

ՊԱՏԱՍԽԱՆԱՏՎՈՒԹՅԱՆ ԻՆՍՏԻՏՈՒՏԸ
ՄԻԶԱԶԳԱՅԻՆ ՕՐԱՅԻՆ ԻՐԱՎՈՒՆՔՈՒՄ ԵՎ ԴՐԱ
ԱՌԱՆՁՆԱՀԱՏՎՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ

Պետությունն իր հանրային իշխանությունը, «*inter alia*»-ն, իրացնում է միջազգային հարաբերություններում՝ հանդես գալով որպես միջազգային հանրային և տնտեսական շահեր ունեցող հանրային-իրավական և քաղաքացիաիրավական սուբյեկտ:

Միջազգային օդային հաղորդակցության ոլորտում պետությունների հանրային շահերի պաշտպանության նպատակով ընդունվել են միջազգային-իրավական բազմաթիվ փաստաթղթեր: Միջազգային ավիատրանսպորտային հարաբերություններում հանրային իշխանությունը դրսևորվում է ինչպես օդային տարածության, այնպես էլ այդ ոլորտում ներգրավված անձանց նկատմամբ կիրառվող պատասխանատվության միջոցներով:

Որպես ինքնիշխան իրավունքներով օժտված սուբյեկտ՝ պետությունն է սահմանում միջազգային թռիչքների համար իր օդային տարածքում օտարերկրյա օդանավերի մուտքի և գտնվելու պայմանները²:

Պետության միջազգային-իրավական պատասխանատվությունը «*ipso facto*» պայմանավորված է միջազգային համակարգում նրա ունեցած դերակատարությամբ: Լինելով միջազգային հանրության անդամ՝ նա պատասխանատվություն է կրում իր ոչ իրավաչափ գործողությունների համար: Ունենալով իր տարածքի նկատմամբ բացարձակ իշխանություն՝ պետությունը պատասխանատվություն է կրում իր սահմաններում կատարված հակաիրավական արարքների համար: Ինքնիշխան իրավահավասարության սկզբունքը ներառում է պետության պարտավորությունը՝ «թույլ չտալ իր տարածքն օգտա-

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

² St u Колосов Ю. М., Ответственность в международном праве/ Ю. М., 1975 г., с. 182-208:

գործել այլ պետությունների իրավունքը ոտնահարող գործողություններ իրականացնելու համար»¹:

Պետության վարքագիծը հակաօրինական է նրա կողմից միջազգային օդային իրավունքով նախատեսված ցանկացած պարտավորությունների չկատարման կամ դրանց ոչ պատշաճ կարգով կատարման դեպքում: Համաձայն Չիկագոյի 1944 թվականի կոնվենցիայի՝ հակաօրինական են հանդիսանում կոնվենցիայի ներածության մեջ շարադրված նպատակների հետ անհամատեղելի վարքագիծը, քաղաքացիական ավիացիայի չարաշահումը, որը կարող է վնասել համընդհանուր անվտանգությունը և խոչընդոտել պետությունների ու ժողովուրդների միջև համագործակցությանը, այդ թվում անվտանգ և կանոնակարգված միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի զարգացմանը, նպաստել հնարավորությունների հավասարության հիմքով միջազգային օդային հաղորդակցությունների կազմակերպումից հրաժարմանը:

Չիկագոյի կոնվենցիան նախատեսում է միջազգային օդային հաղորդակցության ոլորտում իրավախախտ պետության նկատմամբ մյուս մասնակիցների հավաքական պատասխանատվության միջոցներ կիրառելու իրավունքը: Մասնավորապես, Կոնվենցիայի 87-րդ հոդվածի համաձայն՝ յուրաքանչյուր Պայմանավորվող պետություն պարտավորվում է արգելել մեկ այլ Պայմանավորվող պետության ավիաընկերության գործունեությունն իր տարածքի վրա սփռվող օդային տարածության մեջ, եթե ԻԿԱՕ Խորհուրդը որոշում է ընդունում, որ տվյալ ավիաընկերությունը չի կատարում նախորդ հոդվածի դրույթներին համապատասխան ընդունված վերջնական որոշման պահանջները: Իսկ Կոնվենցիայի 88-րդ հոդվածի համաձայն՝ ԻԿԱՕ Ասամբլեան ժամանակավորապես կասեցնում է Ասամբլեայում և Խորհրդում այն Պայմանավորվող պետության ձայնի իրավունքը, որը չի կատարում սույն գլխով սահմանված իր պարտականությունները²:

Միջազգային իրավունքի գիտության մեջ երկար ժամանակ քննարկվում էր այն հարցը, թե միջազգային օդային հաղորդակցության ոլորտում արդյո՞ք պետությունների և միջազգային իրավունքի այլ սուբյեկտների պատասխանատվությունը պետք է վերագրել

³ Sté u Résolution du Tribunal International de Justice par l'Assemblée plénière, 1949, Reports/1949

² Sté u ՀՀԱԳՆՊՏ 2004.12.20/5(13)

միայն հանրային իրավունքի ոլորտին, թե նաև մասնավոր իրավունքին, որի նորմերը կանոնակարգում են օտարերկրյա տարրի հետ քաղաքացիաիրավական հարաբերությունները, որոնք կիրառելի են տարբեր պետությունների ֆիզիկական և իրավաբանական անձանց նկատմամբ: Ինչպես ռուս իրավաբաններ՝ Տունկինը և Մալենը, այնպես էլ ՄԱԿ-ի Միջազգային իրավունքի հանձնաժողովի որոշ անդամներ հանդես էին գալիս որպես այս հայեցակարգի կողմնակիցներ՝ ենթադրելով, որ միջազգային պատասխանատվություն կրում է այն պետությունը (իրավախախտ օդանավը), որի օդային հաղորդակցությունը կառավարող մարմիններն են նպաստել նշված գործողությունների իրականացմանը, պետությունը, որի պաշտոնատար անձինք, ծառայողները կամ քաղաքացիներն են իրականացրել այդպիսի գործողություններ կամ նպաստել դրանց իրականացմանը¹:

Սովորույթի համաձայն՝ պատասխանատվությունը կրում էր երկակի բնույթ և պայմանավորված էր պատճառած վնասի չափով: Միջազգային իրավունքի հանձնաժողովը եկավ այն եզրահանգման, որ բոլոր հողվածների հիմքում պետք է ընկած լինի օբյեկտիվ պատասխանատվության գաղափարը: Այս գաղափարի համաձայն՝ պատասխանատվությունը ծագում է նորմի խախտման փաստի արդյունքում՝ անկախ մեղավորությունից կամ կոնկրետ վնասի պատճառումից²:

Հարավկորեական քաղաքացիական օդանավը, որը 1983 թ.-ին չլիագործված թռիչք էր իրականացրել նախկին ԽՍՀՄ տարածքում, կործանվել էր Հեռավոր Արևելքում ռուսական հակաօդային պաշտպանության գործողության արդյունքում: Չնայած, այդ ժամանակ պաշտոնապես մեղավոր ճանաչվեց Հարավային Կորեան, քանի որ օդաչուները չէին արձագանքել բազմաթիվ ազդանշաններին և զինվորականների նախազգուշացումներին, այդուհանդերձ, Ռուսաստանը մահացածների հարազատներին դրամական փոխհատուցում տրամադրեց³:

¹ St' u Малеев Ю. Н., Международное воздушное право: Вопросы теории и практики/ Ю. Н. Малеев. - М.: Международные отношения, 1986, 239 с.

² St' u Международное право/ Ушаков Н. А., Тункин Г. И., - М., 1967 г., 314 с.

³ St' u Роль международного права в современной политике: сб. науч. тр. под редакцией Колосова Ю. М., Кривчиковой Э. С., Малеева Ю.Л.//М.: МГИМО, 1990, с. 114-128.

Գոյություն ունի տեսակետ, որի համաձայն՝ միջազգային-իրավական պատասխանատվության ծագման համար հիմք է հանդիսանում ոչ թե նյութական վնասի պատճառման փաստը, այլ իրավախախտման առկայությունը, այսինքն՝ միջազգային իրավունքի սուբյեկտի քաղաքական կամ նյութական իրավունքների և շահերի ոչ իրավաչափ խախտումը: Ընդ որում, պատճառված վնասը կարող է լինել ինչպես նյութական, այնպես էլ ոչ նյութական բնույթի, այդ թվում՝ քաղաքական:

Միջազգային իրավունքում պատասխանատվության հարցի քննարկման ժամանակ հարկ է ընդգծել, որ այն նախատեսում է ոչ թե պետությունների և ֆիզիկական անձանց համար առանձին միջազգային պատասխանատվություն, այլ նրանց միջազգային պատասխանատվության տարբեր տեսակներ: Պետությունները միջազգային-իրավական պատասխանատվություն են կրում, իսկ ֆիզիկական անձինք՝ քրեաիրավական, այդ թվում նաև անմիջականորեն միջազգային իրավունքի նորմերի հիման վրա¹:

Որպես ասվածի ապացույց կարող է ծառայել 2001 թ. հոկտեմբեր ամսին «Միբիր» ավիաընկերությանը պատկանող Տու-154 ինքնաթիռի կործանումը, ինչը տեղի ունեցավ Ղրիմում ուկրաինական հակաօդային պաշտպանության ուժերի ուսումնական վարժանքների ժամանակ արձակված С-200 զենիթային հրթիռի հարվածից:

1929 թ. Վարշավայի կոնվենցիայի համաձայն պատասխանատվություն պետք է կրի ինքնաթիռի շահագործողը, ով, որպես կանոն, համարվում է այն անձը, որը շահագործում է նշված ինքնաթիռը վնասի պատճառման պահին: Գրանցված սեփականատերը համարվում է շահագործող այնքան ժամանակ, քանի դեռ չի ապացուցել, որ այդպիսին է հանդիսանում որևէ այլ անձ: Վարշավայի կոնվենցիայի 4-րդ հոդվածը քննության է առնում ինքնաթիռի չարտոնված օգտագործման, այսինքն՝ քաղաքացիական ավիացիայի գործունեության մեջ անօրինական միջամտության դեպքերը: Օդանավի անօրինական օգտագործման դեպքում ընդհանուր կանոնի համաձայն պատասխանատվություն են կրում և՛ անօրինական, և՛ օրինական օգտագործողները:

¹ St' u Ляхов А. Г., Принцип обеспечения безопасности международной гражданской авиации: автореф. дис. канд. юрид. наук/ А. Г. Ляхов; М., 1996 г., 126-129:

1952 թ. Հռոմի կոնվենցիան շահագործողին պատասխանատվությունից ազատելու համար օգտագործում է անհաղթահարելի ուժի ազդեցության հետևանքների դասական դեպքերը, սակայն այդ ցանկը սահմանափակ է, և ընդլայնման ենթակա չէ. «...ցանկացած անձ, ով պետք է պատասխանատվություն կրեր Կոնվենցիայի դրույթների համաձայն, պատասխանատվություն չի կրում, եթե վնասը հանդիսանում է զինված հակամարտության կամ քաղաքացիական խռովությունների ուղղակի հետևանք, կամ եթե այդ անձը զրկվել է օդանավն օգտագործելու հնարավորությունից պետական մարմինների ակտի հիման վրա»¹:

Հռոմի կոնվենցիան կարգավորում է նաև օդանավերի թռիչքների ժամանակ պարբերաբար տեղի ունեցող՝ օդում ինքնաթիռների բախման դեպքում առաջացող պատասխանատվության հետ կապված հարցերը:

Ինչպես արդեն նշվեց վերոգրյալում, միջազգային օդային իրավունքում պետությունը գործում է որպես միջազգային թռիչքների և միջազգային ուղևորափոխադրումների, բեռնափոխադրումների բնագավառում հանրային-իրավական շահեր ունեցող հանրային-իրավական և քաղաքացիական-իրավական սուբյեկտ: Այդ շահերի թվին է դասվում աջակցությունն ավիաընկերությունների գործունեությանը, որոնք իրականացնում են կանոնավոր և անկանոն միջազգային ավիափոխադրումներ, ինչը հանդիսանում է միջազգային օդային իրավունքի կարևորագույն գործառույթներից մեկը: Նշված գործառույթը գործնականում իրացվում է մասնավոր իրավունքի՝ ավիացիոն հարաբերությունների ոչ պետական սուբյեկտներին ուղղված նորմատեղծման ընթացքում: Այս տեսակետից միջազգային հանրային օդային իրավունքը նպաստում է միջազգային մասնավոր իրավունքի զարգացմանը: Ընդ որում, հարկ է նշել, որ օդային հաղորդակցության ոլորտում պատասխանատվությունը բավականին լայն է, քանի որ այն ներառում է պետության միջազգային-իրավական պատասխանատվությունը և պետության ու ավիափոխադրողի քաղաքացիաիրավական պատասխանատվությունը՝ ուղևորի կյանքին, առողջությանը և ուղեբեռին պատճառված վնասի մատով:

¹ St' u www.miripravo.ru/laws/perevoz/warsaw-gvad-r.htm

Վարչավայի կոնվենցիայի 3-րդ հոդվածի համաձայն՝ ուղևորներ տեղափոխելու դեպքում փոխադրողը պարտավոր է տալ տուներ, իսկ ուղեբեռ տեղափոխելու դեպքում՝ ստացական, որում պարտադիր կերպով պետք է նշում լինի այն մասին, որ փոխադրումը ենթարկվում է Վարչավայի կոնվենցիայով սահմանված պատասխանատվության վերաբերյալ կանոններին:

Այս առումով հետաքրքիր է այն հանգամանքն, որ ինչպես Վարչավայի կոնվենցիայի 3-րդ և 4-րդ հոդվածների, այնպես էլ Մոնրեալի կոնվենցիայի 3-րդ և 9-րդ հոդվածների համաձայն, տոմսի և ուղեբեռի ստացականի բացակայությունը, անճշտությունը կամ կորուստը չի ազդում ոչ փոխադրման պայմանագրի գոյության, ոչ էլ վավերականության վրա: Միաժամանակ, եթե փոխադրողն ուղևորներին ընդունում է առանց նրանց տոմս հատկացնելու, կամ եթե փոխադրողն ուղեբեռն ընդունում է առանց ստացական տալու, նա գրկվում է Վարչավայի կոնվենցիայի այն դրույթների վկայակոչման իրավունքից, որոնք նրան ազատում են պատասխանատվությունից կամ սահմանափակում են այն: Սակայն, Մոնրեալի կոնվենցիան իրավունք է վերապահում ավիափոխադրողին վկայակոչելու այդ կոնվենցիայի այն դրույթները, որոնք նրան պատասխանատվությունից ազատում են կամ սահմանափակում են այն¹:

Այս մտեցումը պատահական չէ, քանի որ Մոնրեալի կոնվենցիան նախատեսում է ավիափոխադրողների համար ավելի խիստ պատասխանատվություն, իսկ այս նորմով նախատեսված իրավակարգավորումը դիտվում է որպես միջազգային ավիափոխադրողներին վերապահվող յուրօրինակ «փոխհատուցումային արտոնություն»: Մասնավորապես, Մոնրեալի կոնվենցիան նախատեսում է ավիափոխադրողի պատասխանատվության չափերի վերանայում՝ հաշվի առնելով արժեզրկման գործակիցը:

Վարչավայի կոնվենցիան մանրամասն դրույթներ է պարունակում փոխադրողի պատասխանատվության մասին: Ինչպես նշված է Կոնվենցիայի 17 հոդվածում, փոխադրողը պատասխանատվություն է կրում այն վնասների համար, որոնք առաջացել են ուղևորի մահվան, խեղանդամության կամ այլ մարմնական վնասվածքներ հասց-

¹ See <http://www.aviation.go.th/airtrans/airlaw/content.html>:

նելու պատճառով, որը տեղի է ունեցել օդանավի մեջ կամ օդանավի թռիչքի կամ օդանավի վայրէջքի ժամանակ:

Վարչավայի կոնվենցիան չի ճանաչում կողմերի ոչ մի համաձայնություն, որը կարող է փոխադրողին պատասխանատվությունից ազատելու վերապահում պարունակել կամ որը կարող է նախատեսել ավելի մեղմ պայմաններ, քան այդպիսիք նախատեսված են կոնվենցիայով¹:

Անհրաժեշտ է նշել, որ Վարչավայի 1929 թ. կոնվենցիան չէր անդրադառնում այն դեպքին, երբ միջազգային օդային փոխադրումն իրականացվում է պայմանագրի կողմ չհանդիսացող փոխադրողի կողմից: Նման պրակտիկան բավականին տարածված է միջազգային օդային փոխադրումների բնագավառում, ուստի Վարչավայի կոնվենցիան 1961 թ. լրացվել է Գվադալախարայի կոնվենցիայով, որը նախատեսում է փոխադրումների 2 տեսակ՝ ըստ պայմանագրի և փաստացի փոխադրումների և կարգավորում է այն իրավահարաբերությունները, որոնք կապված են ուղևորի առջև ունեցած՝ ըստ պայմանագրի և փաստացի փոխադրողի պատասխանատվության հետ: Այս առումով, հնարավոր առարկություններն ու պահանջները 2 փոխադրողներին կարող են ներկայացվել հավասարապես, հայց կարող է հարուցվել ոչ միայն ըստ պայմանագրի փոխադրողի, այլև փաստացի փոխադրողի գտնվելու վայրի, կամ վերջինիս գրասենյակի գտնվելու վայրի դատարանում²:

1971 թվականին Գվատեմալայի արձանագրությամբ կրկին բարձրացվեց փոխադրողի պատասխանատվության հարցը, որով ամրագրվեց ավիափոխադրողի օբյեկտիվ պատասխանատվության սկզբունքը (պատասխանատվություն առանց մեղքի): Ավիափոխադրողն ազատվում էր պատասխանատվությունից, եթե վնասն առաջացել էր ուղևորի մեղքով:

Այսպիսով, կարող ենք արձանագրել, որ միջազգային օդային հաղորդակցության ոլորտում պետությունների պատասխանատվության հարցի իրավակարգավորումը տարբերվում է ավանդաբար ձևավորված այն մոտեցումից, որ պատասխանատվության հիմքում պետք է ընկած լինի մեղքն՝ իր տարբեր դրսևորումներով:

¹ St' u <http://www.aviation.go.th/airtrans/airlaw/content.html>:

² St' u www.miripravo.ru/laws/perevoz/warsaw_gvard_r.htm:

Միջազգային օդային հաղորդակցության ոլորտում կատարված իրավախախտման համար, ի թիվս այլնի, պատասխանատվության հիմք է հանդիսանում նաև պատճառված վնասի փոխհատուցման անհրաժեշտությունը: Միջազգային օդային իրավունքում պատասխանատվությունն առաջանում է միջազգային հանրային և մասնավոր իրավունքի նորմերի հիման վրա, որի արդյունքում պետությունը կրում է ինչպես միջազգային իրավական պատասխանատվություն, այնպես էլ պետությունը և ավիափոխադրողը կրում են քաղաքացիաիրավական պատասխանատվություն՝ ուղևորի կյանքին, առողջությանը և ուղեբեռին պատճառված վնասի մասով:

Ани Хлгатын

Аспирант кафедры Европейского и международного права ЕГУ

ИНСТИТУТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В МЕЖДУНАРОДНОМ ВОЗДУШНОМ ПРАВЕ И ЕГО ОСОБЕННОСТИ

В данной научной статье представлены особенности института ответственности в международном воздушном праве, которые возникают на основе норм международного публичного и международного частного права. Одновременно, делается ссылка на историко-сравнительный и правовой анализ международных правовых актов, содержащих норм ответственности в международном воздушном праве и на соотношение в данной области Варшавской конвенции 1929г., Чикагской конвенции 1944г. и Римской конвенции 1952г.

THE INSTITUTE OF RESPONSIBILITY IN THE INTERNATIONAL AIR LAW AND ITS PECULIARITIES

Peculiarities of the Institute of Responsibility are introduced in this article which emanate on the basis of norms concerning international public and international private law.

In the meantime historical-comparative and legal analysis of international legal acts envisaging responsibility norms in international air law and the ratio among the 1929 Warsaw, 1944 Chicago and 1952 Rome Conventions in the mentioned sphere are made reference to.

Բանալի բառեր՝ միջազգային օդային իրավունք, միջազգային պատասխանատվություն, 1944 թ. Չիկագոյի կոնվենցիա, 1929 թ. Վարշավայի կոնվենցիա, ԻԿԱՕ:

Ключевые слова: *Международное воздушное право, международная ответственность, Чикагская конвенция 1944г., Варшавская конвенция 1929 г., ИКАО.*

Key words: *International Air Law, international responsibility, the 1944 Chicago Convention, the 1929 Warsaw Convention, ICAO.*