

Секция «44.4 Актуальные вопросы современного международного права»

Практика применения ограничений торговли услугами на внутреннем рынке ЕАЭС (на примере рынка услуг воздушного транспорта)

Научный руководитель – Кадышева Ольга Владимировна

Онасенко Александр Александрович

Аспирант

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Юридический факультет, Кафедра международного права, Москва, Россия

E-mail: onasenkoa99@mail.ru

В соответствии с Договором о Евразийском экономическом союзе (далее – Договор о ЕАЭС; Договор) – Евразийский экономический союз (далее – ЕАЭС) является международной организацией региональной экономической интеграции, обладающей международной правосубъектностью [4]. Согласно п. 2 ст. 28 Договора о ЕАЭС, внутренний рынок охватывает экономическое пространство, в котором согласно Договору, обеспечивается свободное передвижение товаров, лиц, услуг и капиталов. Вместе с тем ст. 29 Договора о ЕАЭС, предусматривая исключения из порядка функционирования внутреннего рынка товаров, оставляет открытым вопрос, связанный с потенциальной возможностью применения мер, ограничивающих торговлю в рамках других видов рынка, в том числе внутреннего рынка услуг. Основу правового регулирования рынка услуг в ЕАЭС составляют нормы раздела XV «Торговля услугами, учреждение, деятельность и осуществление инвестиций» Договора о ЕАЭС. В соответствии с п. 1 ст. 66 Договора государства-члены не будут вводить новые дискриминационные меры в отношении торговли услугами, учреждения и деятельности лиц других государств-членов по сравнению с режимом, действующим на дату вступления в силу Договора. Тем самым, данные положения Договора позволяют утверждать, что в рамках ЕАЭС не предусматривается возможность правомерно применять меры, ограничивающие торговлю услугами. Вместе с тем на практике такие ограничения применяются.

Так, на фоне введения США односторонних ограничительных мер в отношении самолетов класса «Boeing», принадлежащих белорусской авиакомпании Белавиа, Казахстан в конце 2023 года запретил полеты Белавива на территорию своей страны на самолетах «Boeing» [3], что послужило поводом для обращения Республики Беларусь в Суд Евразийского экономического союза (далее – Суд ЕАЭС) с заявлением о разъяснении положений Договора о ЕАЭС в связи с ограничениями на выполнение полетов самолетами Boeing, принадлежащих авиакомпании Белавиа [5]. Суд ЕАЭС, в вынесенном консультативном заключении, уклонился от ответа на вопрос о возможности применения ограничений на внутреннем рынке услуг воздушного транспорта, отметив, что не вправе в консультативном заключении «давать оценку степени реализации создания общего рынка услуг в области воздушного транспорта» [6]. Тем самым, Суд ЕАЭС косвенно подтвердил, что в условиях несформировавшегося внутреннего рынка услуг в сфере воздушного транспорта, не представляется возможным должным образом квалифицировать введенные Казахстаном ограничения [2]. Таким образом, консультативное заключение не дает ответа на вопрос о том, насколько действия Казахстана по введению запрета на полеты Белавива в воздушное пространство своей страны соответствуют праву ЕАЭС [1]. Свое несогласие с выводами, к которым пришел Суд ЕАЭС в консультативном заключении, выразили в особых мнениях три судьи: Э. В. Айриян, Е. Ж. Исмаилов. И А.Б. Кишкембаев. Обращает внимание позиция судьи Э. В. Айриян в соответствии с которой, ситуация, приведшая к появлению запроса, вообще не имеет ничего общего с правом Союза и находится за пределами

юрисдикции Суда [7]. Полеты воздушных судов регулируются двусторонними договорами государств-членов Союза, не включенными в право Союза, а также национальным законодательством государств-членов [8]. Исходя из подхода, изложенного в особом мнении судьи Э.В. Айриян ограничения в отношении сферы услуг вообще не отнесены к праву ЕАЭС. Подобная позиция создает еще больше трудностей в части квалификации ограничительных мер, применяемых государствами-членами в рамках ЕАЭС, в том числе на рынке услуг. Вместе с тем выводы к которым судья Э.В. Айриян пришла в своем особом мнении касались именно сферы воздушных перевозок, а не всего внутреннего рынка услуг ЕАЭС.

Можно прогнозировать, что в обозримом будущем государства-члены ЕАЭС будут изменять ограничения на внутреннем рынке не только в сфере воздушного транспорта, но и в области иных видов услуг, что может привести к инициированию судебных разбирательств по разрешению споров, связанных с ограничениями на внутреннем рынке услуг в Суде ЕАЭС государством-членом, пострадавшим от таких ограничений. Для решения подобного вопроса, в порядке научной гипотезы, можно предположить (допустить), что исключения из порядка функционирования внутреннего рынка товаров, предусмотренные ст. 29 Договора могут распространяться и на внутренний рынок услуг. В данном вопросе, также необходимо учитывать специфические особенности товаров и услуг как экономических благ.

Источники и литература

- 1) Баталов А.А. Проблемы и перспективы правового регулирования деятельности воздушного транспорта в рамках ЕАЭС // Вестник Московского университета. Серия 11. Право. 2025. № 3. С. 101-133.
- 2) Войников В.В. Защита внутреннего рынка ЕАЭС в условиях внешних ограничительных мер // Вестник Московского университета. Серия 11. Право. 2025. № 3. С. 82-100.
- 3) Исполинов А.С. Пролетая над гнездом кукушки: Консультативное заключение Суда ЕАЭС по самолётам. URL: https://zakon.ru/blog/2025/04/25/proletaya_nad_gnezd_om_kukushki_konsultativnoe_zaklyuchenie_suda_eaes_po_samolyotam (дата обращения: 01.03.2026).
- 4) Договор о Евразийском экономическом союзе (Астана, 29 мая 2014 г.). URL: <https://docs.eaeunion.org/documents/236/8429/> (дата обращения: 13.11.2025 г.).
- 5) Карточка дела: P-5/24. URL: https://courteurasian.org/court_cases/eaeu/P-5.24/ (дата обращения: 01.03.2026).
- 6) Консультативное заключение от 07.04.2025. С. 16, абз. 8.
- 7) Особое мнение судьи Э.В. Айриян от 08.04.2025. URL: <https://cloud.mail.ru/attach/17647702780425984235%3B0%3B1?folder-id=0&x-email=onasenkoa99%40mail.ru&cvq=f> (дата обращения: 01.03.2026).
- 8) Особое мнение судьи Э.В. Айриян от 08.04.2025. С. 17, абз. 2.