

# Թուրքիայի Հանրապետության կողմից Հայաստանի Հանրապետության շրջափակումը որպես միջազգային իրավունքի և ստանձնած պարտավորությունների կոպիտ խախտում

Արա Պասյան

Թուրքիայի Հանրապետությունը 1993թ. հուլիսից ՀՀ նկատմամբ իրականացնում է «պատերազմական գործողություն» (*War Measure*) [1], քանի որ միջազգային իրավունքը շրջափակումը դիտարկում է որպես այդպիսին: Առ այսօր ՀՀ ձգտումը՝ ապաշրջափակել իր արևմտյան և հարավային սահմանը, ոչ մի արդյունք չի տվել: Քանի դեռ մեր արդարացի պահանջը չի խարսխվել միջազգային իրավունքի վրա՝ այսինքն չեն գործադրվել որոշակի լծակներ, մեր լավահառաչ կոչերը Թուրքիային՝ բացելու, այսպես կոչված, հայ-թուրքական սահմանը, շարունակվելու են արհամարհվել կամ պայմանագրվելու են բացարձակապես անընդունելի նախապայմաններով: Իսկ միջազգային իրավունքի ընձեռած լծակներն առկա են: Այսպես.

1. Թուրքիայի Հանրապետությունն իր կնքած առաջին իսկ միջպետական փաստաթղթով՝ Լոզանի պայմանագրով (24 հուլիսի, 1923թ.), իր հավատարմությունն է հայտնել ազատ և ոչ խտրական տարանցիկ փոխադրումներն ապահովող Բարսելոնի կոնվենցիային (միջազգայնագրին), կանոնակարգին և առդիր արձանագրությանը (Բարսելոնի կոնֆերանս, սպրիլ, 1921թ.) (Convention, Statute and supplementary Protocol, Conference of Barcelona, April 1921):

Լոզանի պայմանագրի 101-րդ հոդվածը արձանագրում է հետևյալը.

*Թուրքիան պարտավորվում է հավատարիմ մնալ Տարանցիկ փոխադրումների ազատության վերաբերյալ կոնվենցիային և կանոնակարգին, որոնք ընդունվել են Բարսելոնում կայացած կոնֆերանսի կողմից 1921թ.-ի սպրիլի 14-ին, ինչպես նաև միջազգային հետաքրքրություններ կայացնող ջրուղիների աշխատակարգի վերաբերյալ նույն կոնֆերանսում 1921թ.-ի սպրիլի 19-ին ընդունված կոնվենցիային, կանոնակարգին և առդիր արձանագրությանը:*

Լոզանի պայմանագրի 101-րդ հոդվածում հիշատակվող Տարանցիկ փոխադրումների ազատության վերաբերյալ Բարսելոնի կանոնակարգի (Statute on Freedom of Transit, Barcelona) 2-րդ հոդվածը միանշանակորեն հայտարարում է, որ հանձնառու կողմը պետք է «նպաստի իր ինքնիշխանության (sovereignty) կամ իշխանության (authority) տակ գտնվող տարածքով՝ երկաթուղիով, ջրային ճանապարհով կամ ցամաքային ուղիով, միջազգային փոխադրումների իրականացմանը: Ոչ մի խտրականություն չպիտի դրվի անձանց քաղաքացիության, նավերի պատկանելության (flag), սպրանքի ծագման, մեկնակետի, մուտքի, ելքի կամ վերջնահասցեի, կամ որևէ այլ հանգամանքի պատճառով, որը վերաբերում է սպրանքների կամ նավերի սեփականությանը, բեռների պահեստավորմանը կամ բեռնափոխադրման եղանակին»:

Լոզանի պայմանագրի մեկ այլ հոդվածով՝ 104-րդ, Թուրքիան պարտավորվում է «հավատարիմ մնալ Բարսելոնի կոնֆերանսի կողմից միջազգային երկաթուղիների վերաբերյալ արված (20-ը սպրիլի, 1921թ.) հանձնարարականներին (recommendations):

Թուրքիան վերահաստատել է Բարսելոնի Տարանցիկ փոխադրումների ազատության կոնվենցիային և կանոնակարգին հավատարիմ մնալու իր պարտավորությունը 1933թ.-ի հուլիսի 27-ին՝ ուղղակիորեն միանալով վերոհիշյալ փաստաթղթերին:

2. Միացյալ ազգերի կազմակերպության Գլխավոր համաժողովի 656 լիազումար նիստը 1957թ.-ի փետրվարի 20-ին իր 1028(XI) բանաձևով առաջին անգամ անդրադարձել է ծով ելք չունեցող երկրների խնդրին [2] և առևտրի ընդլայնմանը (Land-locked countries and the expansion of international trade): Բանաձևը ճանաչելով միջազգային առևտրի զարգացման համար անծով երկրներին համապատասխան տարանցիկ հնարավորությունների տրամադրման անհրաժեշտությունը «կոչ է անում (ՄԱԿ-ի) անդամ երկրների կառավարություններին տարանցիկ առևտրի առումով լիակատար ընթրնում դրսևորել ծով ելք չունեցող անդամ երկրների կարիքներին, մասի և տրամադրել համապատասխան տարանցիկ հնարավորություններ միջազգային իրավունքի և սրակտիկայի հիման վրա» (*Invites the Governments of Member States to give full*

recognition to the land-locked Member states in the matter of transit trade and, therefore, to accord them adequate facilities in terms of international law and practice in this regard):

3. Թուրքիայի Հանրապետությունը 1969թ. մայիսի 25-ին միացել է Ծով ելք չունեցող երկրների տարանցիկ առևտրի կոնվենցիային (Նյու Յորք, 8 հուլիսի, 1965թ.) (Convention on Transit Trade of Land-locked States):

Սույն կոնվենցիայի 1-ին սկզբունքը ճանաչում է, որ «ծով ելք չունեցող երկրներից յուրաքանչյուրի համար դեպի ծով ազատ ելքը վճռորոշ սկզբունք է միջազգային առևտրի ընդլայնման և տնտեսական զարգացման համար»: (Principle I. The recognition of the right of each land-locked State of free access to the sea is an essential principle for the expansion of international trade and economic development):

Նույն կոնվենցիայի 3-րդ սկզբունքը միանշակամորեն ճանաչում է անծով երկրների դեպի ծով ազատ ելքի իրավունքը. «Որպեսզի ծովեզերք չունեցող երկրները ծովեզերք ունեցող երկրների հետ հավասարապես օգտվեն ծովերի ազատությունից, նրանք պետք է ունենան ազատ ելք դեպի ծով» (Principle III. In order to enjoy the freedom of the seas on equal terms with coastal States, States having no sea coast should have free access to the sea):

Ավելին, նշյալ կոնվենցիայի 4-րդ սկզբունքը հաստատակամորեն պնդում է, որ «տարանցիկ ապրանքների համար չպիտի գանձվի որևէ մասք»: Իսկ «տարանցիկ փոխադրումներն իրականացնող տրանսպորտային միջոցները չպիտի վճարեն հատուկ տուրքեր կամ ենթարկվեն գանձումների, որոնք ավելի բարձր են, քան վճարում են տարանցիկ երկրի տրանսպորտային միջոցները» (Goods in transit should not be subject to any customs duty. Means of transport in transit should not be subject to special taxes or charges higher than those levied for the use of means of transport of the transit country):

Ի դեպ, Վրաստանը ևս միացել է Ծով ելք չունեցող երկրների տարանցիկ առևտրի կոնվենցիային (1999թ.-ի հունիսի 2-ից): Հետևաբար վրացական իշխանությունները վրացականի համեմատ հայկական բեռնափոխադրողներից կատարելով ավելի մեծ գանձումներ, աներկբայորեն ոտնահարում են իրենց իսկ միջազգայնորեն ստանձնած պարտավորությունները:

Վերոհիշյալ սկզբունքներն ամրագրված են նշյալ կոնվենցիայի 2-րդ և 3-րդ հոդվածներում: Հոդված 2-րդի առաջին կետը նշում է. «Համաձայն սույն կոնվենցիայի պայմանների, ազատ տարանցման իրավունք պետք է տրվի փոխադրումներին և տրանսպորտի միջոցներին: (...) Համաձայն սույն կոնվենցիայի պայմանների, ոչ մի խտրականություն չպիտի դրվի, ապրանքների ծագման, մեկնակետի, մուտքի, ելքի կամ վերջնահասցեի, կամ որևէ այլ հանգամանքի պատճառով, որը վերաբերում է ապրանքների կամ նավերի սեփականությանը, ցամաքային փոխադրամիջոցներին կամ տրանսպորտի այլ օգտագործվող միջոցներին» (Article 2, Freedom of transit, 1. Freedom of transit shall be granted under the terms of this Convention for traffic in transit and means of transport. (...) Consistent with the terms of this Convention, no discrimination shall be exercised which is based on the place of origin, departure, entry, exit or destination or on any circumstances relating to the ownership of the goods or the ownership, place of registration or flag of vessels, land vehicles or other means of transport used):

3-րդ հոդվածը վերաբերում է մաքսատուրքերին և տարանցման գանձումներին. «Տարանցիկ փոխադրումները տարանցման երկրի իշխանությունների կողմից չպիտի ենթարկվեն մաքսատուրքերի, որևէ ներմուծման կամ արտահանման հարկերի վճարման, կամ տարանցմանն առնչվող որևէ այլ հատուկ գանձման» (Article 3, Customs duties and special transit dues, Traffic in transit shall not be subjected by any authority within the transit State to customs duties or taxes chargeable by reason of importation or exportation nor to any special dues in respect of transit):

Հայաստանի Հանրապետությունը մինչև հիմա չի միացել Ծով ելք չունեցող երկրների տարանցիկ առևտրի կոնվենցիային (Convention on Transit Trade of Land-locked States): Որպեսզի ՀՀ լիարժեքորեն ի վիճակի լինի իր շահերը պաշտպանել ազատ տարանցման հարցում, առաջին հերթին պետք է միանալ նշյալ և առդիր փաստաթղթերին:

Այսուհանդեձ, հաշվի առնելով, որ Թուրքիայի Հանրապետությունը, շրջափակելով Հայաստանի Հանրապետությանը, կոպտորեն ոտնահարում է.

- Լոզանի պայմանագրի (Treaty of Lausanne) (24 հուլիսի, 1923թ.) 101-րդ և 104-րդ հոդվածները;

- Բարսելոնի Տարանցման ազատության կանոնակարգի (Statute on Freedom of Transit) (20 ապրիլի, 1921թ.) 2-րդ հոդվածը;
- ՄԱԿ-ի Գլխավոր համաժողովի (Resolution of General Assembly of the UN) (20 փետրվարի, 1957թ.) №1028(XI) բանաձևը;
- Ծով ելք չունեցող երկրների տարանցիկ առևտրի կոնվենցիայի (Convention on Transit Trade of Land-locked States) (8 հուլիսի, 1965թ.) 1-ին, 3-րդ և 4-րդ սկզբունքները, ինչպես նաև 2-րդ և 3-րդ հոդվածները;

Նկատի ունենալով,

- որ ՄԱԿ-ի կանոնակարգը (հոդված 55, կետ <բ>) ՄԱԿ-ից պահանջում է խրախուսել այնպիսի պայմանների ստեղծումը, որոնք կնպաստեն *«միջազգային տնտեսական, ինչպես նաև սոցիալական, առողջապահական և հարակից խնդիրների լուծմանը և միջազգային մշակութային ու կրթական համագործակցությանը»* (The United Nations shall promote solutions of international economic, social, health, and related problems; and international cultural and educational co-operation);
- որ Հելսինկիի եզրափակիչ փաստաթուղթը (մաս 10-րդ, պարբերություն 1-ին) հանձնառու երկրներից պահանջում է միջազգայնորեն ստանձնած պարտավորությունների *«բարեխիղճ կատարումը, լինեն դրանք ածանցված միջազգային իրավունքի համընդհանուր ճանաչում գտած սկզբունքներից և կանոններից, թե լինեն ածանցված պայմանագրերից կամ այլ համաձայնագրերից, որոնց այդ երկրները մաս են կազմում համաձայն միջազգային օրենքի»* (X. The participating States will fulfill in good faith their obligations under international law, both those obligations arising from the generally recognized principles and rules of international law and those obligations arising from treaties or other agreements, in conformity with international law, to which they are parties)

ուստի, Հայաստանի Հանրապետությունը կարող է և պարտավոր է միջազգային իրավունքի հիման վրա պաշտպանել իր շահերը. նպատակամղված ու հետևողական քայլեր իրականացնել Հայաստանն ապաշրջափակելու ուղղությամբ:

Հայաստանի Հանրապետությունը որպես ՄԱԿ-ի անդամ երկիր, ՄԱԿ-ի կանոնակարգի 35-րդ հոդվածի 1-ին կետի հիման վրա, լիովին իրավասու է *«Անվտանգության խորհրդի կամ Գլխավոր համաժողովի ուշադրությանը բերել ցանկացած վեճ կամ իրավիճակ, որն իր բնույթով համապատասխանում է (սույն կանոնակարգի) 34-րդ հոդվածում վկայակոչվածին* (Article 35. 1. Any Member of the United Nations may bring any dispute, or any situation of the nature referred to in Article 34, to the attention of the Security Council or of the General Assembly):

ՄԱԿ-ի կանոնակարգի 34-րդ հոդվածն արձանագրում է. *«Անվտանգության խորհուրդը կարող է քննության առնել ցանկացած վեճ կամ իրավիճակ, որը կարող է հանգեցնել միջազգային դիմակայության կամ առաջ բերել վեճ՝ որոշելու համար, թե արդյո՞ք տվյալ վեճի կամ իրավիճակի շարունակումը կարող է վտանգել միջազգային խաղաղության և անվտանգության պահպանումը»* (Article 34. The Security Council may investigate any dispute, or any situation which might lead to international friction or give rise to a dispute, in order to determine whether the continuance of the dispute or situation is likely to endanger the maintenance of international peace and security):

Հայաստանի Հանրապետության նախաձեռնությամբ ՄԱԿ-ի Անվտանգության խորհրդի ուշադրության հրավիրումը Թուրքիայի կողմից միջազգային պարտավորությունների հետևողական չկատարման, հետևաբար միջազգային իրավունքի ակնհայտ, կոպիտ, բազմակի ու չարամիտ խախտումների վրա, լուրջ կոչվան է Հայաստանի Հանրապետությունն ապաշրջափակելու քաղաքական գործընթացում:

#### Հղումներ

1. Jack C. Plano, Roy Oltan, The International Relations Dictionary, Santa Barbara, Longman pub., 1988, p. 194.
2. Այդ ժամանակ այդ երկրները 5 էին, ներկայումս նրանք 32 են:

*առաջին անգամ տպագրվել է ԱԶԳ օրաթերթում,  
3 ապրիլի 2007թ., էջ 4*