավակայան, <http://www.glebzverev.ru/abkhazia/aeroport-suhum.htm>, /Էլեկտրոնային աղբյուր, դիտման ամսաթիվ 25.03.2016թ.:

<sup>2</sup> Տե՛ս, <http://www.icao.int/Search/pages/results.aspx?k=abkhazia&s=All%20Sites>:

**Պետության կողմից մղվող պատերազմի ընթացքում ներխուժման կամ հարձակման ենթարկված Պետության համաձայնությունը:<sup>1</sup>**

Այսինքն, Ադրբեջանին հնարավորություն է տրվում շահարկելու վերջինիս կողմից բազմիցս արժարժված այն հանգամանքը, որ վերջինս հանդիսանում է ԼՂՀ կողմից ներխուժման կամ հարձակման ենթարկված պետություն:

Ելնելով վերոգրյալից՝ գտնում ենք, որ ԼՂՀ օդանավակայանի շահագործումը Ադրբեջանի համաձայնությամբ իրականացնելը անթույլատրելի է անհիմն է նաև ներքոհիշյալ հիմնավորմամբ:

Կոնվենցիայի 1-ին հոդվածը սահմանում է պետության 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»:

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»:<sup>2</sup>

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 հրադադարի ռեժիմի մասին Ադրբեջանի լիակատար մասնակցությամբ ձեռք բերված համաձայնություններով, որոնց իրավաչափ ձևով ճանաչված կողմ է նաև Լեռնային Ղարաբաղի Հանրապետությունը:<sup>3</sup>

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

<sup>1</sup> Տե՛ս, 1944թ. «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» Չիկագոյի Կոնվենցիա, ՀՀ ԱԳՆ ՊՏ 2004.12.20/5(13):

<sup>2</sup> Տե՛ս, <http://www.un-documents.net/a25r2625.htm>:

<sup>3</sup> Տե՛ս, Լեռնային Ղարաբաղի հիմնախնդիր, <http://mfa.am/hy/artsakh-issue/>, /Էլեկտրոնային աղբյուր, դիտման ամսաթիվ 25.03.2016թ.:

և ջրային տարածքից վեր գտնվող օդային տարածության հանդեպ պետության ինքնիշխանության սահմանումը: 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:

Այսպիսով, կարող ենք արձանագրել, որ չճանաչված պետության օդանավակայանի վերագործարկումը հետապնդում է բացառապես քաղաքացիական ու մարդասիրական նպատակներ, որի իրացումը հնարավոր է չճանաչված պետությանը պատկանող օդանավի գրանցումը Կոնվենցիայի անդամ հանդիսացող պետության անվամբ կատարելու և (կամ) չճանաչված պետության կողմից Կոնվենցիային անդամակցելու գործընթացը նախաձեռնելու եղանակով:

### ***Անի խղթայան***

## **ԶՃԱՆԱԶՎԱԾ ՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՕՂԱՅԻՆ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅԱՆ ԻՐԱԿԱՆԱՅՄԱՆ ԱՐԴԻ ՀԻՄՆԱԽՆՆԻՐՆԵՐԸ**

***Բանալի բառեր՝ միջազգային օդային հաղորդակցություն, չճանաչված պետություն, ԼՂՀ օդանավակայան, 1944թ. Չիկագոյի կոնվենցիա, ԻԿԱՍՕ***

Սույն գիտական հոդվածում ներկայացված են չճանաչված պետության միջազգային օդային հաղորդակցության նկատմամբ «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» 1944թ. Չիկագոյի կոնվենցիայի կիրառման արդի հիմնախնդիրները՝ կապված օդանավի գրանցման և Կոնվենցիային միանալու առանձնահատկությունների հետ:

Քննարկման առարկա է հանդիսանում ԼՂՀ օդանավակայանի միջազգային օդային հաղորդակցության իրականացման իրավական մեխանիզմների վերլուծությունը և այդ համատեքստում մարդու հիմնարար իրավունքների պաշտպանության հիմնախնդիրները:



*Ани Хлгатын*

**СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ  
МЕЖДУНАРОДНОЙ ВОЗДУШНОЙ КОММУНИКАЦИИ  
НЕПРИЗНАННОГО ГОСУДАРСТВА**

**Ключевые слова:** *международные воздушные коммуникации, непризнанное государство, аэропорт НКР, Чикагская конвенция 1944 г., ИКАО*

В данной научной статье представлены современные проблемы применения Чикагской конвенции “О международной гражданской авиации” 1944г. по отношению к международной воздушной коммуникации непризнанного государства, связанные с особенностями регистрации воздушного судна и присоединения к Конвенции. Предметом обсуждения является анализ правовых механизмов осуществления международной воздушной коммуникации НКР и проблемы защиты основных прав человека в этом контексте.

*Ani Khlghatyan*

**CURRENT HEAD ISSUES ON INTERNATIONAL AIR  
COMMUNICATION EXERCISE OF THE UNRECOGNIZED STATE**

**Key words:** *international air communication, unrecognized state, the Nagorno-Karabakh airport, the 1944 Chicago Convention, ICAO*

This article presents the current head issues of the 1944 Chicago Convention application "On International Civil Aviation" related to aircraft registration and features to accede to the Convention with respect to international air communication of the unrecognized state.

The analysis of the legal mechanisms of the exercise of international air communication of the Nagorno-Karabakh airport and in this context the protection of fundamental human rights are currently under question.