
**ԾՈՎԱՅԻՆ ԵՒՔ ՉՈՒՆԵՑՈՂ ԵՐԿՐՆԵՐԻ ՏԱՐԱՆՑԻԿ
ԻՐԱՎՈՒՆՔՆԵՐԻ ԻՐԱՑՄԱՆ ԻՐԱՎԱՔԱՂԱՔԱԿԱՆ ՀԻՄՔԵՐԸ**

ՏԻԳՐԱՆ ՁԱՔԱՐՅԱՆ

Միջազգային իրավական ռեժիմների թուլացման այս ժամանակաշրջանում, երբ միջազգային հարաբերությունների ռեալիստական բնույթն սկսում է վերածնունդ ապրել, իրավաքաղաքական հարթությունը ձեռքովում է երկու մասի՝ քաղաքականի գերակայությամբ: Իրավունքի իրացումը դառնում է քաղաքական խնդիր, ուստի միայն իրավական հիմքերը բավարար չեն՝ երաշխավորելու պետության որևէ շահի կամ նպատակի իրականացումը:

Երբ որևէ շահի կամ նպատակի իրականացումը հակասում է միջազգային իրավունքում ամրագրված նորմերին, լրացուցիչ խնդիրներ են առաջանում հանրությանը քաղաքականության բարոյական կողմը ներկայացնելիս: Երկրները, սակայն, միշտ էլ գտնում են իրավական սկզբունքները յուրովի մեկնաբանելու հնարավորություններ, և վերջ ի վերջո հենց իրենք են սահմանում այդ սկզբունքները:

Ինչպես միջազգային իրավունքի մի շարք այլ սկզբունքների պարագայում, ցամաքով շրջափակված երկրների տարանցիկ իրավունքի՝ դեպի ծով ազատ ելք ունենալու սկզբունքը ևս որոշակի մրցակցության մեջ է միջազգային իրավունքի մեկ այլ՝ երկրների ինքնիշխանության սկզբունքի հետ¹: Չէ՞ որ այդ տարանցումը պետք է տեղի ունենա մեկ այլ ինքնիշխան երկրի տարածքով:

Այս մրցակցությունը նաև արտահայտված է ոլորտը կարգավորող միջազգային իրավական հիմնական փաստաթղթերում: «Ծովային իրավունքի մասին» Միավորված ազգերի կազմակերպության (ՄԱԿ) 1982 թ. կոնվենցիան² թեև 125-րդ հոդվածի մի կետով ամրագրում է, որ «դեպի ծով ելք չունեցող պետություններն ունեն ծովից և դեպի ծով մուտքի իրավունք» և «օգտվում են տարանցիկ պետությունների տարածքներով բոլոր տրանսպորտային միջոցներով **տարանցման ազատությունից**», մեկ այլ կետով, սակայն, հավելում է, որ «տարանցիկ պետությունները, իրականացնելով իրենց **լիակատար ինքնիշխանությունն իրենց տարածքի նկատմամբ**, իրավունք ունեն ձեռնարկել բոլոր

¹ Տե՛ս **K. Uprety**, *Landlocked States and Access to the Sea: An Evolutionary Study of a Contested Right* // *Penn State International Law Review*, Vol. 12, № 3, 1994, էջ 437:

² Տե՛ս United Nations Convention on the Law of the Sea, Montego Bay, 1982 // *United Nations, Treaty Series*, Vol. 1833, № 31363:

անհրաժեշտ միջոցները, որոնք պետք է ապահովեն, որ սույն մասում դեպի ծով ելք չունեցող պետությունների համար նախատեսված իրավունքներն ու հնարավորությունները որևէ ձևով չտոնահարեն տարանցիկ պետության օրինական շահերը»։ Հոդվածի 3-րդ կետը սահմանում է դեպի ծով մուտքի իրավունքի իրացման քաղաքական նախապայմանը։ «Տարանցման ազատության իրականացման պայմաններն ու կարգը պետք է **համաձայնեցվեն** դեպի ծով ելք չունեցող շահագրգիռ պետությունների և տարանցիկ պետությունների միջև՝ երկկողմ, ենթատարածաշրջանային կամ տարածաշրջանային համաձայնագրերի միջոցով»։ Այդ համաձայնեցումը քաղաքական գործընթաց է³։

Տարանցիկ և ցամաքով շրջափակված երկրների քաղաքական փոխհարաբերությունների մակարդակն ուղիղ համեմատական է տարանցման պայմանների որակին։ Որքան սերտ են կապերը, այնքան ավելի բարենպաստ են կարգավորումները, ինչպես օրինակ՝ «Եվրոպական միության անդամ՝ ցամաքով շրջափակված երկրները միայն տեսականորեն են շրջափակված»⁴։ Եվ հակառակը՝ քաղաքական խնդիրները կարող են բացասաբար ազդել տարանցման պայմանների վրա։ Որոշ դեպքերում⁵ երկրներն ընդհանրապես չեն տրամադրում իրենց տարածքը տարանցման համար, ինչպես օրինակ՝ Թուրքիան շրջափակել է Հայաստանը, և հայկական ապրանքները չեն կարող ամենակարճ ուղիով հասնել Միջերկրական ծով, որի նավահանգիստներից բեռնափոխադրումները Սև ծովի համեմատ մի քանի անգամ ավելի էժան են⁶։

Ուշագրավ է այն փաստը, որ ծովային ելք չունեցող երկրների տարանցման իրավունքների վերաբերյալ միջազգային կարևոր կոնվենցիաների մեծ մասը վավերացրել են ավելի շատ թվով տարանցիկ, քան ցամաքով շրջափակված երկրներ, ընդ որում՝ երեք կարևորագույն փաստաթղթերը՝ «Դեպի ծով ելք չունեցող պետությունների տարանցիկ

³ Երկկողմ և բազմակողմ համաձայնագրերի դերի մասին տե՛ս **E. Bayeh**, *The Rights of Land-Locked States Under the International Law: The Role of Bilateral/Multilateral Agreements* // *Social Sciences*. Vol. 4, № 2, 2015, էջ 29-30, **A. Yeghiazarian**, *Armenia as a Landlocked State: Transit Opportunities* // *Central Asia and the Caucasus*, Vol. 15, № 4, էջ 89, **A. S. Gevorgyan**, *The Transit Regime for Landlocked States: International Law and Development Perspectives* // *A Master's Essay*, American University of Armenia, Yerevan, 2011, էջ 15: Տարածաշրջանային կարգավորումների՝ երկկողմ համաձայնագրերի նկատմամբ առավելությունների մասին տե՛ս **P. De**, *Why is trade at borders a costly affair in South Asia? An empirical investigation* // *Contemporary South Asia*, Volume 19, Issue 4, 2011, էջ 446:

⁴ **H. Tuerk**, *The Landlocked States and the Law of the Sea*, Lecture Series, Office of Legal Affairs, United Nations // https://legal.un.org/avl/lst/Tuerk_LOS.html (հասանելի է 14.12.19): Համեմատի՛ր **Ա. Մարկոսյան, Բ. Ավագյան**, *Դեպի ծով ելք չունեցող երկրների տնտեսությունների զարգացման հեռանկարները* // *Բանբեր ՀՊՏՀ*, 2(26), 2012, էջ 37-38:

⁵ Տե՛ս **T. Snow, M. Faye, J. McArthur and J. Sachs**, *Country case studies on the challenges facing landlocked developing countries* // *Human Development Occasional Papers* (1992-2007), UNDP, 2003, էջ 13-14:

⁶ Տե՛ս **T. Jrbashyan, H. Barseghyan, V. Slobodyanyuk, A. Shaboyan**, *Study of the Economic Impact on the Armenian Economy from Re-Opening of the Turkish-Armenian Borders* // *Armenian-European Policy and Legal Advice Center*, Yerevan, 2005, էջ 15:

առևտրի մասին» Նյու Յորքի 1965 թ⁷., «Օովային իրավունքի մասին» ՄԱԿ-ի 1982 թ. կոնվենցիաները և Առևտրի համաշխարհային կազմակերպության (ԱՀԿ) «Առևտրի դյուրացման մասին» 2014 թ. համաձայնագիրը⁸, վավերացրել են համապատասխանաբար՝ 18, 20 և 21 ծովային ելք չունեցող երկրներ: Մինչդեռ ծովային ելք չունեցող զարգացող երկրների շարքին, առանց ցամաքով շրջափակված եվրոպական զարգացած երկրների, դասվում է 32 պետություն*:

Աղյուսակ 1

Օովային ելք չունեցող երկրների տարանցման իրավունքների և առևտրի դյուրացման վերաբերյալ միջազգային կարևոր կոնվենցիաների վավերացումը

Կոնվենցիա	ՄեՉԾԵ**	Երկրներ	Տարանցիկ	Ընդհանուր
ԱՀԿ-ի «Առևտրի դյուրացման մասին» համաձայնագիր (2014)	21	25	135	
Համաշխարհային մաքսային միության (ՀՄՄ) Կիոտոյի վերանայված կոնվենցիա ⁹ (2006)	19	23	113	
«Օովային իրավունքի մասին» ՄԱԿ-ի կոնվենցիա (1982)	20	29	168	
«ՄՃՓ*** գրքուկի կիրառմամբ բեռների միջազգային փոխադրման մասին» մաքսային կոնվենցիա ¹⁰ (1975)	11	7	73	
«Դեպի ծով ելք չունեցող պետությունների տարանցիկ առևտրի մասին» Նյու Յորքի կոնվենցիա (1965)	18	5	43	
«Տարանցման ազատության մասին» Բարսելոնայի կոնվենցիա ¹¹ (1921)	7	7	53	

Աղբյուրը՝ Առավել նվազ զարգացած, դեպի ծով ելք չունեցող զարգացող և փոքր կղզիական զարգացող երկրների հարցերով ՄԱԿ-ի բարձր հանձնակատարի գրասենյակ¹²

⁷ St u Convention on Transit Trade of Land-locked States, New York, 1965 // United Nations, Treaty Series, Vol. 597, № 8641:

⁸ St u Protocol amending the Marrakesh Agreement establishing the World Trade Organization, Geneva, 2014 (որոշ հեղինակներ 2013 թվականն են նշում՝ համաձայնագրի ստորագրմանը նախորդած համաժողովի անցկացման տարեթվով պայմանավորված) // WTO Documents, WT/L/940:

* Ադրբեջան, Աֆղանստան, Բոթսվանա, Բոլիվիա, Բուրան, Բուրկինա Ֆասո, Բուրունդի, Եթովպիա, Զամբիա, Զիմբաբվե, Թուրքմենստան, Լաոս, Լեսոտո, Կենտրոնական Աֆրիկյան Հանրապետություն, Հայաստան, Հարավային Սուդան, Հյուսիսային Մակեդոնիա, Ղազախստան, Ղրղզստան, Մալավի, Մալի, Մոլդովա, Մոնղոլիա, Նեպալ, Նիգեր, Չադ, Պարագվայ, Ռուանդա, Սվազիլենդ, Տաջիկստան, Ուգանդա, Ուզբեկստան:

** Օովային ելք չունեցող զարգացող երկրներ:

⁹ St u Protocol of amendment to the International Convention on the simplification and harmonisation of customs procedures, Brussels, 2006 (Revised Kyoto Convention) // United Nations, Treaty Series, Vol. 2370, № 13561:

*** Միջազգային ճանապարհային փոխադրումներ:

¹⁰ St u Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets, Geneva, 1975 // United Nations, Treaty Series, Vol. 1079, No. 16510:

¹¹ St u Convention and Statute on Freedom of Transit, Barcelona, 1921 // League of Nations, Treaty Series, Vol. 7, № 171:

¹² St u **UN-OHRLLS**, Achieving the SDGs in Landlocked Developing Countries through Connectivity and Trade Facilitation, 2018, էջ 6:

Միջազգային կոնվենցիաները լրացուցիչ լծակ են ծովային ելք չունեցող երկրների դիվանագիտական զինանոցում տարանցման բարենպաստ պայմաններ ստեղծելու շուրջ բանակցություններ վարելիս, սակայն դրանց վավերացումը պարտադիր նախապայման չէ ցանկալի կարգավորումներ ապահովելու գործում:

Կան դեպքեր, երբ երկրները չեն վավերացրել վերոնշյալ միջազգային կոնվենցիաները, սակայն երկկողմ համաձայնագրերով ստեղծել են տարանցման շահեկան պայմաններ: Օրինակ՝ տարանցման համար աշխարհում ամենաբարենպաստ պայմաններից մեկն ունի Բուրթանը, որին չի խանգարել այն, որ Հնդկաստանը չի ստորագրել Նյու Յորքի կոնվենցիան, ավելին՝ Բուրթանը ևս չի վավերացրել «Շովային իրավունքի մասին» կոնվենցիան: Երկու երկրների միջև հաստատված առանձնահատուկ քաղաքական կապերի շնորհիվ Հնդկաստանի տարածքով իրականացվող տարանցումը «փաստացի վերահսկվում է Բուրթանի մաքսային ծառայության ներկայացուցչի կողմից»¹³:

Ե՛վ Հայաստանը, և՛ Վրաստանը վավերացրել են տարանցման վերաբերյալ վերոնշյալ երեք կարևորագույն համաձայնագրերը: Ավելին՝ Հայաստանի և Վրաստանի միջև կնքված երկկողմ համաձայնագրի համաձայն¹⁴՝ փոխադարձ հիմքերով բեռնափոխադրողներից չեն զանձվում տարանցիկ փոխադրման վճարներ և ճանապարհային հարկեր, ինչը, սակայն, ըստ Համաշխարհային բանկի՝ հավասարաչափ չի կիրառվում¹⁵: Համաշխարհային բանկը առաջարկում է Հայաստանի կառավարությանը «բանակցություններ վարել Վրաստանի տարածքով անցնող տարանցիկ ուղու բարելավման, Փոթիում Հայաստանի համար առանձնացված բեռնափոխադրումների տերմինալի ստեղծման, սևծովյան լաստանավերի հուսալիության բարձրացման հարցերի շուրջ»¹⁶:

¹³ Chakra Infrastructure Consultants, UNCTAD, Review of Progress in the Development of Transit Transport Systems in the India, Nepal and Bhutan Subregion, Geneva, 2001, էջ 22: Տե՛ս նաև Protocol to the Agreement on Trade, Commerce and Transit between the Government of the Republic of India and Royal Government of Bhutan, Thimphu, 2016, էջ 2 // https://commerce.gov.in/writereaddata/UploadedFile/MOC_636404697883366996_Agreement_between_India_Bhutan_12th_Nov_2016.pdf (հասանելի է 16.12.19):

¹⁴ Տե՛ս «Համաձայնագիր ՀՀ Կառավարության և Վրաստանի Կառավարության միջև միջազգային ավտոմոբիլային հաղորդակցության մասին», հոդված 8, Թբիլիսի, 2006 թ., // <https://www.arlis.am/DocumentView.aspx?docid=30245> (հասանելի է 16.12.19):

¹⁵ Տե՛ս Համաշխարհային բանկ, «Հայաստանի Հանրապետություն. Կուտակում, մրցակցություն և մրցակցելիություն», Վաշինգտոն, 2013, էջ 93:

¹⁶ Նույն տեղում, էջ XXXV: Վրացական նավահանգիստներում հայկական տերմինալ ունենալու, սեփական լաստանավեր ձեռք բերելու մասին քննարկումները Հայաստանի քաղաքական շրջանակներում սկսվել են դեռևս 1990-ականներից: Վերջին շրջանում ՀՀ իշխանություններն ակտիվացրել են այդ ուղղությամբ աշխատանքները: ԱԺ տարածաշրջանային և եվրասիական ինտեգրման հարցերի մշտական հանձնաժողովի նախագահի տեղակալի կողմից մշակվում է ծովային նավահանգիստ ունենալու օրենսդրական նախաձեռնություն (տե՛ս «Մշակվում է ծովային օրենսդրություն, որը հնարավորություն կտա ՀՀ-ին Փոթի նավահանգստում սեփական դրոշով նավեր ունենալ. «Իմ քայլ» պատգամավոր» // <https://www.tert.am/am/news/2019/05/14/pambukhchyan/>

Աղյուսակ 2

Հայաստանի, Վրաստանի, Իրանի և Թուրքիայի կողմից ծովային ելք չունեցող երկրների տարանցման իրավունքների և առևտրի դյուրացման վերաբերյալ միջազգային կարևոր կոնվենցիաների վավերացումը

Կոնվենցիա	Հայաստան	Վրաստան	Իրան	Թուրքիա
ԱՀԿ-ի «Առևտրի դյուրացման մասին» համաձայնագիր (2014)	20/03/2017	22/02/2017	-	22/02/2017 ¹⁷
ՀՄՄ-ի Կիոտոյի վերանայված կոնվենցիա (2006)	19/07/2013	07/11/2018	23/02/2016	03/05/2006
«Ծովային իրավունքի մասին» ՄԱԿ-ի կոնվենցիա (1982)	9/12/2002	21/03/1996	-	-
«ՄՃՓ գրքույկի կիրառմամբ բեռների միջազգային փոխադրման մասին» մաքսային կոնվենցիա (1975)	8/12/1993	24/03/1994	16/08/1984	12/11/1984
«Ղեպի ծով ելք չունեցող պետությունների տարանցիկ առևտրի մասին» Նյու Յորքի կոնվենցիա (1965)	24/05/2013	2/06/1999	-	25/03/1969
«Տարանցման ազատության մասին» Բարսելոնայի կոնվենցիա (1921)	-	-	29/01/1931	27/06/1933

Աղբյուրը՝ ՄԱԿ-ի պայմանագրերի ժողովածու, ՀՄՄ

Թեև Վրաստանի՝ դեպի Արևմուտք ձգտումներն ու ԵԱՏՄ-ին Հայաստանի անդամակցությունը հայ-վրացական երկկողմ հարաբերություններում խոչընդոտ չեն, սակայն նաև չեն նպաստում տարանցման պայմանների բարելավմանը: Հայաստանի համար շատ ավելի հեշտ կլիմեր բանակցել տարանցման առավել ձեռնտու կարգավորումների շուրջ, եթե երկու երկրներն արտաքին քաղաքական նույն ուղղությամբ շարժվեն:

Եթե չլինի փոխադարձ շահը, ծովային ելք չունեցող երկրների տա-

2998419 (հասանելի է 15.12.19)): 2019 թ. նոյեմբերի 13-ին ՀՀ տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարար Սուրեն Պապիկյանը հայտարարեց, որ ուսական կողմի հետ բանակցություններ են ընթանում 2 լաստանավ ձեռք բերելու շուրջ (տե՛ս «Բանակցություններ են տարվում Վերին Լարսին այլընտրանք գտնելու համար. հնարավոր է լաստանավեր ձեռք բերվեն. Սուրեն Պապիկյան» // <https://www.tert.am/am/news/2019/11/13/papikyan/3140022> (հասանելի է 15.12.19)):

¹⁷ Թուրքիան թեև չի խոչընդոտել Հայաստանի անդամակցությունը ԱՀԿ-ին, մինչ օրս կիրառում է Մարաքեշի համաձայնագրի 13-րդ հոդվածը (տե՛ս Marrakesh Agreement Establishing the World Trade Organization, Marrakesh, 1994, Article XIII // United Nations, Treaty Series, Vol. 1867, № 31874), համաձայն որի՝ հրաժարվում է Հայաստանի նկատմամբ իրականացնել համաձայնագրի դրույթները (տե՛ս Invocation by the Republic of Turkey of Article XIII of the Marrakesh Agreement Establishing the World Trade Organization with respect to the Republic of Armenia, Communication dated 29 November 2002 // WTO Documents, WT/L/501):

րանցիկ իրավունքները չեն իրացվի: Տարանցման վերաբերյալ միջազգային կոնվենցիաներն ընդհանրապես ուժի մեջ չէին մտնի, եթե տարանցիկ երկրները չհետապնդեին իրենց շահերը: Հարևանների տնտեսական զարգացմանը զուգընթաց՝ տարանցման աճող ծավալները մեծացնում են թե՛ ուղղակի, թե՛ անուղղակի եկամուտները¹⁸: Հայաստանն ու Վրաստանն ունեն նաև փոխադարձ քաղաքական շահ, որովհետև, չնայած Ռուսաստանի հետ լարված հարաբերություններին, դեպի Արևմուտք ձգտումներին և Թուրքիայի ու Ադրբեջանի հետ ռազմավարական գործընկերությանը, Վրաստանը քաղաքակրթական առումով տարբեր է վերջիններից, զգում է թյուրքական օղակի սեղմման հնարավոր վտանգներն¹⁹ ու Հայաստանի հետ համագործակցության ռազմավարական անհրաժեշտությունը:

Տարանցման ձեռնտու պայմանների համաձայնեցումը կարող է առավել խրթին դառնալ ցամաքով շրջափակված այն երկրների համար, որոնք, աշխարհագրությամբ կամ քաղաքական զարգացումներով պայմանավորված, ոչ թե մի քանի, այլ մեկ երկրի տարածքով են իրականացնում կապը դեպի ծով²⁰: Օրինակ՝ Հնդկաստանը պատմական տարբեր փուլերում, օգտվելով իր աշխարհագրական բարենպաստ դիրքից, տարանցման հարցը որպես ճնշման գործիք է կիրառել Նեպալի դեմ քաղաքական խնդիրներ լուծելիս²¹: Հայաստանն իր արտաքին առևտրաշրջանառության գերակշռող մասն իրականացնում է Վրաստանի տարածքով: Վրացական ուղղությամբ արտահանման և ներմուծման ծախսերը կնվազեն, եթե Թուրքիան վերացնի շրջափակումը, և տարանցման նոր ուղի գործարկվի²²:

Երբեմն աշխարհաքաղաքական զարգացումները ևս դժվարություններ են ստեղծում տարանցիկ երկրների հետ հարաբերություններում: Թեև Հայաստանը Իրանի հետ հարաբերություններում չունի քաղաքական խնդիրներ, խնդիրներ ունեն Հայաստանի գործընկերները՝ հատկապես Ամերիկայի Միացյալ Նահանգները, որի պատժամիջոցների վտանգն

¹⁸ Տե՛ս **Գ. Նազարյան, Դ. Հախվերդյան, Ա. Եղիազարյան, Ա. Գրիգորյան, Ա. Փախլյան, Ա. Աբրահամյան**, Օովային էլք չունեցող երկրների միջազգային մրցունակության հիմնախնդիրները (ՀՀ օրինակով), Եր., 2013, էջ 50-51:

¹⁹ Տե՛ս **Ա. Նավասարդյան**, Վրաստանի և հարևանների միջև տնտեսական փոխհարաբերությունների զարգացման հեռանկարները // 21-րդ դար, թիվ 2(61), 2016, էջ 9-14:

²⁰ Տե՛ս **M. I. Glassner**, Access to the Sea for Developing Land-Locked States, The Hague, 1970, էջ 5:

²¹ Տե՛ս **M. Faye, J. McArthur, J. Sachs and T. Snow**, The Challenges Facing Landlocked Developing Countries // Journal of Human Development, 5:1, 2004, էջ 36: Քաղաքական բաղադրիչի կարևորության մասին է խոսում այն հանգամանքը, որ չնայած Հնդկաստանի թե՛ Բուրմանի, թե՛ Նեպալի հետ կնքած երկկողմ համաձայնագրերում «ազգերի առավել բարենպաստության» մոտեցման արկայությունը՝ Բուրմանը տարանցման ավելի ձեռնտու պայմաններ է ստացել (տե՛ս **P. De**, Why is trade at borders a costly affair in South Asia? An empirical investigation // Contemporary South Asia, Volume 19, Issue 4, 2011, էջ 449):

²² Տե՛ս **T. S. Parsadanyan**, Regional analysis in the World Trade Organization (WTO) context by the example of Armenia // Economics, № 6(38), 2018, էջ 59:

առևտրատնտեսական հարցերում կարող է կաշկանդող ազդեցություն ունենալ²³: Ռուս-վրացական հակասությունները մինչ օրս խոչընդոտում են կյանքի կոչել «Մաքսային վարչարարության և ապրանքների առևտրի մոնիթորինգի մեխանիզմի հիմնական սկզբունքների մասին» 2011 թ. համաձայնագիրը²⁴: Հայաստանը շահագրգռված է համաձայնագրի կիրառմամբ²⁵, քանի որ Արխագիայի և Հարավային Օսիայի տարածքով տրանսպորտային տարանցիկ միջանցքների գործարկումը կբարելավի Վրաստանի տարածքով հայկական բեռների տարանցման պայմանները:

Մեր օրերում իրավունքի իրացումը կախում ունի ուժային և ֆինանսական կենտրոնների վարած քաղաքականությունից ու շահերից: Այդ կենտրոնները՝ ԱՄՆ-ն, Ռուսաստանը, ԵՄ-ն, Չինաստանը, ուղղակի ազդեցություն ունեն թե՛ տարանցիկ, թե՛ ծովային ելք չունեցող երկրների վրա: Հաճախ հենց դրանց հետ հարաբերություններից է կախված տարանցիկ իրավունքների իրացումը: Ուստի այդ համատեքստում վրացական և իրանական ուղղություններով Հայաստանի տարանցիկ հնարավորությունները կարող են բարելավվել Վրաստանի դեպքում ԵՄ-ի, Իրանի դեպքում՝ Ռուսաստանի գործոնների ազդեցությամբ:

Պակաս կարևոր չէ նաև անվտանգության բաղադրիչը: Երկրների՝ դեպի ծով ելք ունենալու անհրաժեշտությունն ու ձգտումը տարբեր դարերում հանգեցրել են արյունալի պատերազմների²⁶: Այսօր այդ վտանգները նույնպես կան, և դրանք չեզոքացնելու համար պետք է վերացնել նախադրյալները. տարանցման վերաբերյալ կոնվենցիաների իրագործումը հենց այդ նախադրյալների չեզոքացմանն է ուղղված, ուստի նաև խաղաղությանն է նպաստում:

Դեռևս հին հույներն «իրավունքը քաղաքական իմաստով էին ընկալում»²⁷: Այսօր ևս առանց քաղաքական կշռի միջազգային իրավունքը

²³ «Միևնույն ժամանակ մենք շատ բաց ենք եղել մեր իրանական գործընկերների հետ՝ հստակեցնելու, թե ինչն է հնարավոր, ինչը՝ ոչ: Որովհետև մենք նաև կարևորում ենք մեր հարաբերություններն ԱՄՆ-ի հետ, մենք շատ զգայուն ենք այն ամենի նկատմամբ, ինչ զալիս է Վաշինգտոնից...», - ՀՀ ԱԳ նախարար Զոհրաբ Մնացականյանի՝ «BBC»-ի «Hard Talk» հաղորդմանը տված հարցազրույցից, Լոնդոն, 2019 թ. հոկտեմբեր // https://www.mfa.am/hy/interviews-articles-and-comments/2019/10/25/fm_hardtalk/9915 (հասանելի է 14.12.19):

²⁴ St' u Сogлашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Грузии об основных принципах механизма таможенного администрирования и мониторинга торговли товарами, Женева, 2011 // http://ips.pravo.gov.ru/?docbody=&nd=102151787&rdk=&link_id=47&intelsearch (հասանելի է 14.12.19):

²⁵ « — Я правильно понимаю, что главным бенефициаром реализации этого соглашения станет Армения? То есть что Москва это делает даже не столько для себя, сколько по просьбе Еревана? — Просьба Армении у нас действительно есть. ...», - ՌԴ ԱԳ նախարարի տեղակալ Գրիգորի Կարասինի՝ «Կոմերսանտ» թերթին տված հարցազրույցից, Մ., 2018 թ. հունվար // <https://www.kommersant.ru/doc/3528425> (հասանելի է 14.12.19):

²⁶ Օրինակների մասին տե՛ս **N. J. G. Pounds**, Political Geography, New York, 1963, էջ 265-271:

²⁷ **C. H. McIlwain**, The Fundamental Law behind the Constitution of the United States // The Constitution Reconsidered, edited by C. Read, New York, 1938, էջ 5: Տե՛ս նաև **H. J. Morgenthau**, Scientific Man vs Power Politics, Chicago, 1946, էջ 98: Միջազգային իրավունքի ռեալիստա-

բարդ է իրացվում, և տարանցման բարենպաստ կարգավորումների համաձայնեցումն առաջին հերթին կախված է քաղաքական, հետո միայն՝ իրավական հիմքերից:

Բանալի բառեր – ծովային ելք չունեցող երկրներ, տարանցման իրավունքներ, իրավունքի իրացում, իրավաքաղաքական հիմքեր, հայ-վրացական և հայ-իրանական հարաբերություններ

ТИГРАН ЗАКАРЯН – Правовые и политические основы реализации транзитных прав государств, не имеющих выхода к морю. – Ослабление международно-правовых режимов усиливает значимость политических основ для реализации прав государств. Транзитные права стран, не имеющих выхода к морю, уравниваются принципом суверенитета, потому что транзит проходит по территории другого государства. В статье рассматривается влияние правовых и политических факторов на условия транзита. Чем ближе отношения с соседними странами, тем благоприятнее режим транзита.

Ключевые слова: государства, не имеющие выхода к морю, транзитные права, реализация прав, правовые и политические основы, армяно-грузинские и армяно-иранские отношения

TIGRAN ZAKARYAN – Legal and Political Frameworks of the Realization of Transit Rights of Landlocked States. – The weakening of international legal regimes reinforces the importance of political frameworks for the realization of the rights of States. The transit rights of Landlocked States are balanced with the principle of sovereignty. Indeed, the transit takes place through the territory of another sovereign State. The paper examines the influence of legal and political factors on transit conditions. The closer the relations with neighboring countries are, the more favorable the transit regime is.

Key words: Landlocked States, transit rights, realization of rights, legal and political frameworks, Armenian-Georgian and Armenian-Iranian relations

Ներկայացվել է՝ 29.01.2020, Գրախոսվել է՝ 09.03.2020, Ընդունվել է սպագրության՝ 25.05.2020

կան ընկալման մասին տե՛ս **O. Jüterssonke**, Realist Approaches to International Law // The Oxford Handbook of the Theory of International Law, edited by A. Orford, F. Hoffmann, Oxford, New York, 2016, էջ 327-344: