

Справа «Авіакомпанія Канади проти Сполученого Королівства» (Air of Canada v. the United Kingdom 18465/91)

У рішенні, ухваленому 5 травня 1995 року у справі *«Авіакомпанія Канади проти Сполученого Королівства»*, Суд постановив, що:

- не було порушення ст. 1 Першого протоколу до Конвенції;
- не було порушення ч. 1 ст. 6 Конвенції.

Обставини справи

Літак, який був у власності та який перебував в управлінні компанії-заявника, приземлився в лондонському аеропорту 26 квітня 1987 року. В одному з його контейнерів було виявлено 331 кг конопляної смоли. Це було останнє з серії правопорушень, в яких фігурувала Авіакомпанія Канади.

1 травня 1987 року уповноважені офіцери митної служби та акцизу наклали арешт на літак відповідно до ст. 139 (1) Закону 1979 року, що регулює діяльність митного та акцизного управління, як на такий, що підлягає конфіскації (ст. 141 (1) Закону). Цього ж дня уповноважені повернули літак після сплати застави в розмірі 50 000 фунтів стерлінгів.

20 травня 1987 року Авіакомпанія Канади заперечила твердження компетентних органів про те, що літак підлягав конфіскації. Вони ж, відповідно, ініціювали процедуру розгляду та прийняття рішення щодо вилучення літака (ст. 6 додатку 3 до Закону). У рішенні від 7 листопада 1988 року Верховний суд не погодився з тим, що парламент уповноважив компетентні органи провести конфіскацію у справі, в якій невідома для пілота третя особа намагалася провезти заборонені товари літаком Авіакомпанії Канади.

Апеляція компетентних органів на це рішення була підтримана апеляційним судом 14 червня 1990 року. Згодом Авіакомпанії Канади було відмовлено в поданні апеляції до Палати Лордів.

Зміст рішення Суду

Накладення арешту на літак не тягне за собою зміни власника, а рішення апеляційного суду про конфіскацію не позбавляло Авіакомпанію Канади права власності на літак, та й сума застави, яка вимагалася за нього, була сплачена.

Застава літака була превентивним заходом, спрямованим на запобігання незаконному ввезенню наркотиків до Сполученого Королівства. Цей захід є засобом здійснення контролю за використанням власності. Тому в даній справі необхідно посилатися на ч. 2 ст. 1 Першого протоколу.

Накладення арешту на літак заявника та його повернення після сплати застави були винятковими заходами, які вживалися для того, аби покращити безпеку. Після огляду контейнера, умови збереження якого були порушені, було виявлено 331 кг конопляної смоли.

До того ж цей випадок був останнім із серії неодноразових порушень, про які раніше було доведено до відома Авіакомпанії Канади, включаючи незаконне ввезення нею наркотиків до Сполученого Королівства в період 1983-1987 років. Тому вжиті заходи відповідали загальним інтересам боротьби з міжнародною торгівлею наркотиками.

Окрім того, Авіакомпанії Канади було дозволено розпочати юридичний перегляд процедури з метою усунення порушень, чинених компетентними органами, які повинні були вказати причини накладення арешту на літак. У рішенні в справі *«A GOSJ v. United Kingdom»* від 24 жовтня 1986 року Суд постановив, що можливість юридичного перегляду була достатньою для задоволення вимог ч. 2 ст. 1 Першого протоколу. Суд вирішив, що немає підстав робити інший висновок стосовно цього питання в даній справі.

Беручи до уваги велику кількість наркотиків, знайдених у контейнері, їхню ринкову вартість, а також ціну літака, вимога заплатити 50 000 фунтів стерлінгів була пропорційною прагненню запобігти нелегальному ввезенню наркотиків до Сполученого Королівства. Тому Суд вирішив, що в даній ситуації було досягнуто справедливої рівноваги між загальним інтересом суспільства та вимогою щодо захисту основних прав людини.

У справі не було пред'явлено жодних кримінальних звинувачень і до її розгляду не було залучено кримінальні суди. Окрім того, апеляційний суд відхилив аргументи, наведені авіакомпанією, про те, що застосування ст. 141 Закону 1979 року було рівнозначним застосуванню кримінальної санкції. У зв'язку з цим апеляційний суд відзначив, що визначення санкції як «цивільної» не перешкоджає йому зробити висновок, що вона в дійсності є «кримінальною» за своїм характером. Однак питання було вирішено з посиланням на попередні справи, в яких зазначалося, що ст. 141 повинна застосовуватися в разі використання будь-яких засобів пересування, за допомогою яких здійснюється контрабанда.

Відповідно до цього, дії, що оскаржувалися, не відповідали “визначенню кримінального звинувачення”.

Незаперечним є те, що дана справа стосується спору щодо цивільних прав авіакомпанії-заявника.

Скарга заявника стосується накладення арешту на літак і сплати 50 000 фунтів стерлінгів.

Щодо накладення арешту, порядок застосування запобіжних заходів в Сполученому Королівстві вимагав від компетентних органів провести процедуру конфіскації.

Окрім того, Авіакомпанії Канади було дозволено ініціювати судовий перегляд справи та оскаржити рішення компетентних органів щодо вимоги внести заставу як умову повернення літака. Однак, які б не були причини, така процедура фактично не була розпочата. На цій підставі Суд не вважає за необхідне досліджувати, чи можливості судового перегляду відповідають ч. 1 ст. 6 Конвенції.

Отже, порушення ч. 1 ст. 6 Конвенції не було.

Реферативний переклад з англійської мови та опрацювання рішення здійснено у Львівській лабораторії прав людини і громадянина НДІ державного будівництва та місцевого самоврядування АПрН України О. О. Бекетовим, Р. М. Москалем, Н. П. Ничай, М. Ю. Пришляк, Т. І. Пашуком, М. Б. Рісним, А.-М. Я. Хом'як.