

Bosporus Airways gegn Írlandi

Dómur frá 30. júní 2005 - Yfirdeild

Mál nr. 45036/98

1. gr. 1. viðauka. Friðhelgi eignarréttar

Haldlagning. Löggjöf Evrópusambandsins. Ályktun öryggisráðs SP. Ábyrgð aðildarríkis.

1. Málsatvik

Kærandi er leiguflugfélag sem starfar í Tyrklandi. Þann 17. apríl 1992 leigði kærandi Boeing-þotu af flugfélaginu Yugoslav Airlines (JAT) sem starfrækt er í fyrrverandi sambandslýðveldi Júgóslavíu (Serbíu og Svartfjallalandi). Leiguflugvél kæranda fór til viðhalds og viðgerðar hjá fyrirtækinu TEAM Aer Lingus á Írlandi. TEAM óskaði eftir álitni írska samgönguráðuneytisins 2. mars 1993 á því hvort kærandi félli undir ákvæði reglugerðar ráðs EB nr. 990/93 sem var sett til að framfylgja viðskiptabanni öryggisráðs Sameinuðu þjóðanna (SP) gagnvart Júgóslavíu frá 30. maí 1992. Reglugerðin mælti m.a. fyrir um að ríki skyldu haldleggja allar flugvélar á yfirráðasvæði sínu sem væru í meirihlutaeigu eða undir ráðandi eigu einstaklings eða lögaðila sem starfaði í Júgóslavíu. Þann 28. maí 1993 var viðgerðarvinnu TEAM lokið og var vélin afhent kæranda. Flugmálafyrirvöld á flugvælinum í Dublin stöðvuðu brottför flugvélarinnar sama dag samkvæmt fyrirbætur samgönguráðuneytisins sem taldi það brjóta gegn viðskiptabanni SP ef flugvélin yfirgæfi landið. Í bréfi nefndar SP um viðskiptaþvinganir frá 8. júní 1993 kom fram að þjónusta við flugvélar sem væru í eigu fyrirtækis sem starfrækt væri í Júgóslavíu bryti gegn viðskiptabanni SP. Írsk stjórnvöld lögðu hald á flugvélin 8. júní 1993.

Kærandi höfðaði mál á hendur írska ríkinu í nóvember 1993 vegna haldlagningarinnar. Dómur undirréttar var kveðinn upp 21. júní 1994. Í túlkun sinni á reglugerð ráðsins nr. 990/93 var litið til tilgangs reglugerðarinnar og varð niðurstaða dómsins að ákvæði sem ákvörðunin vísaði til gætu ekki verið grundvöllur haldlagningar á flugvælinni. Í kjölfarið var flugvélin haldlögð á nýjan leik nú á grundvelli 1., 9. og 10. gr. reglugerðarinnar, og var kæranda tilkynnt um það með bréfi samgönguráðherra 5. ágúst 1994. Kærandi skaut ákvörðun ráðherra um haldlagningu flugvélarinnar til dómstóla. Með dómi áfrýjunarréttar 22. janúar 1996 var ákvörðun ráðherra felld úr gildi. Úrslitum um þá niðurstöðu réð sú töf á ákvörðun ráðherra að haldleggja flugvélin á grundvelli 9. gr. reglugerðarinnar. Taldi áfrýjunarrétturinn að ráðherra hefði brugðist þeirri skyldu sinni að rannsaka og taka ákvörðun innan hæfilegs tíma í samræmi við réttlátar málsmeðferðarreglur og með tilliti til hagsmuna kæranda.

Þann 8. ágúst 1994 áfrýjaði samgönguráðherra dómi undirréttar frá 21. júní 1994 til Hæstaréttar. Var óskað eftir forúrskurði Evrópudómstólsins á því hvort 8. gr. reglugerðarinnar skyldi túlkuð á þá vegu að hún ætti við um flugvél sem væri í eigu fyrirtækis sem er í meirihlutaeigu eða undir ráðandi eigu aðila í Júgóslavíu, en hefur verið leigð út af eiganda hennar um fjögurra ára tímabil til fyrirtækis sem er hvorki í eigu né starfræktur af aðila í Júgóslavíu. Með forúrskurði Evrópudómstólsins 19. júlí 1996 var reglugerð ráðsins nr. 990/93 talin eiga við í þessu tilviki. Þann 6. ágúst 1996 var flugvél kæranda haldlögð skv. 8. gr. reglugerðar nr. 990/93. Flugvælinni var skilað til JAT 30. júlí 1997. Kærandi missti afnot af vælinni í þrjú ár af samtals fjögurra ára leigutíma hennar. Flugvélin var sú eina sem hafði verið kyrrsett á grundvelli nefndrar tilskipunar og viðskiptabanns SP.

2. Meðferð málsins fyrir Mannréttindadómstólnum

Kæran

Kærandi taldi haldlagningu írska ríkisins á flugvælinni brjóta gegn friðhelgi eignarréttar hans skv. 1. gr. 1. viðauka við sáttmálann. Taldi hann innleiðingu viðskiptaþvingana SP af hálfu írska ríkisins hafa falið í takmarkanir réttinda sem vernduð væru í 1. gr. 1. viðauka.

Niðurstaða

Aðilar málsins, framkvæmdastjórn Evrópusambandsins og önnur ríki lögðu fram umfangsmiklar skriflegar athugasemdir hvað varðaði 1. gr. sáttmálans varðandi ábyrgð írska ríkisins á innleiðingu skuldbindinga að Evrópurétti. Dómstóllinn tók fram að 1. gr. sáttmálans kvæði á um ábyrgð aðildarríkja vegna brota á réttindum einstaklinga sem eru innan yfirráðasvæðis þess. Talið var að kærandi teldist hafa verið innan yfirráðasvæðis írska ríkisins þar sem haldlagning flugvélarinnar beindist að honum. Ekki var deilt um að eignarréttur kæranda hafi verið takmarkaður, þ.e. réttur hans til að nýta hina leigðu flugvél. Aðilar deildu um hvort takmörkunin fæli í sér eignaupptöku skv. 1. mgr. 1. gr. eða takmörkun á notkun eignar í samræmi við 2. mgr. 1. gr. 1. viðauka. Dómstóllinn taldi ágreiningsefnið eiga undir 2. mgr. 1. gr. þar sem haldlagning flugvélarinnar byggðist á viðskiptabanni sem takmarkaði notkun eigna.

Aðila greindi á um það hvort haldlagning flugvélarinnar hefði verið byggð á skyldu írska ríkisins skv. 8. gr. reglugerðar nr. 990/93, og hvort þannig hefði verið lagastoð fyrir upptökunni frá upphafi. Í þessu sambandi benti dómstóllinn á að það væri aðallega á höndum innlendra stjórnvalda, einkum dómstóla, að túlka og beita landslögum, jafnvel þegar hin innlendu lög vísa til þjóðaréttar eða alþjóðasamninga. Þannig væru dómstólar Evrópusambandsins í betri stöðu til að túlka og beita Evrópurétti. Í hverju tilviki væri hlutverk dómstólsins takmarkað við að meta hvort afleiðingar slíks mats væru í samræmi við ákvæði sáttmálans.

Þegar reglugerð nr. 990/93 tók gildi fékk hún bein réttaráhrif í aðildarríkjum Evrópusambandsins þannig að ekki varð vikið frá ákvæðum hennar. Reglugerðin varð hluti landsréttar frá og með birtingu hennar 28. apríl 1993. Þurfti því ekki að lögleiða reglugerðina sérstaklega á Írlandi svo að hægt væri að framfylgja ákvæðum hennar. Írsk stjórnvöld töldu sig réttilega, að mati dómstólsins, skuldbundin til að haldleggja hverja þá flugvél, sem talið var að 8. gr. reglugerðarinnar tæki til. Dómurinn nefndi einnig að mat írskra stjórnvalda hefði verið staðfest meðal annars af dómstóli Evrópusambandsins. Taldi dómstóllinn, að áfrýjunardómstólnum hefði borið að óska eftir forúrskurði frá dómstóli Evrópusambandsins og einnig að hlíta honum. Því hafi niðurstaða hans verið sú að reglugerðin tæki til umrædds tilviks. Taldi því dómstóllinn að aðgerðir írska ríkisins hefðu verið gerðar í þeim tilgangi að uppfylla skuldbindingar ríkisins sem aðildarríkis að Evrópusambandinu. Að öllu virtu var ákvörðun ríkisins að haldleggja flugvélinu byggð á skyldum ríkisins til að framfylgja skuldbindingum sínum samkvæmt Evrópurétti.

Dómstóllinn tók fram að skýra yrði 2. mgr. 1. gr. 1. viðauka. til samræmis við þau almennu skilyrði sem fram koma í 1. mgr. greinarinnar. Það markmið sem haldlagningin þjónaði voru löglegar skuldbindingar írska ríkisins vegna aðildar þess að Evrópusambandinu. Sáttmálann yrði að túlka til samræmis við þær alþjóðlegu skuldbindingar sem gilda milli aðila hans. Dómstóllinn viðurkenndi einnig vaxandi mikilvægi alþjóðlegra skuldbindinga og samstarfs og nauðsyn þess að tryggja fulla virkni alþjóðastofnana. Væri það grundvallaratriði fyrir yfirþjóðlegar stofnanir eins og Evrópusambandið að tekið væri tillit til þessa. Dómstóllinn hefði því viðurkennt að framfylgni við Evrópurétt af aðildarríkjum sáttmálans væri lögmætt markmið í skilningi 1. gr. 1. viðauka.

Að mati dómstólsins er aðgerð ríkis sem framkvæmd er í lögmætu markmiði réttlæt看leg ef grundvallarmannréttindi eru tryggð í a.m.k. sama mæli og þau eru tryggð samkvæmt sáttmálanum. Í mati sínu á því hvort aðgerðirnar hefðu verið réttlæt看legar tók dómstóllinn fram að mannréttindavernd innan Evrópusambandsins væri, og hefði á umræddum tíma, verið sambærileg og í framkvæmd Mannréttindasáttmála Evrópu. Því mætti gefa sér að írska ríkið uppfyllti jafnan skyldur sínar samkvæmt sáttmálanum þegar það væri að uppfylla skuldbindingar samkvæmt Evrópurétti. Það væri einungis í tilvikum þar sem misbrestur á vernd réttinda samkvæmt sáttmálanum væri augljós að hægt væri að halda öðru fram. Í þeim tilvikum yrði að telja að sjónarmið um alþjóðasamvinnu yrðu að víkja fyrir ákvæðum sáttmálans, sem um leið væri stjórnþæki lagalegs eðlis og hefði það hlutverk að viðhalda almannareglu á samningssvæði sínu.

Með hliðsjón af eðli afskipta stjórnvalda, þeim almannahagsmunum sem leitast hafði verið við að tryggja með haldlagningunni og dómi Evrópudómstólsins komst dómstóllinn að þeirri niðurstöðu að haldlagning flugvélarinnar hefði ekki brotið í bága við ákvæði 1. gr. 1. viðauka.

Sjð dómarar skiluðu séráliti.