

Ներդրումային Վեճերի Լուծման Միջազգային Կենտրոն

(ICSID)

Նովա Ինֆրաստրաքշըր Լիմիթեդ և պարոն Մայքլ Քարթեր
ընդդեմ

Վելիսարիայի Հանրապետության

(ICSID Գործ N. ARB/25/XX)

Վեճի կողմերը և վեճի նախնական նկարագիր

1. Սույն գործը վերաբերում է վեճին, որը ներկայացվել է Ներդրումային Վեճերի Լուծման Միջազգային Կենտրոն (այսուհետ՝ «ICSID» կամ «Կենտրոն»)՝ հիմնված հետևյալ փաստաթղթերի վրա.
 - i. 2019 թ. Վելիսարիայի Հարավային Երկաթուղու Կոնցեսիոն պայմանագիր (2019թ. հուլիսի 28, «Երկաթուղային Կոնցեսիա»),
 - ii. 2019 թ. Վելիսարիայի Հարավային Արագընթաց Ճանապարհի Կոնցեսիոն պայմանագիր (2019 թ. հուլիսի 28, «Ճանապարհային Կոնցեսիա»),
 - iii. Արկլանդի Միացյալ Նահանգների և Վելիսարիայի Հանրապետության միջև Ներդրումների Փոխադարձ Խրախուսման և Պաշտպանության մասին Պայմանագիր («ԱՄՆ-Վելիսարիա պայմանագիր» կամ «երկկողմ ներդրումային պայմանագիր»), որն ուժի մեջ է եղել տվյալ վեճին առնչվող ողջ ժամանակահատվածում, և
 - iv. Պետությունների և այլ պետությունների քաղաքացիների միջև Ներդրումային Վեճերի Լուծման մասին Կոնվենցիա («ICSID»), որը ուժի մեջ է մտել 1966 թ. հոկտեմբերի 14-ին:
2. Դիմողները «Նովա Ինֆրաստրաքչըր Լիմիթեդն» («Նովա») է՝ գրանցված Հարավային Քահրանի Հանրապետությունում, և «Նովա»-ի գործադիր տնօրեն պարոն Մայքլ Քարթերը, ով Արկլանդի Միացյալ Նահանգների քաղաքացի է (համատեղ՝ «Դիմողներ»): Պատասխանողն է Վելիսարիայի Հանրապետությունը («Վելիսարիա» կամ «Պատասխանող»): Դիմողները և Պատասխանողը համատեղ կոչվում են «Կողմեր»:
3. «Նովա»-ն Վելիսարիայի հետ վեճ է ներկայացնում Կենտրոն թե՛ Ճանապարհային և թե՛ Երկաթուղային Կոնցեսիաներով (համատեղ՝ «Կոնցեսիաներ»), որոնք իրար նույնական ձևակերպումներ են պարունակում 29-րդ հոդվածում.

29.1 Կողմերը պետք է բոլոր ջանքերը գործադրեն բարեկամական եղանակով կարգավորելու ցանկացած վեճ, տարաձայնություն կամ պահանջ, որը բխում է կամ առնչվում է սույն Պայմանագրին, ներառյալ դրա գոյությանը, վավերությանը կամ դադարեցմանը վերաբերող հարցերը: Այդ նպատակով Կողմը կներկայացնի վեճի ծանուցում մյուս Կողմին՝ մանրամասն նկարագրելով վիճելի հարցերը:

29.2 Եթե Կողմերը չկարողանան վեճը կարգավորել ծանուցումը ստանալուց 30 օրվա ընթացքում, հարցը պետք է ներկայացվի քննարկման Վելիսարիայի Հանրապետության Տրանսպորտի և Միջանցքների նախարարին և կոնցեսիոների Գլխավոր գործադիր տնօրենին:

29.3 Եթե նախարարական քննարկումից հետո ևս 30 օրվա ընթացքում հարցը չլուծվի, Վելիսարիայի Հանրապետությունը և կոնցեսիոները գրավոր համաձայնում են ներկայացնել ICSID-ին ցանկացած վեճ, որը բխում է կամ առնչվում է սույն Պայմանագրին, ներառյալ դրա գոյությանը, վավերությանը կամ դադարեցմանը վերաբերող հարցերը, արբիտրաժային կարգավորմամբ՝ համաձայն ICSID Կոնվենցիայի:

4. Պարոն Քարթերը Վելիսարիայի հետ վեճ է ներկայացնում ԱՄՆ–Վելիսարիա պայմանագրի VII հոդվածի ներքո, որը սահմանում է.

i. Սույն հոդվածի իմաստով ներդրումային վեճ է այն վեճը, որը ծագում է Կողմի և մյուս Կողմի քաղաքացու կամ ընկերության միջև՝ կապված

a. ներդրումային պայմանագրի հետ, որը կնքվել է այդ Կողմի և տվյալ քաղաքացու կամ ընկերության միջև,

b. ներդրումային արտոնագրի հետ, որը տրվել է այդ Կողմի օտարերկրյա ներդրումների իրավահարահարաբերությունները համակարգող մարմնի կողմից տվյալ քաղաքացուն կամ ընկերությանը, կամ

c. պայմանագրով տրված կամ ստեղծված որևէ իրավունքների ենթադրյալ խախտման հետ:

ii. Ներդրումային վեճի դեպքում կողմերը նախ պետք է փորձեն այն լուծել խորհրդակցությունների և բանակցությունների միջոցով: Եթե վեճը չի կարգավորվում բարեկամաբար, համապատասխան քաղաքացին կամ ընկերությունը կարող է ընտրել վեճի կարգավորման ձևը.

a. այդ Կողմի դատարաններում կամ վարչական տրիբունալներում, կամ

b. նախկինում համաձայնեցված վեճերի կարգավորման ընթացակարգով, կամ

c. 3-րդ պարբերությամբ ներկայացված այլ տարբերակով:

iii. Այն դեպքում՝

a. Եթե վեճը չի ներկայացվել ii (a) կամ (b) պարբերությամբ, և վեճի առաջացումից անցել է վեց ամիս, ապա տվյալ քաղաքացին կամ ընկերությունը կարող է գրավոր համաձայնություն տալ վեճը պարտադիր արբիտրաժին ներկայացնելու համար.

1. ICSID-ին, եթե տվյալ Կողմը Կոնվենցիայի կողմ է, կամ

2. համաձայն UNCITRAL-ի Արբիտրաժային Կանոնների, կամ

3. ցանկացած այլ արբիտրաժային հաստատություն կամ կանոնակարգ, որոնց վերաբերյալ Կողմերը կարող են փոխադարձաբար համաձայնության գալ:

b. Երբ քաղաքացու կամ ընկերության կողմից այդ համաձայնությունը տրված է, վեճի ցանկացած կողմ կարող է սկսել արբիտրաժ՝ համաձայն վերոնշյալ կանոնների:

iv. Յուրաքանչյուր Կողմ այսպիսով համաձայնում է ներկայացնել ցանկացած ներդրումային վեճ պարտադիր արբիտրաժին՝ համաձայն 3-րդ պարբերությամբ նախատեսված ընտրության: Ներդրողի և պետության գրավոր համաձայնությունը բավարարում է ICSID

Կոնվենցիայի II գլուխի համաձայն «գրավոր համաձայնության» պահանջին, ինչպես նաև Նյու Յորքի Կոնվենցիայի II հոդվածի համաձայն:

Վարույթի պատմությունը

5. 2023թ. հունիսի 15-ին «Նովա»-ն ներկայացրեց Վեճի Ծանուցում: Հետագա նախարարական քննարկումները վեճը չլուծեցին:
6. 2025թ. սկզբին Դիմողները ICSID-ին ներկայացրին արբիտրաժ իրականացնելու պահանջ՝ առաջ քաշելով պայմանագրային պահանջներ և հիմնվելով Վելիսարիայի վեճերի լուծման համաձայնության վրա, որը ներառված էր Կոնցեսիաներում և ԱՄՆ-Վելիսարիա պայմանագրում:
7. Կենտրոնը գրանցեց գործը: 2025թ. ամռանը ձևավորվեց երեք անդամից բաղկացած Տրիբունալ: Տրիբունալի առաջին նիստը կայացավ Գերմանիայի Ֆրանկֆուրտ քաղաքում:
8. Տրիբունալը հաստատեց ժամանակացույց՝ (1) նախ՝ գրավոր միջնորդությունների իրավազորության և ընդունելիության վերաբերյալ, ապա (2) ըստ էության պահանջների ներկայացում: Այն իրեն վերապահեց երկատման իրավունքը՝ որոշելով, որ բոլոր հարցերն ի սկզբանե կընթանան մեկ ուղով, եթե հետագայում չբաժանվեն:
9. Դիմողներին հանձնարարվեց գրավոր Դիրքորոշում ներկայացնել առաջին նիստից հետո չորս ամսվա ընթացքում, Վելիսարիային տրվեց նույն ժամանակահատվածը Պատասխան Դիրքորոշում ներկայացնելու համար: Այնուհետև նախատեսվեց Առարկության և Եզրափակիչ Առարկության ներկայացման հնարավորություն:
10. Վարույթի ընթացքում հրապարակվեցին երկու նախնական դատավարական որոշումներ: Առաջինը՝ փաստաթղթերի ներկայացման և գաղտնիության վերաբերյալ, երկրորդը՝ Կողմերի համաձայնության վերաբերյալ այն մասին, որ Կոնցեսիաներում սահմանված տերմինները կարգավորում են «բացառիկության» շրջանակը՝ պայմանով, որ այն ենթակա է վիճարկման:
11. Իրավազորության և ըստ էության պահանջների վերաբերյալ լսումներ նշանակվեցին 2026թ. վերջում:
12. Տրիբունալը հայտարարեց, որ կընդունի կարծիքներ Վելիսարիայի ներքին օրենսդրության և միջազգային պայմանագրային չափանիշների փոխհարաբերության վերաբերյալ և կպահանջի փորձագիտական ապացույցներ՝ ինժեներական իրագործելիության և ֆինանսական մոդելավորման մասով:

Փաստերի ամփոփագիր

13. Սույն վեճը վերաբերում է Վելիսարիայի հարավում իրականացվող երկու ենթակառուցվածքային զարգացման ծրագրերին (համատեղ՝ «Նախագծերը»): Առաջինը արագընթաց մայրուղի է, որը միացնում է Սևարենը Մերիդիանին՝ Իրադիայի սահմանի վրա («Ճանապարհային Նախագիծ»), որի նպատակը եղել է շրջանցել լեռնային հատվածները, կրճատել բեռնափոխադրումների և

ուղևորափոխադրումների ժամանակը և ձևավորել Վելիսարիայի հյուսիս-հարավ միջանցքի հարավային հատվածը: Երկրորդը նոր կառուցվող երկաթուղային գիծն է, որը ձգվում է դեպի Մերիդիան և սահման («Երկաթուղային Նախագիծ»), նախատեսված՝ բեռնափոխադրումների և ուղևորափոխադրումների համակցված շահագործման համար՝ մաքսային և փոխբեռնավորման հարմարություններով:

14. 2019թ. կոնցեսիոն պայմանագրերով «Նովա»-ն ստանձնել էր նախագծման, ֆինանսավորման ապահովման, կառուցման, պատշաճ հանձնման, շահագործման ապահովման և պահպանման պարտավորությունները երկու Նախագծերի մասով, ինչը նախատեսվում էր միայն Վելիսարիայի կողմից մի շարք գործողություններից՝ իրագործելիության ուսումնասիրությունների (այսուհետ՝ ԻՈԻ) ընդունումից, երթուղիների հաստատումից և ճանապարհային իրավունքների տրամադրումից հետո, ինչպես նաև վարկատուների կողմից ստուգումից հետո: Այս մասով, Վելիսարիան, իր հերթին, պարտավորվեց ժամանակին ուսումնասիրել փաստաթղթերը, հաստատել երթուղին և ապահովել հողատարածքների ձեռքբերումը և թույլտվությունների տրամադրումը:
15. Պայմանագրերում նախատեսված էր նաև փուլային վեճերի լուծման կառուցակարգ, որը վերջնական փուլում կարող էր հասնել ICSID արբիտրաժի:
16. Կառավարությունը ներկայացնում էր այս ծրագրերը որպես «հարավային դարպաս»՝ նպատակ ունենալով ստեղծել կայուն արտահանման ուղի, ներգրավել մասնավոր ներդրումներ բարձր ռիսկային տարածքում և խթանել հետագա լոգիստիկ հնարավորությունների զարգացումները:

Աշխարհաքաղաքական ենթատեքստ

17. Վելիսարիայի ծովեզր չունի և տասնամյակներ շարունակ ունեցել է փակ սահմաններ արևելքում և արևմուտքում, ինչի հետևանքով առևտրի համար բաց են մնացել միայն հյուսիսային ուղին՝ Գաելիայի միջոցով, և հարավային սահմանը՝ Իրադիայի հետ:
18. Հարավային տարածքը լեռնային է: Մայրաքաղաք Վելիսից մինչև Մերիդիան՝ Իրադիայի սահմանի մոտ, ձգվող մոտ 400 կիլոմետրանոց ճանապարհը մնում է դանդաղ, ոլորապտույտ և կախված եղանակային պայմաններից: Կենտրոնական երկաթուղային ցանցը չի հասնում Մերիդիան և չի ապահովում ուղիղ հարավային ելք:
19. Վելիսարիայի համար «Հյուսիս-հարավ» առևտրային ուղղուն ինտեգրվելը եղել է ռազմավարական առաջնահերթություն: Երկրի երկարաժամկետ տնտեսական ծրագիրը, որը հաստատվել էր 2010-ականներին, երկու հիմնական նպատակ էր դնում տրանսպորտային ռազմավարության հիմքում՝ «Հյուսիս-հարավ» շարունակական ճանապարհային միջանցքի ավարտը և նոր հարավային երկաթուղու կառուցումը:
20. «Գլոբալ Զարգացում» Բանկը 2016-2018 թթ. հաստատել էր բազմափուլ ֆինանսավորման ծրագիր ճանապարհի համար, բայց հարավային հատվածը՝ երբեմն կոչված «4-րդ փուլ», և՛ տեխնիկապես բարդ էր, և՛ քաղաքականապես զգայուն: Վելիսարիայի պաշտոնյաներն ու

վարկատուները կարծում էին, որ անհրաժեշտ կլինի ներգրավել մասնավոր հատված՝ պետական վարկային բեռը թեթևացնելու, նոր ինժեներական լուծումներ առաջարկելու և շինարարական ռիսկերը մասնավորին փոխանցելու համար: Այս պայմաններում Կառավարությունը սկսեց բանակցություններ «Նովա»-ի և պարոն Քարթերի հետ՝ հարավում ճանապարհի և երկաթուղու բացակա հատվածները հանրային-մասնավոր համագործակցությամբ իրականացնելու համար:

Դրությունը մինչև Կոնցեսիոն համաձայնությունները

21. Նախնական համագործակցությունը սկսվեց գաղտնիության պայմանագրով, որը ստորագրվել էր 2018թ. հոկտեմբերին: Այն «Նովա»-ին թույլ էր տալիս փոխանակել տեխնիկական և ֆինանսական տեղեկատվություն տրանսպորտի և ճանապարհների նախարարության («Նախարարություն») հետ՝ Սևարեն-Մերիդիան ճանապարհի և հարավային երկաթուղու վերաբերյալ:
22. 2018թ. դեկտեմբերին Կողմերը կնքեցին շրջանակային համաձայնագիր, որով «Նովա»-ին տրվեց ժամանակավոր բացառիկություն՝ պատրաստելու և ներկայացնելու ֆինանսապես կայուն ճանապարհային և երկաթուղային կոնցեսիոն նախագծերի առաջարկներ: «Նովա»-ն ստանձնեց պարտավորություն իրականացնել ԻՈԻ, ապահովել ֆինանսական ներհոսքերը և ներկայացնել այնպիսի նախագծեր, որոնք կկարող գրավել վարկատուներին:
23. 2019թ. գարնանը Նախարարությունը «Նովա»-ից պահանջեց տրամադրել բավարար ապացույցներ, որոնք կհաստատեն, որ միջազգային ներդրողները իրապես հետաքրքրված են կոնցեսիոն նախագծերով: Դրան ի պատասխան, «Նովա»-ն ներկայացրեց աջակցության նամակներ «Ալբասթեր Ինվեսթ» ՓԲԸ-ից՝ Պարսից Ծոցում գտնվող պետական աջակցություն ունեցող ներդրումային հիմնադրամից, որտեղ նշվում էր, որ նրանք պատրաստ են դիտարկել կապիտալի ներդրում և վարկային աջակցություն, սակայն նամակներում ներառված չէին որևէ պարտավորություն առաջացնող դրույթներ: Այդ նամակները ձևակերպված էին զգուշավոր և պարտադիր ուժ չունեին: Դրանց հիմքում դրված չէին որևէ կոնկրետ պայմանագիր կամ պարտավորվածության այլ համաձայնություն: Այնուամենայնիվ, Նախարարությունը դրանք պաշտոնական բանակցությունների անցնելու համար բավարար վստահության հիմք համարեց:
24. 2019թ. ամռանը նախագծերի մշակումը հասել էր այն փուլին, որ երկու կոնցեսիոն պայմանագրերը՝ Հարավային Արագընթաց Ճանապարհի կոնցեսիան և Հարավային Երկաթուղու կոնցեսիան, պատրաստ էին ստորագրման:

Կոնցեսիոն համաձայնությունները

25. 2019թ. հուլիսի 28-ին Վելիսարիան և Նովան ստորագրեցին երկու զուգահեռ կոնցեսիոն պայմանագիր: Մեկը՝ Սևարենից մինչև Մերիդիան ձգվող Հարավային Արագընթաց Ճանապարհի համար, մյուսը՝ կենտրոնական ցանցից Մերիդիան և Իրադիայի սահման հասնող Հարավային Երկաթուղու համար:

26. Տեքստերը հիմնականում համահունչ էին և արտացոլում էին քաղաքական որոշում՝ ռազմավարական տրանսպորտային ենթակառուցվածքի նախագծումը, ֆինանսավորման ապահովումը, կառուցումը, գործարկումն ու սպասարկումը վստահել մասնավոր զարգացման կազմակերպչին երկարաժամկետ հիմքով:
27. Ճանապարհային կոնցեսիան նախատեսում էր սահմանափակ մուտքով մայրուղի լեռնային տեղանքով: «Նովա»-ին տրվում էր լիազորություն նախագծելու, կառուցելու, ֆինանսավորելու, շահագործելու և սպասարկելու ճանապարհը՝ տեխնիկական ստանդարտներին և Նախարարության հսկողությանը համապատասխան: Ֆինանսական մոդելը նախատեսում էր վճարովի ճանապարհավճարներ:
28. Երկաթուղային կոնցեսիան պարունակում էր նույն հիմնական պարտականությունները, և պետք է երկարաձգեր երկաթուղային ցանցը մինչև սահման: Այն «Նովա»-ին տալիս էր բեռնափոխադրումների սակագների վերահսկողություն և ուղևորափոխադրումների համար պետության աջակցության տրամադրման հնարավորությամբ:
29. Երկու պայմանագրերն էլ նախատեսում էին նախապայմաններ: Ի թիվս այլնի «Նովա»-ն պարտավոր էր պատրաստել ԻՈՒ՝ համաձայն Նախարարության հետ համաձայնեցված մանրամասն հանձնարականների, ներառյալ ինժեներական, ճանապարհաշինարարական , և բնապահպանական երաշխիքներ, նախագծի արժեք և ժամանակացույց, ինչպես նաև ֆինանսավորման պլան:
30. Կառավարությունը պարտավորվեց ուսումնասիրություն իրականացնել ողջամիտ ժամկետներում, նշել ցանկացած մերժման դեպքի պատճառները, և ընդունման դեպքում՝ հաստատել երթուղին, ավարտել միջանցքի ձեռքբերումը և տրամադրել շինարարության համար անհրաժեշտ թույլտվություններ:
31. Յուրաքանչյուր Նախագծին կոնցեսիոն պայմանագրով տրվում էր բացառիկություն (Հավելված 2) իր սահմանված երթուղում, բացառությամբ երթևեկության անվտանգության, արտակարգ իրավիճակների կանխման և ազգային անվտանգության հետ կապված աշխատանքների: Համաձայն այդ դրույթի սահմանված միջանցքի ներսում Կառավարությունը չէր կարող նույն կամ էապես նման նախագիծ տրամադրել այլ կողմին պայմանագրի գործողության ընթացքում:
32. Պայմանագրերը «Նովա»-ին թույլ էին տալիս հավաքագրել վարկատուների, ներդրողների և կապալառուների կոնսորցիում՝ պայմանով, որ վերահսկողության փոխանցումը ենթարկվի Նախարարության հաստատմանը: Նախնական տարբերակներում ակնկալվում էր չինական ինժեներական ընկերությունների և Պարսից Ծոցի ֆինանսավորողների ներգրավում, սակայն պարտադիր որևէ համաձայնագիր դեռ չէր կնքվել:
33. Վարկատուների շահերը պաշտպանելու համար կոնցեսիաները ներառում էին ֆինանսական կենսունակության և ապահովության դրույթներ և կարգավորում էին վաղաժամկետ դադարեցումը՝ նախատեսելով փոխհատուցում որոշ դեպքերում (օրինակ՝ կառավարության

կողմից պարտավորությունների խախտում, երկարատև անհաղթահարելի ուժի ազդեցություն) և սահմանափակելով կոնցեսիոնների իրավական պաշտպանության միջոցները իր իսկ կողմից խախտումների դեպքում:

34. Վեճերի լուծումը նախատեսված էր փուլերով՝ բարեկամական կարգավորում, նախարարական մակարդակի քննարկում և, լուծման բացակայության դեպքում, Վելիսարիայի համաձայնություն՝ դիմելու ICSID արբիտրաժին: Առանձին, պարոն Քարթերը իրավունք ուներ դիմել ԱՄՆ–Վելիսարիա երկկողմ ներդրումային պայմանագրին, որն ապահովում էր իր սեփական ներդրումային վեճերի կարգավորման ընթացակարգ՝ վեցամսյա «զուլացման» շրջանից հետո:

«Նովա»-ի ֆինանսապահովման փորձերը

35. Պայմանագրերի ստորագրումից հետո «Նովա»-ն փորձեց ցույց տալ, որ կարող է հավաքագրել գործընկերներ և ֆինանսավորում՝ համարժեք Նախագծերի մասշտաբին: Նրա ռազմավարությունը ներառում էր ներդրողներին դիմելը, ինժեներական կապալառուների հետ բանակցություններ վարելը և զարգացման ծրագրերի աջակցմամբ մասնագիտացված ֆինանսական կառույցների հետ համագործակցելը:
36. Բանակցությունները «Ալբասթեր ինվեսթ» ՓԲԸ-ի հետ 2019թ. դեկտեմբերին հանգեցրեցին պայմանագրի նախագծի, որը նախատեսում էր «Նովա»-ի բաժնեմասերի ձեռքբերումը և կապիտալի ներհոսքը: Գործարքի իրականացման նպատակով կատարվող պատշաճ ուսումնասիրությունը շարունակվեց 2020–2021թթ., սակայն բաժնետոմսերի գնման մասին պայմանագիր այդպես էլ չկնքվեց:
37. «Ալբասթեր ինվեսթ» ՓԲԸ-ի ներկայացուցիչները հետագայում նշեցին, որ նախագծերի ընթացքը և շուկայի պայմանները անորոշ էին, և դա գործընթացը չշարունակելու պատճառ դարձավ: «Նովա»-ն պնդում էր, որ Պետության անորոշ ազդակներն ու միջանցքների չհաստատումն էին, որ նվազեցրել էին ներդրողների հետաքրքրությունը:
38. Միաժամանակ «Նովա»-ն փորձեց հարաբերություններ հաստատել «Սինովիա Քոնսթրաքշն» ՍՊԸ-ի և «Սինոտեիլ» ՓԲԸ-ի հետ: Շրջանակային համաձայնագրերը և առևտրային հուշագրերը նախատեսում էին աջակցություն ԻՈՒ-ների կատարման ընթացքում և նախագծում–կառուցում–վճարում գործընթացում դերակատարություն՝ պայմանով, որ իրագործելիությունն ընդունվի և ֆինանսավորումը լինի կենսունակ:
39. «Նովա»-ն այս հնարավոր գործընկերային հեռանկարները ներկայացրեց Նախարարությանը՝ որպես իր կարողությունների ապացույց: Կառավարությունը ողջունեց այդ միտումները, բայց ընդգծեց, որ մասնավոր պայմանավորվածությունները «Նովա»-ին չեն ազատում պայմանագրային պարտավորություններից՝ սահմանված ժամկետներում ներկայացնել ամբողջական և սահմանված չափանիշներին համապատասխան ԻՈՒ-ներ:
40. Նովան նախնական իրագործելիության ամփոփագրերը շրջանառեց նաև հետաքրքրված վարկատուների շրջանում՝ ներկայացնելով երթևեկության մոդելներ, ինժեներական

տարբերակներ և համեմատական ծախսեր: Այս կապերը ցույց տվեցին, որ «Նովա»-ն ուներ հետաքրքրություն, ոչ թե հաստատված ներդրումային պարտավորվածություններ:

Իրագործելիության գնահատման փուլ

41. «Նովա»-ն ֆինանսավորեց ԻՈԻ-ները 2020թ. ընթացքում և 2021թ. սկզբին : Ճանապարհի ԻՈԻ-ն ներկայացվեց 2020թ. վերջին, իսկ երկաթուղային ուսումնասիրությունը՝ 2021թ. սկզբին: Տվյալների էլեկտրոնային շտեմարաններ բացվեցին պաշտոնյաների և վարկատուների համար:
42. Կառավարությունը պնդեց, որ ճանապարհի ուսումնասիրությունը էապես շեղվել է համաձայնեցված պայմաններից՝ թե՛ երթուղու ընտրության, թե՛ ֆինանսական մոդելի առումով: «Նովա»-ն դա մերժեց՝ պնդելով, որ կատարել է հանձնարարականների պահանջները և գործել է Լավ արդյունաբերական պրակտիկայի համաձայն (Terms of Reference and Good Industry Practice):
43. Երկաթուղային ուսումնասիրության մասով Վելիսարիայի պետական պաշտոնյաները հայտարարեցին, որ «Նովա»-ն չի ներկայացրել ճշգրիտ միջանցքի կորդինատներ՝ անհրաժեշտ հողերի օտարման և թույլտվությունների համար, և պահանջեցին փոփոխություններ՝ ուղղված երկրաբանական ռիսկերի նվազեցմանը և «Հարավային Վելիսարիայի երկաթուղային ցանց»-ի (ՀՎԵՑ) ու սահմանային ենթակառուցվածքների հետ ինտեգրմանը: «Նովա»-ն այս պահանջները որակեց որպես «խաղի կանոնները փոփոխող»:
44. Կողմերի անհամաձայնությունը առ այն, թե արդյոք ուսումնասիրությունները համապատասխանում էին պայմաններին և պետք է հաստատվեն, դարձավ վեճի հիմնաքարը: «Նովա»-ն համարում էր իր կողմից կատարված ուսումնասիրությունների ընդունումը հասանելի , և Կառավարության մերժումը անհիմն, մինչդեռ Կառավարությունը դրանք գնահատում էր որպես թերի կամ սահմանված չափանիշներին չհամապատասխանող, ինչի հետևանքով գործընթացը կանգ առավ ֆինանսավորման և շինարարության փուլերից առաջ:

Ծրագրի իրականացման խնդիրների առաջացում

45. 2021 թ. դրությամբ Կառավարությունը կորցրել էր վստահությունը «Նովա»-ի առաջարկների նկատմամբ: Ազգային Ճանապարհների Գործակալությունը սկսեց Հյուսիս-հարավ ճանապարհի «4-րդ փուլի» իրականացումը:
46. Պաշտոնյաները պնդում էին, որ սա պետական առաջնահերթություն է, որը տարբերվում է «Նովա»-ի վճարովի ճանապարհի գաղափարից: «Նովա»-ն հակադարձեց, որ երթուղիները համընկնում են, և միջանցքում երրորդ կողմի աշխատանքների թույլատրումը խախտում է բացառիկության պարտավորությունը:

47. Նախարարությունը պնդեց, որ բացառիկությունը երբեք ուժի մեջ չէր մտել, քանի որ ԻՈՒՆԵՍԿՈՒ-ն չէին ընդունվել, և որ պետական ծրագիրը չէր կարող սահմանափակվել մասնավոր կոնցեսիայով, որը չէր հաստատվել:
48. Երկաթուղու մասով զարգացումն ուներ նմանատիպ ընթացք: Երթուղու և ինտեգրման շուրջ բանակցությունները լարված դարձան: Կառավարությունը պահանջում էր փոփոխություններ, իսկ «Նովա»-ն դա դիտարկում էր որպես պատշաճ կատարված աշխատանքի ընդունումից հրաժարում:
49. 2021թ. վերջին – 2022թ. Վելիսարիան նախնական բանակցություններ վարեց այլ կազմակերպությունների հետ ծրագրի ակտերնատիվ տարբերակների շուրջ: Մամուլում նշվեցին այս քննարկումները, բայց կոնցեսիա չկնքվեց: «Նովա»-ն դա որակեց որպես պարտավորությունների շրջանցում, մինչդեռ Կառավարությունը պնդեց, որ դրանք թույլատրելի էին՝ հաշվի առնելով «Նովա»-ի կողմից իր վրա դրված պարտավորությունների չկատարումը:
50. Բարձրաստիճան հանդիպման փորձերը 2022–2023թթ. ձախողվեցին: 2023թ. հունիսին Նովան ներկայացրեց Վեճի Ծանուցում՝ մատնանշելով պայմանագրային խախտումներ և ձեռնամուխ լինելով պաշտպանել իր իրավունքները երկկողմ ներդրումային պայմանագրի ներքո: Կառավարությունը հերքեց որևէ խախտում՝ ձախողումները վերագրելով «Նովա»-ի սեփական անկարողությանը:
51. Այդ ընթացքում «Ալբասթեր ինվեսթ»-ն իր առաջարկը հետ քաշեց մինչև 2021թ. վերջ՝ կապելով այդ որոշումը ներքին և շուկայական գործոնների հետ: «Նովա»-ն դա վերագրեց Պետության վարքագծին և միջանցքի անորոշությանը, իսկ Կառավարությունը պնդեց, որ դա ներդրողների զգուշավորության և նախագծի ոչ կենսունակության հետևանք էր:
52. 2023թ. ավարտին ճանապարհը վերակառուցվում էր պետական ծրագրի ներքո, երկաթուղին մնում էր ուսումնասիրական փուլում, իսկ «Նովա»-ի ֆինանսավորման ջանքերը տապալվել էին:

Զարգացումները Ծանուցումից հետո

53. 2023թ. հունիսյան վեճի ծանուցումից հետո Նախարարությունը ճանաչեց ծանուցումը, բայց կրկին նշեց, որ «Նովա»-ն չի ներկայացրել համապատասխան ԻՈՒՆԵՍԿՈՒ-ներ, ուստի միջանցքի հաստատումն ու բացառիկությունը երբեք ուժի մեջ չէին էլ մտել:
54. 2023 թ. վերջին կայացած նախարարական հանդիպումը նույնպես չլուծեց խնդիրները: Կողմերը փոխադարձաբար միմյանց մեղադրում էին ծրագրի չիրագործման մեջ:
55. Կառավարությունը շարունակեց Հյուսիս–հարավ ճանապարհի աշխատանքները՝ «Գլոբալ Զարգացում» բանկի աջակցությամբ: «Նովա»-ն դա որակեց որպես բացառիկության նոր խախտում, իսկ Պետությունը պնդեց, որ դա սուվերեն ծրագիր է, որը կապ չունի ոչ կենսունակ առաջարկների հետ:

56. Երկաթուղու մասով Վելիսարիան շարունակեց նախնական շփումները այլ ներդրողների և ՀՎԵՑ-ի հետ՝ պատվիրելով նախնական ուսումնասիրություններ 2024թ.: «Նովա»-ն դա համարեց շրջանցման շարունակություն, իսկ Պետությունը պնդեց, որ դա արդարացված էր՝ հաշվի առնելով «Նովա»-ի ձգձգված առաջարկները և ներդրողների աջակցության բացակայությունը:
57. «Նովա»-ն փորձեց նորից ներգրավել վարկատուների և կապալառուների 2024թ. ընթացքում, բայց «Ալբասթեր»-ի դուրս գալուց հետո և այլ ներդրողի բացակայությամբ ջանքերը ձախողվեցին: Դիմողները դա վերագրեցին Կառավարության մերժումներին և հակասական ազդակներին, մինչդեռ Կառավարությունը պնդեց, որ շուկան ճանաչել էր «Նովա»-ի անկարողությունը կենսունակ նախագծեր առաջ մղելու:
58. 2025թ. սկզբին և՛ կոնցեսիաներով, և՛ երկկողմ ներդրումային պայմանագրով սահմանված «զովացման» ժամանակահատվածները ավարտված էին: Դիմողները ներկայացրին Արբիտրաժ իրականացնելու պահանջ ICSID-ում: 2025թ. գարնանը ձևավորվեց տրիբունալ և սահմանվեցին գրավոր վեճերի ներկայացման ժամկետներ:

Իրավագործություն

59. Դիմողները վկայակոչում են իրավագործությունը երկու առանձին հիմքով: Նախ, թե՛ Հարավային Արագընթաց Ճանապարհի կոնցեսիան, թե՛ Հարավային Երկաթուղու կոնցեսիան պարունակում են Վելիսարիայի հստակ գրավոր համաձայնությունը՝ վեճերը ներկայացնելու ICSID կոնվենցիայի ներքո արբիտրաժին՝ բարեկամական կարգավորումից և նախարարական էսկալացիայից հետո: Դիմողները շեշտում են, որ այդպիսի դրույթները (Հավելված 4, հոդվածներ 29.1–29.3) բավարարում են ICSID կոնվենցիայի 25-րդ հոդվածի «գրավոր համաձայնության» պահանջը:
60. Երկրորդ, Դիմող Մայքլ Քարթերը հղում է անում ԱՄՆ–Վելիսարիա երկկողմ ներդրումային պայմանագրի VII հոդվածով Վելիսարիայի մշտական համաձայնությանը՝ ICSID արբիտրաժին: Այն թույլ է տալիս Արկլանդի ներդրողին վեճը ներկայացնել ICSID՝ վեցամսյա «զովացման» շրջանի ավարտից հետո: Պարոն Քարթերը ներկայացնում է, որ իր անուղղակի սեփականությունը «Նովա»-ում, ինչպես նաև կապիտալը, պայմանագրային իրավունքները, գիտելիքները և ռիսկի կրումը կազմում են պաշտպանված «ներդրում» երկկողմ ներդրումային պայմանագրի և ICSID կոնվենցիայի իմաստով:
61. Դիմողները նաև պնդում են, որ իրենց ներդրումները՝ ԻՈՒ-ները, նախագծային աշխատանքները, տվյալների շտեմարանները, պայմանագրային իրավունքները և բազմամյա ռիսկի կրումը, բավարարում են իրավագործության պահանջները և՛ պայմանագրի, և՛ կոնվենցիայի ներքո: Նրանք պնդում են, որ Վելիսարիայի կողմից ԻՈՒ-ների մերժումը, երթուղիների չհաստատումը և ճանապարհային իրավունքների չտրամադրումը, ինչպես նաև համընկնող ծրագրերի թույլատրումը հանդիսանում են ինչպես Կոնցեսիաների, այնպես էլ երկկողմ ներդրումային պայմանագրի խախտում:

62. Վելիսարիան հերքում է պատասխանատվությունը և վիճարկում տրիբունալի իրավազորությունը: Այն պնդում է, որ «Նովա»-ն չի ներկայացրել հանձնարարականներին համապատասխան ԻՈՒ-ներ, չի ապահովել ֆինանսավորում և չի տրամադրել հստակ կոորդինատներ՝ հողերի ձեռքբերման և թույլտվությունների համար: Այս հիմքով Վելիսարիան պնդում է, որ կոնցեսիաները երբեք չեն վերածվել իրավաբանորեն պարտադիր պարտավորությունների, որ ICSID կոնվենցիայի կամ երկկողմ ներդրումային պայմանագրի իմաստով պաշտպանված ներդրում չի կատարվել, և որ Տրիբունալը պետք է հրաժարվի իրավազորությունից:

Կողմերի պահանջները և խնդրանքները

63. **Դիմողները** պահանջում են, որ Տրիբունալը Վճռի.

- i. ՀԱՅՏԱՐԱՐԵԼ, որ Վելիսարիայի Հանրապետությունը խախտել է իր պարտավորությունները ԱՄՆ-Վելիսարիա երկկողմ ներդրումային պայմանագրի և միջազգային իրավունքի ներքո, մասնավորապես՝
 - a. անօրինականորեն յուրացրել է Դիմողների ներդրումները՝ խախտելով միջազգային սովորույթային իրավունքը, և երկրորդ Դիմողի մասով՝ խախտելով երկկողմ ներդրումային պայմանագրի III(1) հոդվածը,
 - b. չի ապահովել երկրորդ Դիմողի ներդրումներին արդար և հավասար վերաբերմունք, ազատություն կամայական և խտրական միջանտությունից՝ խախտելով երկկողմ ներդրումային պայմանագրի II(2)(a) և II(2)(b) հոդվածները,
 - c. չի պահպանել երկրորդ Դիմողի ներդրումների հետ կապված այլ պարտավորությունները՝ խախտելով երկկողմ ներդրումային պայմանագրի II(2)(c) հոդվածը:
- ii. ՀԱՅՏԱՐԱՐԵԼ, որ Վելիսարիան էականորեն խախտել է իր պարտավորությունները և՛ Ճանապարհային, և՛ Երկաթուղային կոնցեսիաներով (համատեղ՝ «Կոնցեսիաներ»), ինչպես նաև Վելիսարիայի օրենսդրությամբ բխող պարտավորությունները:
- iii. ԿԱՐԳԱԴՐԵԼ Վելիսարիային՝ որպես սատիսֆակցիայի միջոց, հրապարակային ներողություն խնդրել Դիմողներից վերոնշյալ խախտումների համար՝ այն ձևով, որը կորոշի Տրիբունալը:
- iv. ԿԱՐԳԱԴՐԵԼ Վելիսարիային վճարել Դիմողներին 100 միլիոն ԱՄՆ դոլար փոխհատուցում կամ այնպիսի գումար, որը բավարար է վերացնելու Վելիսարիայի անօրինական գործողությունների հետևանքները՝ վճարելով ազատ փոխարկելի արժույթով:
- v. ԿԱՐԳԱԴՐԵԼ Վելիսարիային վճարել ցանկացած հատուցման համար որոշվող տոկոսներ՝ առևտրային դրույքաչափով և չվճարված ժամանակահատվածով, որը կորոշի Տրիբունալը՝ հաշվարկելով խախտման ամսաթվերից մինչև ամբողջական վճարումը:

vi. ԿԱՐԳԱԴՐԵԼ ՎԵԼԻՍԱՐԻԱՅԻՆ ՎՃԱՐԵԼ ընթացիկ գործի բոլոր ծախսերը, ներառյալ Տրիբունալի և ICSID-ի ծախսերը, ինչպես նաև Դիմողների ողջամիտ իրավաբանական և այլ ծախսերը (իրավաբաններ, փորձագետներ, խորհրդատուներ)՝ համաձայն ICSID Կոնվենցիայի 61(2) հոդվածի:

vii. ՊԱՀԱՆՋԵԼ նաև այնպիսի այլ կամ լրացուցիչ հատուցում, ինչը Տրիբունալը տեղին կհամարի կիրառելի իրավունքի համաձայն կամ այլ կերպ կարող է լինել արդար և պատշաճ:

64. Պատասխանողը, իր հերթին, պահանջում է, որպեսզի Տրիբունալը Վճռի.

- i ՄԵՐԺԵԼ Դիմողների պահանջները՝ Տրիբունալի իրավագործություն բացակայության հետևանքով:
- ii ՈՐՊԵՍ ԱՅԼԸՆՏՐԱՆՔ, մերժել «Նովա»-ի պայմանագրային պահանջները Կոնցեսիաների ներքո և պարոն Քարթերի հովանոցային-դրույթի (umbrella clause) պահանջները երկկողմ ներդրումային պայմանագրի ներքո՝ որպես վաղեմության ժամկետն անցած:
- iii ՈՐՊԵՍ ԱՅԼԸՆՏՐԱՆՔ՝ մերժել Դիմողների պահանջները ըստ էության՝ ամբողջությամբ:
- iv ՈՐՊԵՍ ՀԵՏԱԳԱ ԱՅԼԸՆՏՐԱՆՔ, հայտարարել, որ Դիմողները իրավունք չունեն որևէ վնասի հատուցման:
- v ԿԱՐԳԱԴՐԵԼ Դիմողներին, առանձին և համատեղ, վճարել ընթացիկ գործի բոլոր ծախսերը, ներառյալ իրենց ծախսերը, արբիտրների և ICSID-ի ծախսերը, ինչպես նաև Պատասխանողի իրավաբանական և այլ ծախսերը (իրավաբաններ, փորձագետներ, խորհրդատուներ և ողջամիտ ներքին ծախսեր)՝ դրանց վրա հաշվարկված ողջամիտ տոկոսով:
- vi ՏՐԱՄԱԴՐԵԼ այնպիսի լրացուցիչ միջոցներ Դիմողների դեմ, որոնք Տրիբունալը կհամարի տեղին և արդար:

Հավելվածներ

Հավելված 1: Կոնցեսիաներ - Իրագործելիության Ուսումնասիրություններ

Հոդված	Տեքստ
6.1	Կոնցեսիոները պետք է պատրաստի և Կառավարությանը ներկայացնի Նախագծի իրագործելիության ուսումնասիրություն, որը կներառի. (a) ինժեներական նախագծման հիմքերը և այլընտրանքային երթուղիները, (b) երթևեկության/տարունակության կանխատեսումները, (c) բնապահպանական և սոցիալական հիմնական գնահատումը,

	(d) արժեքների գնահատականներ և շինարարական ժամանակացույցեր, (e) ֆինանսավորման պլան՝ նախատեսվող կապիտալի կառուցվածքի և ապահովման փաթեթի նկարագրությամբ:
6.2	Իրագործելիության ուսումնասիրությունը պետք է պատրաստվի սույնին կցված Հանձնարարականների թիվ 1 օրացույցի համաձայն և Լավ արդյունաբերական պրակտիկային համապատասխան:
6.3	Կառավարությունը, ուսումնասիրությունը ստանալուց հետո վաթսուն (60) օրվա ընթացքում, պետք է այն վերանայի և գրավոր ծանուցի կոնցեսիոներին իր որոշման մասին՝ ընդունելով կամ մերժելով այն, համապատասխան պատճառաբանությամբ:
6.4	Կառավարությունը կարող է մերժել իրագործելիության ուսումնասիրությունը միայն այն դեպքում, երբ այն էապես շեղվում է Հանձնարարականներից կամ բացակայում է թիվ 1 օրացույցի էական տեղեկատվությունը, այնպես որ Կառավարությունը չի կարող ողջամտորեն հաստատել երթուղին և առաջ գնալ միջանցքի ձեռքբերման հարցում:
6.5	Եթե ուսումնասիրությունը մերժվում է, Կառավարությունը պետք է նշի էական շեղումները կամ բացթողումները, և կոնցեսիոները կունենա վաթսուն (60) օր՝ այն վերահանձնելու համար:
6.6	Եթե Կառավարությունը նշված ժամկետում (Հոդված 6.3) որոշում չի հաղորդում, ուսումնասիրությունը համարվում է ընդունված:

Հավելված 2: Կոնցեսիաներ - Բացառիկության պարտավորություն

Հոդված	Տեքստ
7.1 Բացառիկություն	Պայմանագրի դրույթներին և կոնցեսիոների կողմից նախապայմանների ժամանակին կատարմանը համապատասխան՝ կոնցեսիոները կունենա բացառիկ իրավունք իրականացնել Նախագիծը սահմանված երթուղու ներսում ամբողջ ժամկետի ընթացքում:

7.2 «Չտրամադրելու» Պարտավորություն	Ժամկետի ընթացքում Կառավարությունը չի տրամադրի որևէ երրորդ կողմի նույն կամ էապես նման նախագիծ իրականացնելու իրավունք սահմանված երթուղու ներսում և չի թույլատրի այնպիսի աշխատանքներ, որոնք ըստ էության կրկնօրինակում են Նախագծի հզորությունը կամ գործառույթը սահմանված երթուղու ներսում:
7.3 Բացառություններ	Հոդվածները 7.1 և 7.2 չեն խոչընդոտում. (a) պարբերական սպասարկմանը, անվտանգության կամ արտակարգ իրավիճակների աշխատանքներին, (b) միջոցառումներին, որոնք անհրաժեշտ են ազգային անվտանգության կամ միջազգային պարտավորությունների կատարման համար, կամ (c) աշխատանքներին, որոնք Կողմերը գրավոր կերպով հստակ համաձայնել են:
7.4 Սահմանված միջանցք	Հոդվածների 7.1–7.3 նպատակների համար «Սահմանված Միջանցք» նշանակում է այն երթուղին, որը նշված է իրագործելիության ուսումնասիրությունում և ընդունված է Կառավարության կողմից, ինչպես նաև հինգ (5) կիլոմետր լայնությամբ գոտի այդ երթուղու երկու կողմերում, եթե այլ բան գրավոր չի համաձայնեցվել:

Հավելված 3: Կոնցեսիաներ - Միջանցքի Հաստատում, Ձեռքբերում և Իրավունքի Տրամադրում

Հոդված	Տեքստ
8.1 Երթուղու հաստատում	Իրագործելիության ուսումնասիրության ընդունումից (կամ համարվող ընդունումից) հետո Կառավարությունը երեսուն (30) օրվա ընթացքում պետք է գրավոր հաստատի Նախագծի երթուղին:
8.2 Ձեռքբերում	Հոդված 8.1-ի ներքո հաստատումից հետո Կառավարությունը, Վելիսարիայի օրենսդրությանը համապատասխան, պետք է իրականացնի և ավարտի Նախագծի համար անհրաժեշտ

	հողերի և իրավունքների ձեռքբերումը՝ իրագործելիության ուսումնասիրությունում նշված շինարարական ժամանակացույցին համապատասխան ժամկետներում:
8.3 Իրավունքների տրամադրում	Հոդված 8.2-ի քայլերի ավարտից հետո Կառավարությունը պետք է տրամադրի կոնցեսիոներին ճանապարհային իրավունքները, շինարարական թույլտվությունները և գործառնական լիցենզիաները, որոնք անհրաժեշտ են Նախագիծն իրականացնելու և շահագործելու համար:
8.4 Համագործակցություն	Կողմերը պետք է բարեխղճորեն համագործակցեն՝ թույլտվությունները և հաստատումները համակարգելու նպատակով՝ ներառյալ բնապահպանական և մաքսային մարմինները, և անհրաժեշտության դեպքում ապահովելու կոմունալ ծառայությունների տեղափոխումը:

Հավելված 4: Կոնցեսիաներ - Վեճերի Կարգավորում

Հոդված	Տեքստ
29.1 Բարեկամական Կարգավորում	Կողմերը պետք է բոլոր ջանքերը գործադրեն բարեկամական եղանակով կարգավորելու ցանկացած վեճ, տարաձայնություն կամ պահանջ, որը բխում է կամ առնչվում է սույն Պայմանագրին, ներառյալ դրա գոյությանը, վավերությանը կամ դադարեցմանը վերաբերող հարցերը: Այդ նպատակով Կողմը կներկայացնի վեճի ծանուցում մյուս Կողմին՝ մանրամասն նկարագրելով վիճելի հարցերը:
29.2 Նախարարական Էսկալացիա	Եթե Կողմերը չկարողանան վեճը կարգավորել ծանուցումը ստանալուց 30 օրվա ընթացքում, հարցը պետք է ներկայացվի քննարկման Վելիսարիայի Հանրապետության Տրանսպորտի և Միջանցքների նախարարին և կոնցեսիոների Գլխավոր գործադիր տնօրենին:
29.3	Եթե նախարարական քննարկումից հետո ևս 30 օրվա ընթացքում հարցը չլուծվի, Վելիսարիայի Հանրապետությունը և

ICSID Համաձայնություն	կոնցեսիոները գրավոր համաձայնում են ներկայացնել ICSID-ին ցանկացած վեճ, որը բխում է կամ առնչվում է սույն Պայմանագրին, ներառյալ դրա գոյությանը, վավերությանը կամ դադարեցմանը վերաբերող հարցերը, արբիտրաժային կարգավորմամբ՝ համաձայն ICSID Կոնվենցիայի:
29.4 Կապալառուի Իրավունքը Կարգավորող Իրավունքը	Արբիտրաժային տրիբունալը վեճը կլուծի՝ հիմնվելով Հոդված 2.4-ով սահմանված կարգավորող իրավունքի (Վելիսարիայի իրավունքի), և անհրաժեշտության դեպքում՝ միջազգային իրավունքի կիրառելի սկզբունքների վրա:
29.5 Նստավայր և լեզու	Արբիտրաժի նստավայրը կլինի Գերմանիայի Ֆրանկֆուրտը: Արբիտրաժի լեզուն կլինի հայերենը:

Հավելված 5: ԱՄՆ-Վելիսարիա Երկկողմ Ներդրումային Պայմանագիր

Հոդված	Տեքստ
II(2)(a) Արդար և Հավասար Վերաբերմունք	Յուրաքանչյուր Կողմ պետք է մշտապես ապահովի մյուս Կողմի ներդրողներից եկող ներդրումներին արդար և հավասար վերաբերմունք և չխաթարի դրանց կառավարումը, պահպանումը, օգտագործումը, վայելումը կամ դրանցից հրաժարվելու հնարավորությունը՝ չարդարացված կամ կամայական միջոցառումներով:
II(2)(b) Ծածկող Դրույթ (Umbrella Clause)	Յուրաքանչյուր Կողմ պետք է կատարի ցանկացած պարտավորություն, որը ստանձնել է մյուս Կողմի ներդրողների ներդրումների նկատմամբ:
III Յուրացում (Expropriation)	Կողմերից որևէ մեկի ներդրողները չպետք է ենթարկվեն ազգայնացման, յուրացման կամ այնպիսի միջոցառումների, որոնք ունեն նույնական ազդեցություն («յուրացում»), բացառությամբ հանրային նպատակի, ոչ խտրական ձևով,

	օրենքի պատշաճ ընթացակարգով և արագ, բավարար և արդյունավետ փոխհատուցմամբ:
VII Ներդրումային Վեճերի Կարգավորում (ISDS)	Եթե ներդրումից անմիջապես բխող վեճ է առաջանում, ներդրողը և համապատասխան Կողմը նախ պետք է փորձեն այն լուծել խորհրդակցությունների և բանակցությունների միջոցով: Եթե վեճը չի կարգավորվում վեց ամսվա ընթացքում, ներդրողը կարող է վեճը ներկայացնել ICSID-ին, ICSID-ի Լրացուցիչ Հնարավորություններին կամ ad hoc արբիտրաժի՝ UNCITRAL կանոնների համաձայն: