



ԵՎՐԱՍԻԱԿԱՆ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ՄԻՈՒԹՅԱՆ ԴԱՏԱՐԱՆ

ԽՈՐՀՐԴԱՏՎԱԿԱՆ ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆ

7 ապրիլի 2025 թվականի

քաղաք Մինսկ

Եվրասիական տնտեսական միության դատարանի մեծ կոլեգիան, հետեւյալ կազմով՝ նախագահող՝ Դատարանի նախագահ Ա.Ա. Դրոնովի, զեկուցող դատավոր Մ.Տ. Կայիպովի, դատավորներ Ա.Ս. Աժիբրաիմովայի, Է.Վ. Հայրիյանի, Դ.Պ. Ալեքսանդրովի, Ա.Ա. Զաբարայի, Ե.Ժ. Իսմայիլովի, Ա.Բ. Կիշկեմբաեւի, Ն.Վ. Պավլովայի, Ա.Գ. Թունյանի,

քարտուղարությամբ՝ դատական նիստի քարտուղար Մուխամետ ուուլու Բ.,

լսելով զեկուցող դատավորին, ուսումնասիրելով գործի նյութերը,

դեկլարավելով Եվրասիական տնտեսական միության դատարանի ստատուտի 46-րդ, 47-րդ, 50-րդ, 68-րդ, 69-րդ, 73-75-րդ, 96-րդ եւ 98-րդ կետերով, Եվրասիական տնտեսական միության դատարանի կանոնակարգի 14-րդ, 72-րդ, 75-րդ եւ 85-րդ հոդվածներով,

տրամադրում է խորհրդատվական եզրակացություն ըստ Բելառուսի Հանրապետության՝ ի դեմս Բելառուսի Հանրապետության արդարադատության նախարարության, դիմումի՝ «Եվրասիական տնտեսական միության մասին» 2014 թվականի մայիսի 29-ի պայմանագրի դրույթների պարզաբանման մասին:

I. Դիմումատուի հարցերը

1. Բելառուսի Հանրապետությունը՝ ի դեմս Բելառուսի Հանրապետության արդարադատության նախարարության (այսուհետ՝ դիմումատու, Արդարադատության նախարարություն) «Եվրասիական տնտեսական միության մասին» 2014 թվականի մայիսի 29-ի պայմանագրի թիվ 2 հավելվածում պարունակվող՝ Եվրասիական տնտեսական միության դատարանի ստատուտի (այսուհետ համապատասխանաբար՝ Պայմանագիր, Միություն, Ստատուտ) 46-րդ եւ 49-րդ կետերի հիման վրա՝ Պայմանագրի դրույթները պարզաբանելու մասին դիմումով դիմել է Եվրասիական տնտեսական միության դատարան (այսուհետ՝ Դատարան):

2. Դիմումատուն նշել է, որ Պայմանագրի 86-րդ հոդվածին համապատասխան՝ Միությունում իրականացվում է համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականություն, որն ուղղված է տնտեսական ինտեգրման ապահովմանը, միասնական տրանսպորտային տարածքի հետեւողական եւ փուլային ձեւավորմանը՝ մրցակցության, բաց լինելու, անվտանգության, հուսալիության, հասանելիության եւ էկոլոգիականության սկզբունքների հիման վրա: Այդ քաղաքականության խնդիրներն են, մասնավորապես, տրանսպորտային ծառայությունների ընդհանուր շուկայի ստեղծումը եւ տրանսպորտում անվտանգության ապահովումը: Միասնական տրանսպորտային տարածքի ձեւավորումը, եվրասիական տրանսպորտային միջանցքների ստեղծումը եւ զարգացումը թվարկված են որպես համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականության հիմնական գերակայություններ:

Համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականության մասին արձանագրության (Պայմանագրի թիվ 24 հավելված, այսուհետ՝ թիվ 24 հավելված) 10-րդ կետի համաձայն՝ Միությունում օդային տրանսպորտի զարգացումն իրականացվում է համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականության իրագործման շրջանակներում՝ օդային տրանսպորտի ծառայությունների ընդհանուր շուկայի փուլային ձեւավորման

միջոցով: Թիվ 24 հավելվածի 11-րդ կետով սահմանված են օդային տրանսպորտի ծառայությունների ընդհանուր շուկայի ձևավորման սկզբունքները:

Դիմումատուն նշում է, որ Պայմանագրի «Տրանսպորտը» XXI բաժնի եւ թիվ 24 հավելվածի դրույթներով չեն կարգավորվում ուղեւորների, փոստի, բեռի եւ ուղեբեռի փոխադրման ծառայություններ վաճառելիս օդանավերի թռիչքների թույլտվությունների տրամադրման (հետկանչի) հարցերը: Ընդ որում, Միության անդամ պետություններն ապահովում են անդամ պետությունների ավիացիոն ընկերությունների ոչ խտրական մատչելիությունն ավիացիոն ենթակառուցվածքներին:

Պայմանագրի 65-րդ հոդվածի 3-րդ կետի հիման վրա՝ տրանսպորտային ծառայությունները կարգավորվում են Պայմանագրի «Տրանսպորտը» XXI բաժնի դրույթներով: Ընդ որում, Պայմանագրի «Ծառայությունների առեւտուրը, հիմնադրումը, գործունեությունը եւ ներդրումների իրականացումը» XV բաժնի դրույթները գործում են Պայմանագրի «Տրանսպորտ» XXI բաժնին չհակասող մասով: Պայմանագրի 66-րդ հոդվածի 1-ին կետի համաձայն՝ Միության անդամ պետությունները Միության մյուս անդամ պետությունների անձանց ծառայությունների առեւտրի, հիմնադրման եւ գործունեության մասով չեն ներմուծի նոր խտրական միջոցներ՝ սույն Պայմանագիրն ուժի մեջ մտնելու ամսաթվի դրությամբ գործող ռեժիմի հետ համեմատած:

Թիվ 24 հավելվածի 3-րդ կետին համապատասխան՝ դրա կիրարկումն իրականացվում է՝ հաշվի առնելով անդամ պետությունների՝ միջազգային պայմանագրերի շրջանակներում ստանձնած պարտավորությունները: Այդ միջազգային պայմանագրերին է դասվում, մասնավորապես՝ «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ի կոնվենցիան (այսուհետ՝ Չիկագոյի կոնվենցիա):

Չիկագոյի կոնվենցիայի 4-րդ հոդվածը սահմանում է, որ յուրաքանչյուր Պայմանավորվող պետություն համաձայնում է չօգտագործել քաղաքացիական ավիացիան Կոնվենցիայի նպատակներին չհամապատասխանող այլ նպատակների համար: Չիկագոյի կոնվենցիայի 11-րդ հոդվածի համաձայն՝ Կոնվենցիայի

դրույթների պահպանման պայմանով, Պայմանավորվող պետության՝ իր տարածք միջազգային աերոնավիգացիայի մեջ ընդգրկված օդանավերի մուտքի եւ ելքի մասին, ինչպես նաեւ իր տարածքում գտնվելու ընթացքում այդ օդանավերի շահագործման եւ նավիգացիայի վերաբերյալ օրենքները եւ կանոնները կիրառվում են բոլոր Պայմանավորվող պետությունների օդանավերի նկատմամբ՝ անկախ ազգային պատկանելությունից, եւ պահպանվում են այդ պետության տարածք մուտք գործելու եւ տարածքից մեկնելու ժամանակ, ինչպես նաեւ այդ տարածքում գտնվելու ընթացքում:

Միջազգային իրավունքի համընդհանուր ճանաչում ունեցող սկզբունքների հարգանքը Միության աշխատանքի սկզբունքն է, որոնց, այդ թվում՝ դասվում է պարտավորությունների պարտադիր եւ բարեխիղճ կատարման սկզբունքը (*pacta sunt servanda*), որը հանգեցնում է ազգային օրենսդրության նկատմամբ միջազգային պարտավորությունների գերակայության: Դիմումատուն համարում է, որ սեփական օդային տարածության նկատմամբ ինքնիշխանությունը չի նշանակում, որ պետությունը կարող է կամայական ձեւով բացարձակապես ցանկացած միջոց ձեռնարկել: Այդ միջոցները պետք է միջազգային օդային իրավունքի շրջանակներում լինեն, համապատասխանեն նպատակներին, այդ թվում՝ Չիկագոյի կոնվենցիային:

Ըստ դիմումատուի՝ օդային տրանսպորտի ծառայությունների ոլորտում Միության ընդհանուր շուկայի ձեւավորման անավարտությունը չի նշանակում համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականության շրջանակներում պարտավորությունների բացակայություն, որի ժամանակ տրանսպորտային ծառայությունների միասնական շուկայի ձեւավորումը հիմնական գերակայությունն է: Ավելին, այդ իրավիճակն ուժեղացնում է Միության նպատակների եւ սկզբունքների նշանակությունը, համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականության անցկացման շրջանակներում միջազգային կազմակերպության դերը:

3. Արդարադատության նախարարությունը խնդրում է պարզաբանում

տրամադրել հետևյալ հարցերի վերաբերյալ՝

1) արդյո՞ք Պայմանագրի «Ծառայությունների առևտուրը, հիմնադրումը, գործունեությունը եւ ներդրումների իրականացումը» XV բաժնի նորմերը կիրառվում են օդային տրանսպորտի ծառայությունների նկատմամբ, այդ թվում՝ Միության անդամ պետությունների առանձին տնտեսավարող սուբյեկտների գործունեության արգելքների եւ սահմանափակումների սահմանման հարցերի մասով,

2) արդյո՞ք Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովն ունի՝ Միության մեկ անդամ պետության տնտեսավարման սուբյեկտների կողմից օդային տրանսպորտով փոխադրումներ իրականացվելու առնչությամբ Միության մյուս անդամ պետության կողմից արգելքներ (սահմանափակումներ) սահմանվելու հետ կապված հարցերի ուսումնասիրման եւ այդ արգելքների (սահմանափակումների) հանման վերաբերյալ՝ կատարման համար պարտադիր որոշում կայացնելու լիազորություններ,

3) արդյո՞ք օդային տրանսպորտում տրանսպորտային ծառայությունների ընդհանուր շուկայի ստեղծման համար սահմանափակում է համարվում Միության մեկ անդամ պետության ավիացիոն իշխանությունների՝ Միության մյուս անդամ պետության տնտեսավարման սուբյեկտի որոշակի տեսակի ինքնաթիռների, օրինակ՝ «Boeing», թռիչքներ կատարելու արգելքը:

Հաշվի առնելով դիմումի եւ դրան կից լրացման մեջ դրված հարցերը եւ ի հիմնավորում դրանց՝ բերված փաստարկները, սույն գործի շրջանակներում հետազոտման են ենթակա Պայմանագրի «Ծառայությունների առևտուրը, հիմնադրումը, գործունեությունը եւ ներդրումների իրականացումը» XV (65-69-րդ հոդվածներ) եւ «Տրանսպորտը» XXI (86-87-րդ հոդվածներ) բաժինների դրույթների հարաբերակցությունը, ինչպես նաեւ Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի (այսուհետ՝ Հանձնաժողով) լիազորությունների կարգավորումը Միության իրավունքով, այդ թվում՝ օդային տրանսպորտի տրանսպորտային ծառայությունների ընդհանուր շուկայի ստեղծման կարգավորման հետ

փոխկապակցվածությամբ:

4. Ստատուտի 55-րդ կետի հիման վրա եւ Եվրասիական տնտեսական բարձրագույն խորհրդի 2014 թվականի դեկտեմբերի 23-ի թիվ 101 որոշմամբ հաստատված՝ Եվրասիական տնտեսական միության դատարանի կանոնակարգի 75-րդ հոդվածի կարգով գործը քննության նախապատրաստելու շրջանակներում հարցմամբ պահանջվել են անդամ պետությունների պետական մարմինների կարծիքները, Պայմանագրի XV, XXI բաժինների եւ Պայմանագրի թիվ 16, թիվ 24 հավելվածների դրույթների նախապատրաստման հետ կապված նյութերը, ինչպես նաեւ Հանձնաժողովի՝ որպես Միության մշտապես գործող կարգավորող մարմին, դիրքորոշումը:

Համապատասխան տեղեկատվությունը եւ նյութերը, այդ թվում՝ Պայմանագրի նախապատրաստական նյութերը, Դատարանին տրամադրել են Հայաստանի Հանրապետության արդարադատության նախարարությունը, Բելառուսի Հանրապետության արդարադատության նախարարությունը, Ղազախստանի Հանրապետության տրանսպորտի նախարարությունը, Ղրղզստանի Հանրապետության արդարադատության նախարարությունը, Ռուսաստանի Դաշնության գլխավոր դատախազությունը, Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովը:

II. Դատարանի եզրահանգումները

5. Ստատուտի 2-րդ կետի համաձայն՝ Դատարանի գործունեության նպատակը, Ստատուտի դրույթների համաձայն, Պայմանագրի, Միության շրջանակներում կնքվող միջազգային պայմանագրերի, երրորդ կողմի հետ կնքվող՝ Միության միջազգային պայմանագրերի եւ Միության մարմինների որոշումների միատեսակ կիրառությունն ապահովելն է անդամ պետությունների կողմից:

Առաջնորդվելով Ստատուտի 50-րդ կետով՝ Դատարանի մեծ կոլեգիան, արդարադատություն իրականացնելիս, կիրառում է միջազգային իրավունքի

համընդհանուր ճանաչում ունեցող սկզբունքներն ու նորմերը, Պայմանագիրը, Միության շրջանակներում կնքված միջազգային պայմանագրերը, Միության մարմինների որոշումներն ու կարգադրությունները, միջազգային սովորույթը՝ որպես համընդհանուր գործելակերպի ապացույց, որը ճանաչված է որպես իրավական նորմ:

Հաշվի առնելով Դատարանի գործունեության նպատակները, ինչպես նաև միջազգային դատարանների որոշումների նշանակությունը՝ միջազգային իրավական նորմերի ձևավորման եւ գործելու համար, Դատարանի մեծ կոլեգիան նաև հաշվի է առնում այն իրավական դիրքորոշումները, որոնք նախկինում ձևակերպվել են Դատարանի պրակտիկայում, որին, Ղազախստանի Հանրապետության պրոֆեսիոնալ հաշվապահների պալատի եւ այլ անձանց դիմումների համաձայն, Դատարանը մատնացույց է արել Դատարանի կոլեգիայի 2024 թվականի ապրիլի 23-ի որոշման 5.1 կետում: Ընդ որում, սույն գործով քննության առարկայի առնչությամբ պետք է նշել, որ նախկինում Դատարանն արդեն իսկ պարզաբանել է Պայմանագրի XV, XXI բաժինների առանձին դրույթները եւ միմյանց միջեւ դրանց փոխադարձ կապը (2017 թվականի նոյեմբերի 20-ի խորհրդատվական եզրակացություն՝ Ղրղզստանի Հանրապետության տրանսպորտի եւ ճանապարհների նախարարության դիմումի համաձայն, 2020 թվականի հուլիսի 10-ի խորհրդատվական եզրակացություն՝ Ռուսաստանի Դաշնության արդարադատության նախարարության դիմումի համաձայն):

6. «Միջազգային պայմանագրերի իրավունքի մասին» 1969 թվականի մայիսի 23-ի Վիեննայի կոնվենցիայի 31-րդ հոդվածի համաձայն՝ միջազգային պայմանագիրը պետք է բարեխղճորեն մեկնաբանվի պայմանագրի եզրույթների՝ դրանց համատեքստում ունեցած սովորական նշանակությանը համապատասխան, ինչպես նաև պայմանագրի օբյեկտի եւ նպատակների լույսի ներքո:

Պայմանագրի 1-ին հոդվածի 1-ին կետին համապատասխան՝ Միության շրջանակներում ապահովվում են ապրանքների, ծառայությունների, կապիտալի եւ աշխատուժի շարժի ազատությունը, համակարգված, համաձայնեցված կամ

միասնական քաղաքականության իրականացումը տնտեսության այն ճյուղերում, որոնք սահմանված են Պայմանագրով եւ Միության շրջանակներում կնքվող միջազգային պայմանագրերով:

Պայմանագրի 3-րդ հոդվածի համաձայն՝ Միության գործունեության հիմնական սկզբունքների շարքին է դասվում, այդ թվում՝ անդամ պետությունների փոխշահավետ համագործակցությունը, իրավահավասարությունն ապահովելը եւ ազգային շահերը հաշվի առնելը:

Պայմանագրի 4-րդ հոդվածը՝ որպես Միության հիմնական նպատակներից մեկը, սահմանում է Միության շրջանակներում ապրանքների, ծառայությունների, կապիտալի եւ աշխատանքային ռեսուրսների միասնական շուկա ձեւավորելու ձգտումը:

Պայմանագրի 5-րդ հոդվածին համապատասխան՝ այդ նպատակներին հասնելու համար անդամ պետությունները Միությանն օժտել են իրավասությամբ՝ Պայմանագրով եւ Միության շրջանակներում կնքվող միջազգային պայմանագրերով սահմանված սահմաններում ու ծավալներով, եւ պարտավորվել են տնտեսության որոշ ոլորտներում իրականացնել համակարգված ու համաձայնեցված քաղաքականություն՝ սահմանված սահմաններում եւ ծավալներով: Տնտեսության այլ ոլորտներում, որոնք ուղիղ նշված չեն Պայմանագրում, անդամ պետությունները, Միության հիմնական սկզբունքներին եւ նպատակներին համապատասխան, ձգտում են այնպիսի քաղաքականություն իրականացնել, որը նպաստում է ներքին շուկայի արդյունավետ գործունեությանը եւ Միության անդամ պետությունների միջեւ տնտեսական կապերի ամրապնդմանը:

Ընդ որում, անդամ պետությունները պայմանավորվել են բարենպաստ պայմաններ ստեղծել, որպեսզի Միությունն իրականացնի իր գործառնությունները, եւ ձեռնպահ մնալ այնպիսի միջոցներից, որոնք կարող են վտանգել Միության նպատակների իրագործումը (Պայմանագրի 3-րդ հոդված):

Հաշվի առնելով շարադրվածը՝ Դատարանի մեծ կոլեգիան կարեւորում է Պայմանագրի XV եւ XXI բաժինների համապատասխան նորմերի մեկնաբանումը եւ

կիրարկումը՝ Պայմանագրի եւ դրա իրագործման համար հիմնարար նշանակություն ունեցող՝ Պայմանագրի I բաժնում (մասնավորապես 1-ին, 3–6-րդ հոդվածները) ամրագրված սկզբունքների եւ նորմերի հետ դրանց անբաժանելի կապի պայմաններում:

Պայմանագրի XV բաժնի կիրառության ոլորտի մասին եւ դրա փոխադարձ կապը Պայմանագրի XXI բաժնի հետ

7. Պայմանագրի «Ծառայությունների առևտուրը, հիմնադրումը, գործունեությունը եւ ներդրումների իրականացումը» XV բաժնի նորմերը Միությունում՝ չորս հիմնական ազատություններից մեկի՝ ծառայությունների շարժի ազատության իրացման իրավական երաշխիքներ են, որոնք ապահովելու համար, ի թիվս այլնի, հիմնադրվել է Եվրասիական տնտեսական միությունը՝ որպես տարածաշրջանային տնտեսական ինտեգրման միջազգային կազմակերպություն:

Պայմանագրի XV բաժնի գործողության ոլորտին նաեւ դասվում են ծառայությունների առևտրի ազատականացման հարցերը, ազատականացման բովանդակությունը (66-րդ հոդված), դրա սկզբունքները (67-րդ հոդված), ինչպես նաեւ ազատականացման այնպիսի բաղկացուցիչները, ինչպիսիք են վարչական համագործակցությունը եւ թափանցիկությունը (68-րդ եւ 69-րդ հոդվածներ):

Պայմանագրի 65-րդ հոդվածի 1-ին կետին համապատասխան՝ XV բաժնի նպատակը ծառայությունների առևտրի, հիմնադրման, գործունեության եւ ներդրումների իրականացման ազատության ապահովումն է Միության շրջանակներում՝ նշված բաժնի պայմաններին եւ «Ծառայությունների առևտրի, հիմնադրման, գործունեության եւ ներդրումների իրականացման մասին» արձանագրությանը (Պայմանագրի թիվ 16 հավելված, այսուհետ՝ թիվ 16 հավելված) համապատասխան, որը սահմանում է անդամ պետություններում այդ հարաբերությունների կարգավորման իրավական հիմքերը:

Պայմանագրի 65-րդ հոդվածի 2-րդ կետում նախատեսվում է, որ բաժնի դրույթները կիրառվում են անդամ պետությունների կողմից իրականացվող այն

միջոցների նկատմամբ, որոնք առնչվում են ծառայությունների մատակարարմանն ու ստացմանը, հիմնադրմանը, գործունեությանը եւ ներդրումների իրականացմանը: Ընդ որում, թիվ 16 հավելվածի 6-րդ կետի 11-րդ ենթակետին համապատասխան՝ որպես «անդամ պետության միջոց» կարող է դիտարկվել ինչպես անդամ պետության օրենսդրությունը, այնպես էլ այդ անդամ պետության մարմնի կամ պաշտոնատար անձի ցանկացած որոշում, գործողություն կամ անգործություն, որոնք տեղական ինքնակառավարման մարմինների կամ կազմակերպությունների կողմից ընդունվել կամ կիրառվում են պետական իշխանության ցանկացած մակարդակում՝ այդ մարմինների կողմից իրենց պատվիրակված լիազորություններն իրականացվելիս: Անդամ պետությունների միջոցների ամբողջությունը կազմում է «ռեժիմ» հասկացության բովանդակությունը (թիվ 16 հավելվածի 6-րդ կետի 18-րդ ենթակետ):

Դատարանի մեծ կոլեգիան նշում է, որ Պայմանագրի XV բաժնում նշված միջոցները տարատեսակ են ոչ միայն ըստ իրենց ձևի (օրենսդրական ակտ, մարմնի կամ պաշտոնատար անձի որոշում, գործողություն կամ անգործություն), այլ նաեւ՝ ըստ բովանդակության (արգելք, սահմանափակում, պայման, պահանջ):

Պայմանագրի 65-րդ հոդվածի 2-րդ կետի երկրորդ պարբերությամբ՝ Պայմանագրի XV բաժնի գործողության առարկայական ոլորտից հանվել է հետեւյալ իրավահարաբերությունների երկու տեսակ, որոնց նկատմամբ տվյալ բաժնի դրույթները չեն կիրառվում՝ 1) Պայմանագրի XXII բաժնով կարգավորվող պետական (մունիցիպալ) գնումներ, 2) պետական իշխանության գործառույթների կատարման նպատակով մատակարարվող ծառայություններ եւ իրականացվող գործունեություն: Այլ բացառումներ առկա չեն:

Այսպիսով՝ Պայմանագրի 65-րդ հոդվածի 3-րդ կետի հետ փոխադարձ կապի մեջ 65-րդ հոդվածի 2-րդ կետի դրույթների վերլուծությունը թույլ է տալիս եզրակացնել անդամ պետությունների կողմից իրականացվող՝ ծառայությունների առեստրին առնչվող բոլոր միջոցների նկատմամբ Պայմանագրի XV բաժնի, ըստ ընդհանուր կանոնի, կիրառման մասին:

8. Պայմանագրի XV բաժնի 65-րդ հոդվածի 3-րդ կետով նախատեսվում է, որ

Պայմանագրի «Ֆինանսական շուկաների կարգավորումը» XVI, «Բնական մենաշնորհը» XIX, «Էներգետիկան» XX եւ «Տրանսպորտը» XXI բաժիններում ընդգրկվող ծառայությունները համապատասխանաբար կարգավորվում են այդ բաժինների դրույթներով: XV բաժնի դրույթները գործում են նշված բաժիններին չհակասող մասով:

Պայմանագրի XXI բաժնի կարգավորման առարկա կազմող տրանսպորտային ծառայությունների (այդ թվում՝ օդային տրանսպորտի ծառայությունների) առնչությամբ Պայմանագրի XV բաժնի որոշ դրույթների գործողության հետ կապված հարցի լուծման համար անհրաժեշտ է համեմատել տվյալ բաժինների համապատասխան դրույթները:

9. Ծառայությունների առեստրի ազատությունն ապահովելու նպատակով՝ Պայմանագրի XXI բաժնի 87-րդ հոդվածի 2-րդ կետում ամրագրվում է անդամ պետությունների՝ տրանսպորտային ծառայությունների փուլային ազատականացման ձգտումը: Ընդ որում, Պայմանագրի 87-րդ հոդվածի 1-ին կետին համապատասխան՝ Պայմանագրի XXI բաժնի դրույթները կիրառվում են, այդ թվում նաեւ՝ օդային տրանսպորտի նկատմամբ՝ հաշվի առնելով Պայմանագրի XVIII եւ XIX բաժինների դրույթները, ինչպես նաեւ թիվ 24 հավելվածով նախատեսված առանձնահատկությունները:

Թիվ 24 հավելվածի՝ օդային տրանսպորտի առանձին հարցերը կարգավորող 10-11-րդ կետերով նախատեսվում է, որ Միությունում օդային տրանսպորտի զարգացումն իրականացվում է համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականության իրագործման շրջանակներում օդային տրանսպորտի ծառայությունների շուկայի փուլային ձեւավորման միջոցով եւ սահմանվում են այդ շուկայի ձեւավորման հետեւյալ սկզբունքները՝

1) Միության իրավունքը կազմող միջազգային պայմանագրերի եւ ակտերի՝ քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառում միջազգային իրավունքի նորմերի եւ սկզբունքների հետ համապատասխանության ապահովում,

2) անդամ պետությունների օրենսդրության ներդաշնակեցում՝

քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառում միջազգային իրավունքի նորմերին եւ սկզբունքներին համապատասխան,

3) արդար եւ բարեխիղճ մրցակցության ապահովում,

4) օդանավերի պարկի նորացման, օդանավակայանների վերգետնյա ենթակառուցվածքների օբյեկտների արդիականացման եւ զարգացման նպատակով պայմանների ստեղծում՝ Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության (ԻԿԱՕ) պահանջներին եւ առաջարկվող պրակտիկային համապատասխան,

5) թռիչքների անվտանգության եւ ավիացիոն անվտանգության ապահովում,

6) անդամ պետությունների ավիաընկերությունների համար ավիացիոն ենթակառուցվածքին ոչ խտրական հասանելիության ապահովում,

7) անդամ պետությունների միջեւ օդային հաղորդակցությունների ընդլայնում:

Հաշվի առնելով Պայմանագրի 67-րդ հոդվածի 1-ին կետի՝ ծառայությունների առեւտրի ազատականացում իրականացնելու մասին դրույթները, այդ թվում՝ հաշվի առնելով միջազգային սկզբունքները եւ ստանդարտները, Դատարանի մեծ կոլեգիան նշում է, որ օդային տրանսպորտի ծառայությունների առեւտրի ազատականացումը Միության շրջանակներում համապատասխանում է ԻԿԱՕ-ի 2003 թվականի մարտի 29-ի՝ Միջազգային օդային տրանսպորտի ազատականացման համընդհանուր սկզբունքների հռչակագրում շարադրված դրույթներին, համաձայն որի՝

– կարգավորման մեխանիզմների մշտական զարգացման նպատակն է ստեղծել այնպիսի պայմաններ, որոնց դեպքում միջազգային օդային տրանսպորտը կարող է կայուն, արդյունավետ եւ տնտեսապես զարգանալ ու աճել՝ չնվազեցնելով թռիչքների անվտանգության եւ ավիացիոն անվտանգության մակարդակը եւ պահպանելով սոցիալական ու աշխատանքային ստանդարտները (կետ 4.1),

– պետությունները, այնքանով, որքանով դա գործնականում հնարավոր է,

պետք է իրականացնեն միջազգային օդային տրանսպորտի շուկայի մատչելիության, ավիափոխադրողների՝ միջազգային կապիտալին մատչելիության ազատականացումը, եւ ավիափոխադրողներին տրամադրեն առելուրային գործունեություն իրականացնելու ազատություն (կետ 4.5),

– պետությունները պետք է ուսումնասիրեն միջազգային օդային բեռնափոխադրումների կարգավորման մեխանիզմների արագացված ազատականացման հնարավորությունը՝ այն պայմանով, որ կպահպանվեն թռիչքների անվտանգության եւ ավիացիոն անվտանգության կարգավորման ոլորտում իրավասության եւ վերահսկողության հստակ սահմանները (կետ 4.7),

– թափանցիկությունը ներքին, տարածաշրջանային եւ միջազգային մակարդակներում տնտեսական աճին, մրցունակության բարձրացմանը եւ ֆինանսական կայունությանը նպաստող կարելուր տարրն է եւ մեծացնում է ազատականացման օգուտները (կետ 4.8):

10. Վերլուծելով Պայմանագրի XV բաժնի դրույթները՝ Պայմանագրի I բաժնի ընդհանուր դրույթների եւ Պայմանագրի XXI բաժնի հատուկ պայմանների համատեքստում, կարող ենք եզրակացնել, որ Պայմանագրի 65–67-րդ հոդվածների՝ ծառայությունների առելուրի ազատականացման, սահմանափակումների ընդունման կամ կիրառման, պայմանների մասով նորմերն առնչվում են օդային տրանսպորտի ծառայությունների ոլորտին: Նման եզրակացությունը հաստատվում է նաեւ Եվրասիական տնտեսական բարձրագույն խորհրդի 2016 թվականի դեկտեմբերի 26-ի թիվ 19 որոշմամբ հաստատված՝ Եվրասիական տնտեսական միության անդամ պետությունների՝ համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականության հիմնական ուղղություններով եւ իրականացման փուլերով (այսուհետ՝ թիվ 19 որոշում, Հիմնական ուղղություններ), 2018–2020 թվականների (Եվրասիական միջկառավարական խորհրդի 2017 թվականի օգոստոսի 14-ի թիվ 2 որոշում), 2021–2023 թվականների (Եվրասիական միջկառավարական խորհրդի 2021 թվականի օգոստոսի 20-ի թիվ 15 կարգադրություն), 2024–2026 թվականների (Եվրասիական միջկառավարական խորհրդի 2024 թվականի

հոկտեմբերի 1-ի թիվ 15 կարգադրություն) Հիմնական ուղղությունների իրագործման միջոցառումների պլաններով («ճանապարհային քարտեզներով»):

Դատարանի մեծ կոլեգիան նշում է, որ Պայմանագրի 66-րդ հոդվածի 1-ին կետը պարունակում է Միության անդամ պետությունների պարտավորություն, որ չեն սահմանելու նոր խտրական միջոցներ մյուս անդամ պետությունների անձանց ծառայությունների առեստրի, հիմնադրման եւ գործունեության նկատմամբ՝ Պայմանագիրն ուժի մեջ մտնելու ամսաթվի դրությամբ գործող ռեժիմի հետ համեմատած:

Անդամ պետությունների տվյալ պարտավորությունը հիմնվում է հետևողականության սկզբունքի վրա: Պայմանագրի 67-րդ հոդվածի 2-րդ կետի 4-րդ ենթակետին համապատասխան՝ այդ սկզբունքի էությունն այն է, որ ծառայությունների առեստրի, հիմնադրման, գործունեության եւ ներդրումների իրականացման մասով ցանկացած միջոց, այդ թվում՝ անդամ պետությունների օրենսդրության ներդաշնակեցումը եւ վարչական համագործակցությունը, ձեռնարկվում են՝ հիմք ընդունելով հետևյալը՝

– ծառայությունների որեւէ ոլորտում եւ գործունեության որեւէ տեսակի դեպքում չի թույլատրվում փոխադարձ հասանելիության պայմանների վատթարացում՝ Պայմանագրի ստորագրման ամսաթվի դրությամբ գործող պայմանների եւ Պայմանագրով ամրագրված պայմանների հետ համեմատած,

– Եվրասիական տնտեսական բարձրագույն խորհրդի կողմից հաստատվող, թիվ 16 հավելվածի 2-րդ կետի չորրորդ պարբերությունում եւ 15-17-րդ, 23-րդ, 26-րդ, 28-րդ, 31-րդ, 33-րդ եւ 35-րդ կետերում նշված՝ սահմանափակումների, բացառումների, լրացուցիչ պահանջների ու պայմանների անհատական ազգային ցանկերով նախատեսված սահմանափակումների, բացառումների, լրացուցիչ պահանջների ու պայմանների փուլային կրճատում:

Այսպիսով՝ Պայմանագրի 66-րդ հոդվածի 1-ին կետի դրույթները որոշակի բազային մակարդակ են երաշխավորում ծառայությունների առեստրի մասով եւ Պայմանագիրն ուժի մեջ մտնելու ամսաթվի դրությամբ գործող ռեժիմի հետ

համեմատած՝ պայմանների վատթարացում թույլ չեն տալիս: Ավելին՝ Պայմանագրի XV բաժինը սահմանում է տվյալ ոլորտում ինտեգրման փուլային զարգացման՝ անդամ պետությունների գործողությունների ուղղվածությունը (անհատական ազգային ցանկերով նախատեսված սահմանափակումների, բացառումների, լրացուցիչ պահանջների ու պայմանների փուլային կրճատման միջոցով ծառայությունների միասնական շուկայի ստեղծում եւ Միության շրջանակներում գործունեության ապահովում՝ հնարավորինս մեծ թվով ծառայությունների հատվածներում):

Տրանսպորտային ծառայությունների ընդհանուր շուկայի ձեւավորման անավարտությունն ինքնին հիմք չէ՝ Պայմանագրից բխող պարտավորությունները եւ պահանջները չկատարելու համար, նույնիսկ եթե տրանսպորտային ծառայությունների իրականացումը չի վերաբերում միասնական քաղաքականությանը, իսկ տվյալ փուլում՝ համակարգված (համաձայնեցված) քաղաքականություն է:

Դատարանի մեծ կոլեգիան նշում է, որ Պայմանագրի XV բաժնի 66-րդ հոդվածի 1-ին կետի դրույթները չեն պարունակում այնպիսի նորմեր, որոնք հակասում են Պայմանագրի XXI բաժնին:

Նման հանգամանքներում Դատարանի մեծ կոլեգիան հանգում է այն եզրակացության, որ Պայմանագրի XV բաժնի 65-րդ հոդվածի 3-րդ կետի հիման վրա՝ Պայմանագրի XV բաժնի 66-րդ հոդվածի 1-ին կետի դրույթները տարածվում են նաեւ օդային տրանսպորտի ծառայությունների ոլորտի վրա:

Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի լիազորությունների մասին

11. Պայմանագրի 18-րդ հոդվածի դրույթներին համապատասխան՝ Հանձնաժողովը Միության մշտապես գործող կարգավորող մարմինն է: Հանձնաժողովի կարգավիճակը, խնդիրները, գործառույթները, լիազորությունները եւ աշխատանքի կարգը սահմանվում են Եվրասիական տնտեսական

հանձնաժողովի մասին հիմնադրույթով (Պայմանագրի թիվ 1 հավելված, այսուհետ՝ Հանձնաժողովի մասին հիմնադրույթ):

Հանձնաժողովի մասին հիմնադրույթի 1-ին կետի համաձայն՝ Հանձնաժողովի հիմնական խնդիրները Միության գործունեության եւ զարգացման պայմանների ապահովումն են, ինչպես նաեւ Միության շրջանակներում տնտեսական ինտեգրման ոլորտում առաջարկների մշակումը:

Հանձնաժողովի մասին հիմնադրույթի 4-րդ կետով նախատեսված է, որ Հանձնաժողովն իր լիազորությունների շրջանակներում ապահովում է Միության իրավունքի կազմում ընդգրկված միջազգային պայմանագրերի իրացումը:

Հանձնաժողովի մասին հիմնադրույթի 3-րդ կետի 14-րդ եւ 15-րդ ենթակետերով սահմանված է, որ Հանձնաժողովն իր գործունեությունն իրականացնում է Պայմանագրով եւ Միության շրջանակներում կնքվող միջազգային պայմանագրերով նախատեսված լիազորությունների սահմաններում, այդ թվում՝ ծառայությունների փոխադարձ առեւտրի, տրանսպորտի եւ փոխադրումների ոլորտներում:

Հանձնաժողովն իր լիազորությունների շրջանակներում ընդունում է նորմատիվ իրավական բնույթի եւ անդամ պետությունների համար պարտադիր որոշումներ, կազմակերպչակարգադրական բնույթի կարգադրություններ եւ ոչ պարտադիր բնույթի հանձնարարականներ: Հանձնաժողովի որոշումներն ընդգրկվում են Միության իրավունքի կազմում եւ անդամ պետությունների տարածքներում ենթակա են անմիջական կիրառության:

12. Պայմանագրի 28-րդ հոդվածի 1-ին եւ 2-րդ կետերի համաձայն՝ Միությունը միջոցներ է ձեռնարկում՝ միասնական տնտեսական այն տարածքն ընդգրկող ներքին շուկայի գործունեությունն ապահովելու նպատակով, որում ապահովվում է ապրանքների, անձանց, ծառայությունների եւ կապիտալի ազատ տեղաշարժը, ինչը նշանակում է, որ միասնական տնտեսական տարածք կազմող

բոլոր ոլորտները եւ հարաբերություններն ստորադասվում են Միության գործունեության հիմնական սկզբունքներին եւ նպատակներին:

Պայմանագրի դրույթների եւ, մասնավորապես՝ 28-րդ հոդվածի, իրացումն ապահովելու նպատակով՝ Հանձնաժողովի մասին հիմնադրույթի 43-րդ կետի 4-րդ ենթակետով նրան վերապահված են՝ Միության իրավունքի կազմում ընդգրկված միջազգային պայմանագրերի եւ Հանձնաժողովի որոշումների կատարման նկատմամբ մոնիթորինգ եւ հսկողություն իրականացնելու, ինչպես նաեւ դրանց կատարման անհրաժեշտության մասին Միության անդամ պետություններին տեղեկացնելու լիազորությունները:

Հանձնաժողովի՝ համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականության իրագործման նկատմամբ մոնիթորինգ իրականացնելու լիազորությունները նախատեսված են Պայմանագրի 86-րդ հոդվածի 6-րդ կետով: Հանձնաժողովի կողմից՝ նշված լիազորությունների իրականացումը ներառում է տրանսպորտային ծառայությունների շուկայի ազատականացման, տրանսպորտային ծառայությունների, այդ թվում՝ օդային տրանսպորտի ծառայությունների ընդհանուր շուկայի ստեղծման հետ կապված հարցերի ուսումնասիրությունը:

Հարցերի այդ շրջանակը նաեւ ընդգրկում է օդային տրանսպորտի ծառայությունների ընդհանուր շուկայի ձեւավորմանն ուղղված՝ օդային տրանսպորտի ոլորտում անդամ պետությունների համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականության հիմնական ուղղություններն ու իրականացման փուլերը, որոնք, Պայմանագրի 86-րդ հոդվածի 5-րդ կետի հիման վրա, սահմանված են թիվ 19 որոշմամբ:

Թիվ 19 որոշման 3-րդ կետին համապատասխան՝ Եվրասիական միջկառավարական խորհուրդը հաստատել է 2024–2026 թվականների Եվրասիական տնտեսական միության անդամ պետությունների՝ համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականության հիմնական

ուղղությունների եւ իրականացման փուլերի իրագործմանն ուղղված միջոցառումների պլանը (այսուհետ՝ Միջոցառումների պլան) («Ճանապարհային քարտեզ»), որի համաձայն՝ Հանձնաժողովին, այդ թվում՝ վերապահված է անդամ պետությունների կողմից Միջոցառումների պլանի կատարման մոնիթորինգի ապահովումը եւ 2027 թվականի առաջին կիսամյակում Եվրասիական միջկառավարական խորհրդին դրա արդյունքների մասին տեղեկատվության տրամադրումը: Ընդ որում, Միջոցառումների պլանի 6-րդ կետով նախատեսվում է Հանձնաժողովի եւ անդամ պետությունների կողմից միջոցների ձեռնարկում՝ ուղղված Միության ներքին շուկայում արգելքների հայտնաբերմանը եւ վերացմանը, ինչպես նաեւ բացառումների եւ սահմանափակումների առավելագույն կրճատմանը՝ ներառյալ ավտոմոբիլային, ջրային, օդային եւ երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների ոլորտային շուկաների գործունեության վրա ազդող խոչընդոտների մոնիթորինգը:

Հանձնաժողովի կողմից իր լիազորությունների եւ ստանձնած գործառույթների գործնականում իրականացման նպատակով՝ Հանձնաժողովի կոլեգիան, ի թիվս այլ միջոցների, իր՝ 2023 թվականի մարտի 28-ի թիվ 41 որոշմամբ, հաստատել է Եվրասիական տնտեսական միության ներքին շուկայում խոչընդոտների որակավորման եւ արգելքներն ու սահմանափակումները վերացված ճանաչելու մեթոդաբանությունը (այսուհետ՝ Մեթոդաբանություն), որով սահմանվել է Հանձնաժողովի կողմից՝ վերոնշյալ հարցերի ուսումնասիրության կարգը:

Օդային տրանսպորտի ծառայությունների ներքին շուկայի գործունեության հարցերը Հանձնաժողովի կողմից ուսումնասիրվելու հնարավորությունը հաստատվում է նաեւ հենց Հանձնաժողովի գործելակերպով: Այսպես՝ Հանձնաժողովի ներկայացրած նյութերից երեւում է, որ անդամ պետություններից ստացված դիմումներով պայմանավորված՝ Մեթոդաբանությամբ նախատեսված ընթացակարգերի շրջանակներում նախկինում Հանձնաժողովը համապատասխան հարցերն ուսումնասիրել է՝ ըստ Բելառուսի Հանրապետության տրանսպորտի եւ հաղորդակցության նախարարության դիմումի (Բելառուսի Հանրապետությունից դեպի Ղազախստանի Հանրապետություն «Բելավիա» Ավիաընկերություն» ԲԲԸ-ի

թոփչքները Ղազախստանի Հանրապետության կողմից սահմանափակվելու մասին), ըստ Բելառուսի Հանրապետության էկոնոմիկայի նախարարության դիմումի (անդամ պետությունների օդանավակայաններ անդամ պետությունների ինքնաթիռներով թոփչքներ կատարելու թույլտվություններ ստանալու հավասար պայմանների բացակայության մասին), ըստ Ղրդզստանի Հանրապետության էկոնոմիկայի եւ առեւտրի նախարարության դիմումի (Ռուսաստանի Դաշնության օդային տարածքից օգտվողների օդանավերի թոփչքների օդանավագնացության սպասարկման դիմաց վճարների դրույքաչափերը փոփոխելու մասին): Ընդ որում, Ղրդզստանի Հանրապետության հարցն ուսումնասիրվել է, եւ Հանձնաժողովի կոլեգիան ընդունել է 2023 թվականի դեկտեմբերի 27-ի թիվ 187 որոշումը՝ Միության ներքին շուկայում հայտնաբերված խոչընդոտը որպես «սահմանափակում» որակելու մասին:

Հաշվի առնելով վերոշարադրյալը՝ Դատարանի մեծ կոլեգիան հանգում է այն եզրակացության, որ Միության շրջանակներում տնտեսական ինտեգրման հարցերը Հանձնաժողովի կողմից ուսումնասիրվելու կարգը, ինչպես նաեւ Հանձնաժողովում ձեւավորված իրավակիրառ պրակտիկան հնարավոր են համարում դիտարկել Հանձնաժողովի կողմից այնպիսի իրավիճակներ, որոնք խոչընդոտ են ստեղծում միասնական տրանսպորտային տարածության հետեւողական եւ փուլային ձեւավորման, անդամ պետությունների միջեւ տրանսպորտային ծառայությունների փուլային ազատականացման ճանապարհին, ձեռնարկել իրավասության սահմաններում, անդամ պետությունների համակարգմամբ, նման խոչընդոտները վերացնելու ուղղությամբ համապատասխան միջոցներ:

Ընդ որում, Հանձնաժողովն իրավունք ունի հաշվի առնելու, որ Պայմանագրի 65-րդ հոդվածի 6-րդ կետը թույլ է տալիս Միության անդամ պետությանը ձեռնարկել ցանկացած գործողություն, որն անհրաժեշտ է համարում՝ օրենսդրական ակտի ընդունման միջոցով իր անվտանգության կարեւորագույն շահերը պաշտպանելու համար:

Իր հերթին՝ Պայմանագրի 65-րդ հոդվածի 7-րդ կետի 1-3-րդ ենթակետերից հետևում է, որ Միության անդամ պետությունների սահմանափակող միջոցները պետք է համապատասխանեն հետևյալ նպատակներից որեւէ մեկի հետեւելու անհրաժեշտության չափանիշին՝ հասարակության բարոյականության կամ հասարակական կարգի պահպանություն, մարդկանց, կենդանիների կամ բույսերի կյանքի կամ առողջության պաշտպանություն, անդամ պետությունների՝ Պայմանագրի XV բաժնի դրույթներին չհակասող օրենսդրության պահպանում՝ ներառյալ հետևյալին առնչվող միջոցները՝

- մոլորության մեջ գցող եւ անբարեխիղճ գործելակերպի կամ քաղաքացիաիրավական պայմանագրերը չկատարելու հետեւանքների կանխարգելում,

- առանձին անձանց մասնավոր կյանքին միջամտելուց պաշտպանություն՝ անձնական բնույթի տեղեկություններ մշակելիս ու տարածելիս, եւ անձնական կյանքի ու հաշիվների մասին տեղեկությունների գաղտնիության պաշտպանությունը,

- անվտանգություն:

Մակայն, ինչպես նախատեսված է Պայմանագրի 65-րդ հոդվածի 8-րդ կետով՝ վերոնշյալ գործողությունները չպետք է հանգեցնեն Միության անդամ պետությունների միջեւ կամայական կամ չարդարացված խտրականության կամ ծառայությունների առևտրի, հիմնադրման, գործունեության եւ ներդրումների իրականացման գործում քողարկված սահմանափակումների:

Օդային տրանսպորտի ծառայությունների ընդհանուր շուկա ստեղծելու մասին

13. Տրանսպորտային ծառայությունների ընդհանուր շուկայի ստեղծումը, միասնական տրանսպորտային տարածության ձևավորումը Միության եւ դրա անդամ պետությունների գերակա նպատակներն ու խնդիրներն են: Պայմանագրի 86-րդ հոդվածի 4-րդ եւ 5-րդ կետերի համաձայն՝ համակարգված (համաձայնեցված)

տրանսպորտային քաղաքականությունը ձեւավորվում է անդամ պետությունների կողմից: Ընդ որում, համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականության հիմնական ուղղություններն ու իրականացման փուլերը սահմանվում են Եվրասիական տնտեսական բարձրագույն խորհրդի կողմից:

Թիվ 19 որոշման 2-րդ կետով նախատեսված է, որ Միության անդամ պետությունները պետք է միջոցներ ձեռնարկեն՝ տրանսպորտի բոլոր տեսակներով Միության շրջանակներում փոխադրումներ կատարելիս մինչև 2025 թվականն առկա սահմանափակումները հանելու կապակցությամբ:

Թիվ 19 որոշման 3-րդ կետով Հանձնաժողովին հանձնարարվել է՝ Միության անդամ պետությունների հետ համատեղ՝ ապահովել Հիմնական ուղղությունների հետեւողական փուլային իրականացումն այն միջոցառումների պլանների («ճանապարհային քարտեզների») հիման վրա, որոնք յուրաքանչյուր երեք տարվա համար հաստատվում են Եվրասիական միջկառավարական խորհրդի կողմից՝ հաշվի առնելով դրանցում այն միջոցառումների հնարավոր ընդգրկումը, որոնք դուրս են համապատասխան եռամյա ժամանակաշրջանից, ինչպես նաեւ այն պլանների, որոնք տրանսպորտային ծառայությունների ընդհանուր շուկա ստեղծելիս թույլատրում են անդամ պետությունների կողմից դրանց իրականացման համար տարբեր արագությունների հնարավորություն: Առանձին հանձնարարվել է մշակել օդային տրանսպորտի հարցերով միջոցառումների պլան («ճանապարհային քարտեզ») (նշելով հստակ փուլերը, միջոցառումները եւ ժամկետները):

Թիվ 19 որոշման հիման վրա հաստատված՝ Օդային տրանսպորտի ոլորտում անդամ պետությունների համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականության հիմնական ուղղությունները, ի թիվս այլնի, ներառում են արդար ու բարեխիղճ մրցակցության ապահովումը՝ իրագործման հետեւյալ փուլերով՝

– քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառում այնպիսի արգելքների (խնդրահարույց հարցերի) հայտնաբերում եւ վերացում, որոնք խոչընդոտում են

անդամ պետությունների միջեւ օդային տրանսպորտով փոխադրումների շուկայում մրցակցության զարգացումը,

– իրականացվող սակագնային քաղաքականության եւ անդամ պետությունների աերոնավիգացիոն սպասարկման ու օդանավակայանների ծառայությունների համար կիրառվող կարգավորվող սակագների, ինչպես նաեւ անդամ պետությունների օդանավակայանների եւ աերոնավիգացիայի ծառայություններին հասանելիության պայմանների վերլուծություն,

– օդանավակայանների եւ աերոնավիգացիայի ծառայություններ մատուցելիս հավասար (ոչ խտրական) սակագնային պայմանների կիրառման նկատմամբ համաձայնեցված մոտեցումների մշակում եւ ընդունում,

– անդամ պետությունների միջեւ կանոնավոր օդային փոխադրումներ կատարելիս անդամ պետությունների՝ օդային հաղորդակցության մասին միջազգային պայմանագրերին համապատասխան նշանակված եւ լիազորված ավիաընկերությունների համար անհավասար (խտրական) պայմանների ստեղծումը, ինչպես նաեւ օդային տարածությունն օգտագործելու համար անդամ պետությունների ավիաընկերություններից լրացուցիչ վճարների գանձումը թույլ չտալը,

– անդամ պետությունների միջազգային օդանավակայաններում մյուս անդամ պետության ավիաընկերություններին ոչ առեւտրային նպատակներով տեխնիկական վայրէջքի իրավունքի անխոչընդոտ տրամադրում,

– անդամ պետությունների ավիաընկերությունների համար օդանավակայանների վերգետնյա ենթակառուցվածքին հավասար (ոչ խտրական) հասանելիության ապահովում, այդ թվում՝ անդամ պետությունների ավիաընկերությունների համար օդանավակայանների եւ աերոնավիգացիայի ծառայություններին հասանելիության կարգավորման նկատմամբ համաձայնեցված մոտեցումների մշակում եւ ընդունում այնպիսի պայմաններով, որոնք ոչ պակաս բարենպաստ են, քան այն պայմանները, որոնք ստեղծվել են այն անդամ պետությանը պատկանող ավիաընկերությունների համար, որի տարածքում

մատուցվում են օդանավակայանների եւ աերոնավիգացիայի ծառայությունները:

Եվրասիական միջկառավարական խորհրդի ակտերում («ճանապարհային քարտեզները»), ինչպես եւ թիվ 19 որոշումը, նախատեսվում են տրանսպորտային ծառայությունների ընդհանուր շուկայի փուլային ձեւավորում՝ տարատեսակ միջոցառումների պլանավորման եւ իրականացման միջոցով, որոնց թվում են քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառում խոչընդոտների հայտնաբերումը, դրանց վերլուծությունը եւ դասակարգումը, վերացման ուղղությամբ առաջարկությունների մշակումը: Ընդ որում, որպես տվյալ ուղղությունների եւ տրանսպորտային ծառայությունների ընդհանուր շուկայի ձեւավորման մասով աշխատանքների փուլերի հարցերով պատասխանատու կատարող՝ որոշվել է Հանձնաժողովը:

Ըստ Հանձնաժողովի՝ Դատարանի հարցման հիման վրա տրամադրված տեղեկատվության՝ ներկայումս շարունակվում է օդային տրանսպորտի ծառայությունների ընդհանուր շուկայի փուլային ձեւավորումը: Հանձնաժողովը հաղորդել է 2018-2020 եւ 2021-2023 թվականների օդային տրանսպորտի մասով Միության անդամ պետությունների համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականության շրջանակներում «ճանապարհային քարտեզներ» միջոցառումների պլանի իրականացման մասին, որոնք ընդհանուր առմամբ պարունակում են 47 միջոցառում:

Հաշվի առնելով սույն գործով քննության առարկան, դրանում առկա նյութերը, ինչպես նաեւ հաշվի առնելով Դատարանի իրավասության սահմանները (Ստատուտի 39-րդ, 42-րդ, 46-րդ կետեր)՝ Դատարանի մեծ կոլեգիան արձանագրում է, որ հնարավոր չէ սույն խորհրդատվական եզրակացության մեջ գնահատական տալ օդային տրանսպորտում տրանսպորտային ծառայությունների ընդհանուր շուկայի հետեւողական եւ փուլային ստեղծման մասով աշխատանքների իրագործման աստիճանին, ինչպես նաեւ տրանսպորտային ծառայությունների ընդհանուր շուկայի ձեւավորման, ներքին շուկայում խոչընդոտների որակման, Պայմանագրով եւ թիվ 19 որոշմամբ նախատեսված լիազորությունների, օդային

տրանսպորտի մասով՝ Միության անդամ պետությունների տրանսպորտային համակարգված (համաձայնեցված) քաղաքականության հիմնական ուղղությունների եւ իրականացման փուլերի մասին Եվրասիական միջկառավարական խորհրդի որոշումներում եւ կարգադրություններում ամրագրված հանձնարարականների իրականացման ապահովման մասով Հանձնաժողովի գործունեությանը: Այդուհանդերձ, Դատարանի մեծ կոլեգիան նշում է, որ Հանձնաժողովի ստանձնած իրավասության շրջանակներում ընդունված կոնկրետ որոշումները, ինչպես նաեւ գործողությունները (անգործությունը) կարող են Դատարանի քննության առարկա դառնալ Ստատուտի 39-րդ կետի կարգով Միության իրավունքին համապատասխանության մասով:

14. Հաշվի առնելով շարադրվածը՝ Դատարանի մեծ կոլեգիան ներկայացնում է հետեւյալ պարզաբանումը՝

14.1. Պայմանագրի «Ծառայությունների առեւտուրը, հիմնադրումը, գործունեությունը եւ ներդրումների իրականացումը» XV բաժնի նորմերը տրանսպորտի ծառայությունների նկատմամբ կիրառվում են Պայմանագրի «Տրանսպորտը» XXI բաժնին չհակասող մասով եւ վերազգային մակարդակով սահմանում են տրանսպորտային ծառայությունների առեւտրի ընդհանուր պայմանները Միության բոլոր անդամ պետությունների համար: Պայմանագրի 66-րդ հոդվածի 1-ին կետում ամրագրված՝ անդամ պետությունների պարտավորությունը, որ չեն սահմանելու Պայմանագիրն ուժի մեջ մտնելու ամսաթվի դրությամբ գործող ռեժիմի հետ համեմատած նոր խտրական միջոցներ մյուս անդամ պետությունների անձանց ծառայությունների առեւտրի նկատմամբ՝, տարածվում է նաեւ օդային տրանսպորտի ծառայությունների ոլորտի վրա:

14.2. Միության շրջանակներում՝ ավիահաղորդակցության եւ անդամ պետությունների օդանավերի թռիչքների կարգավորումն իրականացվում է անդամ պետությունների կողմից՝ Չիկագոյի կոնվենցիայի հիման վրա կնքված՝ միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի բնագավառի համաձայնագրերին եւ ազգային օրենսդրությանը համապատասխան:

Միության գործող իրավունքի համաձայն՝ Հանձնաժողովն իր լիազորությունների շրջանակներում ապահովում է Պայմանագրի դրույթների իրացումը, այդ թվում՝ այն դրույթների, որոնցով նախատեսվում է Միության շրջանակներում տնտեսական ինտեգրման ապահովմանն ուղղված համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականության իրականացում, միասնական տրանսպորտային տարածության հետեւողական եւ փուլային ձեւավորում:

Մասնավորապես, Հանձնաժողովն օժտված է Պայմանագրի՝ օդային տրանսպորտի ոլորտում դրույթների իրացման մոնիթորինգ իրականացնելու լիազորություններով՝ ներառյալ

- այնպիսի իրավիճակների հայտնաբերումը, որոնք խոչընդոտ են ստեղծում միասնական տրանսպորտային տարածության հետեւողական եւ փուլային ձեւավորման, անդամ պետությունների միջեւ տրանսպորտային ծառայությունների փուլային ազատականացման ճանապարհին,

- իրավասության սահմաններում, անդամ պետությունների համակարգմամբ, նման խոչընդոտները վերացնելու ուղղությամբ համապատասխան միջոցների ձեռնարկումը:

14.3. Դատարանի մեծ կոլեգիան արձանագրում է, որ հնարավոր չէ խորհրդատվական եզրակացության մեջ գնահատական տալ օդային տրանսպորտում տրանսպորտային ծառայությունների ընդհանուր շուկայի հետեւողական եւ փուլային ստեղծման աշխատանքների իրագործման աստիճանին:

III. Եզրափակիչ դրույթներ

Սույն խորհրդատվական եզրակացության պատճենն ուղարկել ղիմումատուին:

Խորհրդատվական եզրակացությունը տեղադրել Դատարանի պաշտոնական
ինտերնետային կայքում:

Նախագահող՝

Ա.Ա. Դրոնով

Դատավորներ՝

Ա.Մ. Աժիբրաիմովա

Է.Վ. Հայրիյան

Դ.Պ. Ալեքսանդրով

Ա.Ա. Զաբարա

Ե.Ժ. Իսմայիլով

Մ.Տ. Կայիպով

Ա.Բ. Կիշկեմբաև

Ն.Վ. Պավլովա

Ա.Գ. Թունյան