﻿

По делото Air Canada срещу Великобритания (1),

Европейският съд по правата на човека в заседание съгласно Член 43 (чл. 43) от Конвенцията за защита правата на човека и основните свободи („Конвенцията“) и приложимите разпоредби от Правилника на Съда А (2), в състав от следните съдии:

г-н Р. Рисдал (R. Ryssdal), председател

г-н Ф. Гьолчуклу (F. Gölcüklü)

г-н Ф. Матшер (F. Matscher),

г-н Б. Уолш (B. Walsh),

г-н К. Русо (C. Russo),

г-н А. Шпилман (A. Spielmann),

г-н С.К. Мартенс (S.K. Martens),

г-н Р. Пеканен (R. Pekkanen),

сър Джон Фриленд (John Freeland),

а също и г-н Х. Петцолд (H. Petzold), секретар,

След закрито заседание, проведено на 23 ноември 1994 г. и 26 април 1995 г.,

Постановява следното решение, прието на последната от гореспоменатите дати:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Бележки на секретаря

1. Делото е под номер 9/1994/456/537. Първата цифра е мястото на делото в списъка на делата, заведени в Съда през съответната година (втората цифра). Последните две цифри показват поредния номер на делото в списъка от делата, отнесени към Съда от създаването му, и в списъка на съответните производни жалби до Комисията.

2. Правилата от група А се прилагат за всички дела, отнесени към Съда преди влизането в сила на Протокол № 9 (P9), а след това само за дела, свързани с държавите, които не са обвързани с този протокол (P9). Те съответстват на правилата, които влизат в сила на 1 януари 1983 г. с последвалите изменения.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

ПРОЦЕДУРА

1. Настоящото дело е отнесено към Съда от Европейската комисия по правата на човека („Комисията“) на 11 март 1994 г. в рамките на тримесечния срок, предвиден в член 32, параграф 1 и член 47 (чл. 32-1, чл. 47) от Конвенцията. То е образувано по жалба (№ 18465/91) срещу Обединеното кралство на Великобритания и Северна Ирландия, подадена в Комисията по силата на член 25 (чл. 25) от Air Canada, дружество, учредено съгласно канадското законодателство и регистрирано като чуждестранно дружество във Великобритания на 2 май 1991 г.

Искането на Комисията се позовава на членове 44 и 48 (чл. 44, чл. 48) и на декларацията, с която Великобритания признава задължителната юрисдикция на Съда (член 46) (чл. 46). Предметът на това искане е да бъде постановено решение за това дали фактите по делото разкриват нарушение от страна на държавата-ответник на задълженията ѝ по член 6 (чл. 6) от Конвенцията и член 1 от Протокол № 1 (Р1-1) към Конвенцията.

1. В отговор на запитването, направено в съответствие с правило 33, параграф 3 (г) от Правилника на Съда, група A, жалбоподателят посочва, че той желае да вземе участие в производството и е назначил адвокатите, които да го представляват (правило 30).
2. Съставът, който трябва да се конституира, включва като служебни членове сър Джон Фриланд (John Freeland), избран за съдия от британска страна (член 43 от Конвенцията) (чл. 43) и г-н Р. Рисдал, председател на Съда (правило 21, параграф 3 (b)). На 24 март 1994 г., в присъствието на секретаря, председателят изтегля чрез жребий имената на останалите седем членове, а именно г-н Ф. Гьолчуклу (F. Gölcüklü), г-н Ф. Матшер (F. Matscher), г-н Б. Уолш (B. Walsh), г-н К. Русо (C. Russo), г-н А. Шпилман (A. Spielmann), г-н С.К. Мартенс (S.K. Martens) и г-н Р. Пеканен (R. Pekkanen) (член 43, в края, от Конвенцията и правило 21, параграф 4) (чл. 43).
3. Като председател на състава (правило 21, параграф 5), г-н Рисдал (Ryssdal) се е консултирал чрез секретаря с правителствения агент на Великобритания („Правителството“), с адвокатите на жалбоподателя и с делегата на Комисията относно организацията на производството (правило 37, параграфи 1 и 38). Съгласно реда, изготвен впоследствие на 11 май 1994 г., секретарят получава изложението на жалбоподателя на 29 август 1994 г., a изложението на правителството – на 2 септември 1994 г. На 6 октомври 1994 г. секретарят на Комисията уточнява, че делегатът ще представи своето становище по време на заседанието.
4. В съответствие с решението на председателя откритото съдебно заседание се провежда в Сградата на Съда по правата на човека в Страсбург на 21 ноември 1994 г. Преди това Съдът е провел подготвително заседание.

Пред Съда се явяват следните лица:

(а) от страна на Правителството

г-н M.R. Eaton, Министерство на външните работи Британската общност, агент

г-н D. Pannick, кралски адвокат (QC), адвокат

г-н M. Maynard, Служба „Митници и акцизи“ на Нейно Величество,

г-н W. Parker, Служба „Митници и акцизи“ на Нейно Величество, съветници

(б) от страна на Комисията

сър Basil Hall, делегат;

(в) от страна на жалбоподателя

г-н R. Webb, кралски адвокат (QC),

г-н D. Clark, адвокат.

Съдът изслушва встъпителни обръщения от сър Basil Hall, г-н Webb и г-н Pannick, а също и отговорите на въпросите, поставени от председателя и от още един съдия.

ЩО СЕ ОТНАСЯ ДО ФАКТИТЕ

1. Конкретни обстоятелства по делото

А. Предистория на съдебния спор

1. Между 1983 г. и 1987 г. редица инциденти пораждат загриженост по отношение на адекватността на процедурите за сигурност на дружеството жалбоподател на летище Хийтроу, Лондон:

(1) В периода между ноември 1983 г. и септември 1984 г. серия от пратки, за които служба „Митници и акцизи“ е смятала, че съдържат наркотични вещества, са изчезнали от транзитния склад на „Air Canada“.

2) През март 1986 г. са били открити 809 килограма канабисова смола в пратка от Индия (Ню Делхи).

 (3) През май 1986 г. е заловена пратка от Тайланд, извадена от контролираната зона, и е било установено, че съдържа 300 килограма канабисова смола. Впоследствие двама служители на „Air Canada“ са осъдени за престъпления, свързани с вноса на канабисова смола.

(4) На 11 юни 1986 г. служба „Митници и акцизи“ пише на управителя на карго терминала на дружеството жалбоподател, като изразява загриженост за големите количества наркотични вещества, които се внасят контрабандно в страната със съдействието на служители на „Air Canada“. В отговора си „Air Canada“ обещава да повиши мерките си за сигурност.

(5) На 15 декември 1986 г. служба „Митници и акцизи“ пише на всички авиационни оператори на Heathrow и Gatwick, като ги предупреждава за възможните санкции за установени на борда на самолетите им незаконно внесени стоки. В писмото се посочва, между другото, че когато дадено въздухоплавателно средство се използва за превоз на стоки, които могат да бъдат конфискувани, комисарите „ще прибягнат до упражняване на правомощията си по силата на закона, включително до изземване и конфискация на въздухоплавателните средства или налагане на парични санкции, вместо такова отнемане“.

(6) На 31 декември 1986 г. служба „Митници и акцизи“ пише отново на дружеството жалбоподател, за да го информира, че от договора на „Air Canada“ ще бъдат удържани 2 000 британски лири съгласно раздел 152 от Закона за управление на митата и акцизите от 1979 г. („Законът от 1979 г.“) за предишни нарушения на сигурността.

(7) В периода между ноември 1986 г. и януари 1987 г. още една пратка е извадена от транзитния склад на „Air Canada“ без нужните разрешителни, за която дружеството жалбоподател не уведомява служба „Митници и акцизи“ доста дълго време. Взето е решение да се приспаднат 5 000 британски лири от договора на „Air Canada“.

B. Откриване на пратка от канабисова смола

1. На 26 април 1987 г. притежаваният и експлоатиран от дружеството жалбоподател самолет Tristar на стойност над 60 милиона британски лири се приземява на летище Хийтроу, Лондон, където разтоварва товар, в това число и контейнер, при отварянето на който е установено, че съдържа 331 килограма канабисова смола – количество, оценено на около 800 000 британски лири. Номерът на въздушната товарителница на контейнера е фалшив, а в компютъра на дружеството жалбоподател не се пазят никакви данни за пратката, не е била изготвена нито въздушна товарителница, нито документи за експедиция за пратката.

Самолетът изпълнява редовен полет, който по разписание лети от Сингапур и пътува до Торонто, като по маршрута си каца в Бомбай и Хийтроу. Самолетът превозва както пътници с билети, така и товари.

C. Действия от страна на комисарите от служба „Митници и акцизи“

1. Сутринта на 1 май 1987 г. служители на служба „Митници и акцизи“ („комисарите“), действащи с правомощията, предоставени им от раздел 139 (1) от Закона от 1979 г., конфискуват самолета, тъй като подлежал на изземване съгласно раздел 141 (1) от същия закон. Има пътници, които чакат да се качат на самолета.
2. На същия ден комисарите, в съответствие с правомощията, предоставени им от раздел 139 (5) и параграф 16 от Приложение № 3 към Закона от 1979 г., връщат самолета обратно на дружеството жалбоподател срещу заплащане на глоба, а именно банкова трата на стойност 50 000 британски лири.
3. Към момента на решението на дружеството жалбоподател не са посочени никакви основания нито по отношение на изземването на въздухоплавателното средство, нито във връзка с налагането на санкцията. Едва в хода на производството пред Европейската комисия по правата на човека Правителството излага предишните проблеми със сигурността (вж. параграф 6 по-горе) като обяснение за действията на комисарите.

D. Производството пред Върховния съд

1. На 20 май 1987 г. дружеството жалбоподател подава исково заявление, с което оспорва решението, че самолетът подлежи на конфискация. Впоследствие комисарите завеждат процедура за принудително отчуждаване пред Съда, за да бъде потвърдено, наред с другото, че в момента на изземването му самолетът е подлежал на конфискация в съответствие с параграф 6 от Приложение №3 (вж. параграф 18 по-долу).
2. На 18 юни 1988 г. е издадена заповед от съдебния разпоредител на Върховния съд със съгласието на страните с оглед на предварителните въпроси, по които трябва да бъде взето решение, както следва:

„(1) Дали фактите, че (а) канабисовата смола е бил намерен в контейнер ULD6075AC; и че (б) контейнерът е бил транспортиран със самолета на Полет AC859 от 26 април 1987 г. сами по себе си представляват такова 'използване на въздухоплавателното средство за пренасяне на нещо, което подлежи на конфискация' по смисъла на раздел 141 (1) (а) от Закона за контрол на митническите и акцизни такси от 1979 г., което да оправдае последващото изземване на самолета на 1 май 1987 г.

(2) Дали това би било в защита на претенцията на ищците [комисарите] по това съдопроизводство, ако ответниците успеят да докажат, че не са знаели, че гореспоменатият контейнер е съдържал канабисова смола и че не са проявили небрежност, поради която не са открили това;

(3) Дали това би било в защита на претенцията на ищците в това съдопроизводство, ако ответниците успеят да докажат, че не е било възможно с разумни усилия да установят, че в гореспоменатия контейнер тайно е бил укрит или е бил пренасян канабис, нито са можели по някакъв начин, чрез упражняване на нужното внимание, да попречат за тайното му укриване в гореспоменатия контейнер;

(4) Дали е необходимo ищците да докажат в това съдопроизводство:

(i) че ответниците са знаели или е трябвало да знаят, че канабисовата смола е била на борда на самолета на 26 април 1987 г.; и/или

(ii) че самолетът е бил по полет, различен от редовните и разрешени полети.“

1. На 7 ноември 1988 г. при решаване на делото във Върховния съд ([1989] 2 Weekly Law Reports 589), върховен съдия Tucker заключава:

„Не мога да считам, че създателят на Закона от 1979 г. е имал предвид настоящата ситуация. Не мога да повярвам, че намерението на Парламента е било невинен и добросъвестен оператор на едно изключително скъпо въздухоплавателно средство по редовен международен полет да бъде изложен на риска самолетът му да бъде иззет, ако без негово знание и без проявена небрежност от негова страна някой злонамерен човек реши нелегално да пренесе контрабандни или забранени стоки на борда на самолета.“

Той отговоря на предварителните въпроси, както следва:

„1. Не. Тези факти сами по себе си не представляват „използване на въздухоплавателното средство за превоз на нещо, което подлежи на конфискуване“.

2. Да. Това е защитна мярка.

3. Да. Това е защитна мярка.

4. Необходимо е ищците да докажат в това съдопроизводство:

(i) че ответниците са знаели или е трябвало да знаят, че канабисовата смола е била на борда на самолета на 26 април 1987 г. или (но не и)

(ii) че самолетът е бил по полет, различен от редовните и разрешени полети.“

E. Производството пред Апелативния съд

1. На 14 юни 1990 г. Апелативният съд отменя решението на Върховния съд (Customs & Excise Commissioners v. Air Canada, [1991] 2 Queen's Bench Division 446). Апелативният съдия Purchas заявява следното (на страници 467-468):

„Формулировката на Раздел 141, по мое мнение, e ясна и недвусмислена и не позволява да бъде направено някакво заключение или тълкуване, което да допринесе за привнасянето на елемент, еквивалентен на 'mens rea' [престъпна умисъл], нито пък включва по някакъв друг начин лице в най-широкия смисъл на думата, независимо дали като потребител, притежател или собственик, а зависи единствено от използването на „това нещо“ за извършване на престъплението, което прави стоката предмет на конфискация ... По моя преценка в разпоредбите за смекчаващите обстоятелства, включени в раздел 152 и параграф 16 от Приложение 3, се посочва ясно, че парламентът възнамерява да се довери на комисарите във връзка с упражняването на тези въпроси, влизащи в сферата на дискреционните права на преценка. Отделно от това упражняването на това право на преценка ще бъде винаги отворено за преглед от съда по R.S.C. Заповед 53 ... Бих искал да коментирам само, че не е изключено да става въпрос за изключване на вътрешно-континенталните или големите пътнически реактивни въздухоплавателни средства, летящи по редовни полети, указани в раздел 141 (1), по същия начин, както въздухоплавателните средства с дължина над определен размер са изключени тук, а се разглеждат в раздел 142.“

На предварителните въпроси беше отговорено, както следва:

1. Да

2. Не

3. Не

4. Не

1. Въпреки че Апелативният съд отсъжда, че самолетът подлежи на конфискация, това не води до лишаване на „Air Canada“ от нейната собственост, тъй като е платила сумата, необходима за връщането на самолета (вж. Приложение 3, параграф 7 и параграф 19 в края по-долу).
2. В хода на своята преценка апелативен съдия Purchas добавя (на стр. 464 и 467):

„Г-н Webb, от името на „Air Canada“, като се позовава на посочените по-горе пълномощия, прави следните твърдения ... че по своята същност, ако не по своята форма, раздел 141 е наказателна разпоредба, съгласно която на практика биха могли да бъдат наложени строги санкции на собственика или притежателя на плавателните средства, особено големите въздухоплавателни средства и че следователно, по силата на така цитираните правомощия, в условията на този раздел трябва да се подразбира изискването комисарите да докажат в тяхното производство за принудително отнемане някакъв вид знание от страна на авиокомпанията, техните служители или представители, за да се изпълни презумпцията за mens rea в наказателните разпоредби.

...

По моя преценка отговорът на това твърдение, който демонстрира неговата погрешност е, че процесът, предизвикан в резултат от раздели 141 (1), 139 и Приложение 3, по своята дефиниция представлява гражданско-правен процес. Това само по себе си не би попречило, ако всички други въпроси говорят противното, това да бъде в своята същност наказателна разпоредба. Думите сами по себе си не биха обосновали този извод, въпреки че процедурата в гражданските съдилища, описана в Приложение 3 трябва да носи значителна тежест. Въпросът обаче е поставен извън всякаква аргументация от по-ранните случаи ... [тези, които отсъждат в полза на това], че раздел 141 и предшестващите раздели на Закона от 1952 г. и Закона от 1876 г. осигуряват вещен процес срещу всяко превозно средство, контейнер или подобен артикул, който реално е използван в процеса на контрабанда ...“

В своите решения апелативен съдия Balcombe и сър David Croom-Johnson се съгласяват, че раздел 141 (1) не предполага углавно престъпление (на стр. 468 и 469).

1. По този повод Апелативният съд отказва предоставяне на право на обжалване пред британската Камара на лордовете, а на 7 ноември 1990 г. такъв отказ е получен и от Камарата на лордовете.
2. Приложимо вътрешно право и практика
3. Законът за контрол на митническите и акцизни такси от 1979 г.
4. Задължение за конфискация

Раздел 141 (1)

„… когато нещо е станало предмет на конфискация съгласно митническите и акцизните закони -

(а) всеки кораб, самолет, автомобил, животно, контейнер (включително всеки артикул от багажа на пътниците) или всяко друго нещо, което е било използвано за превоз, манипулиране, съхранение или укриване на това, което подлежи на конфискация, по времето когато е подлежало на конфискация или за целите на извършване на престъплението, заради което по-късно става предмет на конфискация; ... също подлежи на конфискация.“

Приложение 3, параграф 6

„Когато е предоставено надлежно уведомление за иск в съответствие с [параграфи 3 и 4 по-горе] по отношение на нещо, комисарите предприемат производства за принудителното отнемане на това нещо с решение на съда и ако съдът констатира, че нещото, което в момента на задържането му е подлежало на конфискация, съдът ще го обяви за конфискувано.“

1. Правомощия на служителите след изземване

Раздел 139 (5)

„В съответствие с подраздели (3) и (4) и Приложение 3 от Закон[а] всяко нещо, което бъде иззето или задържано по силата на митническите и акцизните закони, в очакване на решението за неговата конфискация или унищожаване, се разглежда и ако бъде постановено от Съда или се счита, че е било постановено неговото задържане, ще бъде унищожено по начина, предвиден от комисарите.“

Раздел 152

„Комисарите могат, ако преценят, че е удачно -

(а) да спрат, да подпомогнат или да комбинират всяко производство за престъпление или за принудително отнемане на нещо, което е конфискувано според митническите и акцизни закони; или

(b) да възстановят според условия (ако има такива), които считат за правилни, задържаната или иззета стока по силата на тези закони; или

(с) след решението на съда да смекчат или да отменят паричната санкция, наложена съгласно тези закони ...“

Приложение 3, параграф 16

„Когато нещо е било иззето като подлежащо на конфискация, комисарите могат, по всяко време, ако намерят за добре и независимо от това, че стоката все още не конфискувана или все още не се счита за конфискувана, както е задържана -

(а) да я предадат на даден ищец, като същият заплати такава сума на комисарите, каквато те преценят за правилна, като това е сума, която според тяхната преценка не надвишава стойността на 'нещото', в това число всяко неплатено мито или данък, изискуеми за стоката ...“

Приложение 3, параграф 7

„Когато нещо, в съответствие с някой от параграфите 5 или 6 по-горе, бъде конфискувано или се счита, че е било конфискувано, тогава, без оглед на евентуалната доставка или продажба на 'нещото' от комисарите по параграф 16 …, конфискацията е в сила от датата, на която възниква задължението за конфискация.“

B Съдебен контрол

1. Упражняването на правомощията, предоставени на комисарите от служба „Митници и акцизи“, подлежи на съдебно преразглеждане. Трите традиционни основания за съдебно преразглеждане, описани от лорд Diplock в 'Council of Civil Service Unions v. Minister for the Civil Service ([1985] Appeal Cases 375 (House of Lords)'/Апелативните дела на Съвета на профсъюзите на държавните служби срещу Министъра на държавната администрация [1985] 375 (Камара на лордовете)) са незаконосъобразност, безразсъдност и процесуални нередности.

„Незаконосъобразност“ означава, че вземащият решения трябва да разбира правилно закона, който регулира неговата власт за вземане на решения, и трябва да го привежда в действие.

„Безразсъдност“ или т.нар. „незаконосъобразност според Wednesbury“ се отнася до решения, които толкова скандално противоречат на логиката или на възприетите морални норми, че никой разумен човек, който е обмислял решавания въпрос, не би могъл да достигне до това заключение.

„Процесуалните нередности“ обхващат неспазването на основните правила на нормалното правосъдие или невъзможността за процесуална справедливост спрямо лицето, което ще бъде засегнато от решението, както и неспазване на процесуалните правила, които са изрично предвидени, дори когато това неспазване не включва отказ на нормално правосъдие.

1. По делото R. v. Secretary of State for the Home Department, ex parte Brind ([1991] 1 Appeal Cases 696), Камарата на лордовете приема, че липсата на пропорционалност обикновено не се разглежда като самостоятелно основание за преразглеждане по английското административно право.

Лорд Ackner, като отчита, че едно административно решение, което страда от пълна липса на пропорционалност, би било необосновано по смисъла на Wednesbury, посочва, че докато парламентът не включи Конвенцията във вътрешното право, за момента няма база, на която принципът на пропорционалност, прилаган от Европейския съд по правата на човека, да бъде следван от съдилищата на Великобритания (на стр. 762-63).

Лорд Lowry (на стр. 767) цитира с одобрение следното изявление от английското право на 'Halsbury' (том 1 (1), параграф 78):

„Пропорционалност: Съдилищата ще отменят упражняването на дискреционната власт, при която не съществува разумна връзка между преследваната цел и средствата, използвани за постигането ѝ, или когато наказанията, наложени от административните органи или от съдилищата на по-долна инстанция са съвсем непропорционални на съответното нарушение. Принципът на пропорционалност е добре установен в европейското право и ще се прилага от английските съдилища, там където европейското право подлежи на изпълнение в националните съдилища. Принципът на пропорционалност все още е в етап на развитие в английското право; липсата на пропорционалност обикновено не се разглежда като самостоятелно основание за преразглеждане в английското право, но се счита за израз на явна необоснованост.“

1. По две дела са заведени производства за съдебно преразглеждане във връзка с решенията на комисарите. В R. v. Commissioners of Customs and Excise, ex parte Haworth (решение от 17 юли 1985 г.) Върховният съд констатира, че комисарите са действали неоснователно, като не са предоставили на собственика на иззетите при опит за контрабанда стоки необходимата информация относно претенциите, повдигнати срещу него, и възможност да отговори на тези претенции.

По същия начин в R. v. Commissioners of Customs and Excise, ex parte Tsahl (решение от 11 декември 1989 г.) Върховният съд изисква от комисарите да използват като дата за целите на оценката на диамантите, които са конфискували, и размера на плащането, необходимо за да бъдат върнати, датата на връщане, а не датата на внасяне.

ПРОИЗВОДСТВО ПРЕД КОМИСИЯТА

1. Дружеството жалбоподател подава своята жалба до Комисията (№18465/91) на 2 май 1991г. Дружеството жалбоподател се оплаква, че изземването на нейния самолет и последващото му връщане при поставените условия нарушава правото му на мирно ползване на собствеността, гарантирано от чл. 1 от Протокол № 1 (Р1-1). Дружеството жалбоподател твърди още, че въпросното производство не отговаря на изискванията на член 6, параграф 1 (чл. 6-1) от Конвенцията.
2. Комисията обявява жалбата за допустима на 1 април 1993 г. В доклада си от 30 ноември 1993 г. (Член 31) (чл. 31) Комисията изразява становището, че не е имало нарушение на член 1 от Протокол № 1 (Р1-1) (с девет на пет гласа) и че не е имало нарушение на член 6 (чл. 6) (с осем на шест гласа).
3. Пълният текст на становището на Комисията и на изразените особени мнения в доклада е представен като приложение към настоящето съдебно решение (1).

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. Бележка на секретаря: по практически съображения това приложение се появява само в печатната версия на решението (том 316-А от Серия А на публикациите на Съда), но копие от доклада на Комисията може да получите от секретариата.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

ОКОНЧАТЕЛНО ИЗЯВЛЕНИЕ НА ПРАВИТЕЛСТВОТО ПРЕД СЪДА

1. В писменото си изложение Правителството иска от Съда да реши и да обяви, че фактите разкриват липса на нарушение на правата на жалбоподателя по член 1 от Протокол № 1 и член 6 (Р1-1, чл. 6) от Конвенцията.

ЩО СЕ ОТНАСЯ ДО ПРАВОТО

1. ТВЪРДЕНИ НАРУШЕНИЕ НА ЧЛЕН 1 ОТ ПРОТОКОЛ № 1 (Р1-1)
2. Дружеството жалбоподател твърди, че задържането на неговия самолет и последващото искане за плащане на 50 000 британски лири за връщането му представляват необосновано вмешателство в мирното ползване на неговите притежания в нарушение на член 1 от Протокол № 1 (Р1-1) към Конвенцията, който гласи:

„Всяко физическо или юридическо лице има правото мирно да се ползва от своите притежания. Никой не може да бъде лишаван от своите притежания, освен в интерес на обществото и съгласно условията, предвидени в закона и в общите принципи на международното право. Предходните разпоредби не накърняват по никакъв начин правото на държавите да въвеждат такива закони, каквито сметнат за необходими за осъществяването на контрол върху ползването на притежанията в съответствие с общия интерес или за осигуряване на плащането на данъци или други постъпления или глоби.“

1. Явилите се пред Съда са съгласни, че същността на жалбата е намесата в мирното ползване на притежанията на жалбоподателя. Има разногласия по въпроса дали е налице отнемане на собственост по смисъла на първия параграф (Р1-1) или контрол на използването ѝ по смисъла на втория параграф (Р1-1).
2. Приложимите правни разпоредби
3. Съдът припомня, че член 1 (Р1-1) по същество гарантира правото на собственост и се състои от три отделни правила. Първото правило, което е заложено в първото изречение на първия параграф (P1-1) и което е от общ характер, определя принципа на мирно ползване на притежанията. Второто правило във второто изречение на същия параграф (P1-1) се отнася до лишаването от притежания и го прави зависимо от определени условия. Третото правило, съдържащо се във втория параграф (P1-1), признава правото на Договарящите държави да контролират използването на собствеността в съответствие с общия интерес или да осигуряват плащането на данъци или други вноски или глоби.
4. Тези три правила обаче не са „разграничени“ в смисъл на несвързани: второто и третото правило разглеждат ползването на собствеността и следователно трябва да се тълкуват в светлината на общия принцип, изразен в първото правило (вж. наред с много други дела решението AGOSI v. the United Kingdom от 24 октомври 1986 г., Серия A, № 108, стр. 17, параграф 48).
5. Жалбоподателят счита, че макар и временно е бил лишен от своя самолет, а впоследствие, като постоянна мярка е трябвало да заплати 50 000 британски лири като условие за връщането на своята собственост. Ето защо е налице отнемане на притежания.
6. Според Правителството, с което се съгласява и Комисията, в този случай не става въпрос за отнемане на собственост, тъй като няма извършено прехвърляне на собствеността на самолета на жалбоподателя. Изземването на самолета и искането за заплащане на съответната сума трябва да се разглеждат като част от системата за контрол на използването на въздухоплавателното средство, което е било използвано за вноса на забранените наркотични вещества.
7. Съдът е на същото мнение. На първо място той отбелязва, че изземването на въздухоплавателното средство е временно ограничаване на неговото използване и не включва прехвърляне на правото на собственост и на второ място - че решението на Апелативния съд да обяви собствеността за конфискувана няма ефекта на лишаване на 'Air Canada' от правото ѝ на собственост, тъй като сумата, изисквана за освобождаването на самолета, е била заплатена (вж. параграф 15 по-горе).
8. Освен това от системата на законодателството става ясно, че освобождаването на въздухоплавателното средство след заплащане на определена парична сума по своята същност е мярка, предприета в изпълнение на политика, която има за цел предотвратяване, освен всичко друго, на внасянето на забранени наркотични вещества във Великобритания. Като такава, тази мярка представлява контрол върху използването на собствеността. Ето защо вторият параграф на член 1 (Р1-1), който е приложим в настоящия случай (вж., mutatis mutandis, горепосоченото решение по делото AGOSI, стр. 17, параграф 51).
9. Спазване на изискванията на втория параграф

35. Остава да бъде преценено дали намесата в правото на собственост на жалбоподателя е в съответствие с правото на държавата в рамките на втория параграф на член 1 от Протокол № 1 (Р1-1) "да въвежда такива закони, каквито сметне за необходимо с цел да се контролира използването на собствеността в съответствие с общия интерес".

36. Според добре установената практика на Съда вторият параграф на член 1 (Р1-1) трябва да се тълкува в светлината на принципа, предвиден в първото изречение на този член (Р1-1) (вж. като най-скорошно решение Gasus Dosier- und Fördertechnik GmbH v. the Netherlands от 23 февруари 1995 г., серия А, № 306-B, стр. 49, параграф 62). Следователно една такава намеса трябва да постигне „справедлив баланс“ между общите интереси на общността и изискванията за защита на основните права на индивида. Загрижеността за постигане на този баланс е отразена в устройството на член 1 (Р1-1) като цяло, включително втория параграф: ето защо трябва да има разумна и обоснована връзка на пропорционалност между използваните средства и преследваната цел.

37. Във връзка с това жалбоподателят счита, че вмешателството в правото му на собственост не е оправдано по силата на член 1 от Протокол № 1 (Р1-1). На първо място жалбоподателят се оплаква, че правомощията да бъде задържан самолета и да се изисква заплащане на определена сума като условие за неговото връщане не е обвързано с доказване на това дали собственикът, операторът или авиокомпанията имат някаква вина. Действително той посочва, че производствата, образувани пред съдилищата на Великобритания се провеждат на база на съгласувани предположения, основаващи се по същество на факта, че компанията 'Air Canada' не е нарушила закона.

На второ място съответните правомощия се упражняват без изслушване пред съдебен орган. В частност не съществуват достатъчни законови гаранции за защита на 'Air Canada' от упражняването на дискреционното право на преценка от страна на служителите на служба „Митници и акцизи“.

На трето място временното изземване на самолета е несъразмерно с всяка евентуално нанесена щета, каквото е било и искането за заплащане на 50 000 британски лири.

38. Според Правителството има основателни причини от гледна точка на обществения интерес, които обуславят действията на комисарите в конкретния случай. Имало е и предишни случаи, когато неадекватните процедури на 'Air Canada' са довеждали до пренасяне на опасни наркотични вещества. Въпреки обещанията за подобряване на процедурите, такива промени още не са направени. Събитията, довели до изземването на въздухоплавателното средство са включвали много сериозни пропуски в сигурността (вж. параграф 6 по-горе). Нещо повече - трябва да се отбележи, че след разглежданите събития не е имало по-нататъшни проблеми със сигурността на 'Air Canada'. Така че служителите са действали в рамките на свободата на преценка, която им предоставя вторият параграф на член 1 от Протокол № 1 (Р1-1) с цел насърчаване приемането на по-високи стандарти за сигурност от страна на дружеството жалбоподател.

В допълнение 'Air Canada' е можела - ако е смятала, че не е имало достатъчно основание за решението да се изиска плащане на парична сума и че е имало злоупотреба с власт - да оспори упражняването на преценка от страна на комисарите като заведе производство за съдебно преразглеждане. Ако 'Air Canada' беше предприела това, съдът е можел да преразгледа всички спорни фактически и правни въпроси. Освен това въз основа на съществуващото законодателство (вж. параграфи 20-22 по-горе) комисарите щяха да са задължени да посочат мотиви за своите действия.

В заключение според аргументите на Правителството в настоящия случай е постигнат справедлив баланс.

39. Комисията счита също, че е можело да бъде заведено производство за съдебно преразглеждане и че предприетите действия са пропорционални на целта за контролиране използването на въздухоплавателното средство, ангажирано във вноса на забранени наркотични вещества.

40. На първо място Съдът отбелязва, че от решението на Апелативния съд става ясно, че изземването на въздухоплавателното средство и изискването за плащане на определена парична сума, при отсъствието на констатирани грешки или небрежност от страна на жалбоподателя, са в съответствие с приложимите разпоредби на Закона от 1979 г. (вж. параграфи 18-19 по-горе).

41. При все че обхватът на правомощията за конфискация, предоставени на комисарите по смисъла на раздел 141 (1) от този закон е впечатляващ, изземването на въздухоплавателното средство на жалбоподателя и неговото освобождаване след плащането на определена сума са несъмнено извънредни мерки, към които е прибягнато с цел подобряване на процедурите за сигурност на компанията. Тези мерки са взети след откриването на контейнер, по доставката на който са установени различни транспортни нередности и който съдържа 331 килограма канабисова смола (вж. параграф 7 по-горе). Освен това този инцидент е последният от дълга поредица предполагаеми пропуски в сигурността, които са доведени до вниманието на 'Air Canada', включително незаконния внос на наркотици във Великобритания в периода между 1983 г. и 1987 г. (вж. параграф 6 по-горе). По-специално 'Air Canada' - както и други оператори - са били предупредени с писмо от 15 декември 1986 г. от комисарите, че когато става въпрос за пренасяне на забранени стоки, комисарите могат да упражнят правомощията си по Закона от 1979 г., включително изземване и конфискация на въздухоплавателни средства.

42. На този фон не може да има никакво съмнение, че предприетите мерки са в съответствие с общите интереси в борбата с международния трафик на наркотици.

43. Жалбоподателят обаче твърди, че не са били дадени никакви основания от комисарите по време на събитията, посочени в жалбата, които да оправдават действията им, и че те по същество са се явявали и съдия и съдебни заседатели за собствената си кауза. Едва в хода на производството пред Комисията се споменават по-ранни пропуски в сигурността (вж. параграф 10 по-горе).

44. Съдът не може да приеме това твърдение. Той отбелязва, че 'Air Canada' е можела да поиска образуване на производство за съдебно преразглеждане, за да оспори липсата на предоставени основания от страна на комисарите за изземването на самолета или за да посочи, че действията на комисарите действително са представлявали злоупотреба с дадените им правомощия. Въпреки че не представлява обжалване на делото по същество, наличието и ефективността на това правно средство за защита по отношение на упражняваното право на преценка

от страна на комисарите в рамките на законовите им правомощия вече е отбелязано от Съда в неговото решение по делото AGOSI (на цитираното място, стр. 20-21, параграфи 59-60).

Нещо повече, при все че предоставянето на мотиви от самото начало би допринесло за изясняване на ситуацията, жалбоподателят не би могъл да се усъмни в основателността на решението на комисарите като се имат предвид с многобройните инциденти във връзка с различните пропуски в сигурността и нередностите, които са се случвали в миналото (вж. параграф 6 по-горе) – което жалбоподателят не се е опитвал да отрича в производството пред Съда - както и предупредителното писмо от комисарите, което е било изпратено до 'Air Canada' и в което се посочва, че конфискуването на въздухоплавателно средство е възможно (вж. параграф 6, точка (5) по-горе).

45. Жалбоподателят твърди още, че производството за съдебно преразглеждане дава правомощия на съдилищата само да проучат „основателността“ на упражненото право на преценка. Той посочва, че съдилищата поддържат становището, че принципът за пропорционалност не е част от английското право (вж. параграф 21 по-горе).

46. Съдът припомня, че при предишен случай е стигнал до извода, че обхватът на съдебния контрол според английското право е достатъчен, за да отговаря на изискванията на параграф втори от Член 1 от Протокол № 1 (Р1-1). В частност националните съдилища имат възможността да приемат, че упражняването на правото на преценка от страна на комисарите е незаконосъобразно поради факта, че е опетнено с неправомерност, безразсъдност или процедурна неуместност (вж. параграф 20 по-горе, както и решението по делото AGOSI, пак там).

 Освен това има случаи, в които съдилищата са констатирали, че комисарите са действали необосновано при упражняване на правомощията си по Закона от 1979 г. (вж. параграф 22 по-горе).

В конкретния случай няма причина да се достигне до различно заключение по този въпрос, независимо от квалифицираното изключване на принципа на пропорционалност като самостоятелно основание за преразглеждане (вж. параграф 21 по-горе).

47. Накрая, като се има предвид голямото количество канабис, намерено в контейнера, неговата стойност на черния пазар (вж. параграф 7 по-горе), както и стойността на самолета, който е бил иззет, Съдът не счита, че изискването за заплащане на 50 000 британски лири е непропорционално по отношение на преследваната цел, а именно предотвратяване внасянето на забранени наркотични вещества във Великобритания.

48. Като се има предвид изложеното по-горе, както и свободата на преценка на държавата в тази област, Съдът счита, че с оглед на обстоятелствата в конкретния случай е постигнат справедлив баланс. Следователно не е налице нарушение на член 1 от Протокол № 1 (Р1-1).

II. ТВЪРДЯНО НАРУШЕНИЕ НА ЧЛЕН 6, ПАРАГРАФ 1 (чл. 6-1) ОТ КОНВЕНЦИЯТА

49. Жалбоподателят се оплаква още, че в действителност е бил подложен на наказателна санкция. При условията на евентуалност изземването на въздухоплавателното средство е определяне без съдебни процедури на гражданските права и задължения на дружеството в нарушение на член 6, ал. 1 (чл. 6-1), приложимата част от който гласи:

„Всяко лице, при решаването на правен спор относно неговите граждански права и задължения или основателността на каквото и да е наказателно обвинение срещу него, има право на справедливо … гледане … от независим и безпристрастен съд …“

1. Приложимост

1. Наказателно обвинение

50. Компанията 'Air Canada' счита, че фактически е била глобена от комисарите и че нито производството за принудително отнемане, нито теоретичната възможност за съдебно преразглеждане отговарят на изискванията на член 6, ал. 1 (чл. 6-1).

51. Правителството от друга страна посочва, с което Комисията се съгласява, че съгласно националното законодателство не са предявени криминални обвинения и че наказателните съдилища не са били ангажирани по този въпрос.

52. Съдът е съгласен със становището на Правителството. Заслужава да се отбележи също, че Апелативният съд изрично отхвърля аргумента, посочен от адвоката на 'Air Canada', че раздел 141 от Закона от 1979 г. е равносилен на наказателна разпоредба (вж. параграф 16 по-горе). В тази връзка Апелативният съд посочва, че описанието на приложимите законови разпоредби като „гражданско-правни“ не пречи съдът да констатира, че дадена разпоредба фактически е „наказателно-правна“ по своя характер. Въпреки това въпросът е решен като се позовават на предишни дела, където е отсъдено, че раздел 141 осигурява вещен процес срещу всяко превозно средство, използвано за контрабанда.

Поради същите причини Съдът изразява подобни убеждения.

Освен това факторите, посочени по-горе - липсата на наказателно обвинение или законова разпоредба, която да е „наказателно-правна“ по своя характер, както и липсата на участие на наказателните съдилища - заедно с факта, че не е имало заплаха за наказателно производство в случай на неизпълнение, са достатъчни, за да се разграничи настоящото дело от Deweer v. Belgium (решение от 27 февруари 1980 г., Серия А, № 35), където жалбоподателят е бил длъжен да заплати по принуда определена парична сума заради временното затваряне на предприятието му, за да избегне предявяване на наказателно производство срещу него.

53. Освен това Съдът припомня, че подобен аргумент е изложен от жалбоподателя по делото AGOSI (loc. cit.). По този случай Съдът приема, че конфискуването на въпросната стока от националния съд е мярка, която се явява закономерно следствие от акта на контрабанда, извършен от другата страна, и че срещу 'AGOSI' не са повдигнати наказателни обвинения във връзка с това деяние. Фактът, че правата на собственост на 'AGOSI' са неблагоприятно засегнати сам по себе си не може да доведе до заключението, че „наказателно обвинение“ по смисъла на член 6 (чл. 6) би могло да се счита за предявено срещу дружеството жалбоподател (loc. cit., стр. 22, параграфи 65-66).

54. Като се има предвид, че за разлика от делото AGOSI, дружеството жалбоподател е било задължено да заплати определена сума пари и че неговото имущество не е било конфискувано, Съдът предлага да се следва същият подход.

55. В съответствие с това въпросите, разглеждани от настоящата жалба не включват „определянето на наказателно обвинение“.

2. Граждански права и задължения

56. Явилите се пред Съда не оспорват, че настоящото дело се отнася до спор, свързан с гражданските права на дружеството-жалбоподател.

Въз основа на установената си съдебна практика Съдът не вижда причина да се дистанцира от това становище (вж. решението Editions Périscope v. France от 26 март 1992 г., серия А, № 234-B, стр. 66, параграф 40).

B. Съответствие с член 6, параграф 1 (чл. 6-1)

57. Жалбоподателят твърди още, че неговите граждански права и задължения са определени от процедурите на Закона от 1979 г. Той твърди, че също така в това отношение нито производството по принудително отнемане, нито средството за защита чрез съдебен контрол удовлетворяват член 6, параграф 1 (чл. 6-1). По-конкретно пропорционалността на обжалваните мерки не би могла да се разглежда в производство за съдебно преразглеждане, а колкото са по-широки законовите разпоредби, които се подлагат на съдебен контрол, толкова е по-тесен обхватът на техния преглед. Нещо повече, това правно средство за защита е дискреционно по своя характер.

58. Според становището на Правителството комисарите не са можели да изземат самолета, докато не предприемат производство за принудително отнемане пред Върховния съд, в което жалбоподателят е имал възможността да се защити. Освен това той е имал възможността да заведе производство за съдебен контрол, за да оспори решението да се изиска плащане на парична сума за връщането на самолета.

59. Според Комисията оплакванията на жалбоподателя във връзка с принудителното отнемане са свързани по-скоро със съдържащите се в националното законодателство права и задължения, отколкото с конкретно процесуално право във връзка с определянето на гражданските права. Освен това, що се отнася до производството за съдебен контрол, тя не е готова да изрази становище в резюмето, тъй като в действителност не са били заведени никакви производства от 'Air Canada'.

60. Съдът отбелязва, че оплакването на жалбоподателя е свързано както с изземването на въздухоплавателното средство, така и с плащането на 50 000 британски лири.

61. Що се отнася до изземването на самолета, приложимите разпоредби на законодателството на Великобритания, необходими за да предприемат комисарите производство за конфискация веднага след арестуването на самолета, са били оспорени (вж. параграфи 11 и 18 по-горе). Всъщност е образувано такова производство и със съгласието на страните то е ограничено до определянето на конкретни правни въпроси. При тези обстоятелства изискването за достъп до съд, предоставено в член 6, параграф 1 (чл. 6-1), е удовлетворено.

62. Освен това 'Air Canada' е имала възможността да започне производство за съдебно преразглеждане, с което да оспори решението на комисарите да се изиска плащане на съответна сума като условие за връщането на самолета. Както е отбелязано по-горе (вж. параграф 44 по-горе), ако беше започнала такова производство, 'Air Canada' щеше да е в състояние да поиска оспорване на фактическите основания, на които се основава упражняването на правото на преценка от страна на комисарите. Въпреки това по някаква причина такова производство в действителност не е започнато. На база на това Съдът не счита, че е целесъобразно да разглежда в изложението си дали обхватът на съдебния контрол, прилаган от английските съдилища, би бил в състояние да удовлетвори член 6, параграф 1 (чл. 6-1) от Конвенцията.

Заключение:

63. Следователно не е налице нарушение на член 6, параграф 1 (чл. 6-1) от Конвенцията.

ПО ТЕЗИ СЪОБРАЖЕНИЯ СЪДЪТ

1. Поддържа становището, с пет на четири гласа, че не е налице нарушение на член 1 от Протокол № 1 (P1-1);

2. Поддържа становището, с пет на четири гласа, че не е налице нарушение на член 6, параграф 1 (чл. 6-1) от Конвенцията.

Изготвено на английски и френски език и постановено в открито съдебно заседание в Сградата на Съда по правата на човека в Страсбург на 5 май 1995 г.

Подписано от: Ролв Рисдал (Rolv RYSSDAL)

 Председател

Подписано от: Херберт Петцолд (Herbert PETZOLD)

 Секретар

В съответствие с член 51, параграф 2 (чл. 51-2) от Конвенцията и правило 53, параграф 2 от Правилника на Съда, към настоящото решение са приложени следните отделни становища:

(a) особено мнение на г-н Уолш (Walsh);

(b) особено мнение на г-н Мартенс (Martens), към което се присъединява и г-н Русо (Russo);

(с) особено мнение на г-н Пеканен (Pekkanen).

Парафирано с инициалите на: R. R.

Парафирано с инициалите на: H. P.

ОСОБЕНО МНЕНИЕ НА СЪДИЯ УОЛШ (WALSH)

1. Съжалявам, че намирам за необходимо да изразя несъгласието си с мнозинството от Съда по това дело.

1. Доколкото се касае за жалбата на дружеството жалбоподател за нарушение на член 1 от Протокол № 1 (Р1-1), Съдът е преценил, че е приложим вторият параграф на член 1 (Р1-1). Ето защо Съдът е на мнение, че решението на Великобритания да лиши 'Air Canada' от сумата 50 000 британски лири е оправдано според Конвенцията, като мярка, съответстваща на „общия интерес в борбата с международния трафик на наркотици“. По повод на конкретните факти по делото Съдът в действителност приема, че „в името на общия интерес“ може да се конфискуват стоките или имуществото на невинно лице в полза на държавата, без да се дължи обезщетение, като в такива случаи разпоредбите на Протокол № 1, съдържащи се в член 1 ( Р1-1) не се нарушават. Опасявам се, че такова едно предположение може да наведе хората на мисълта за сравнение с мнението, че би било „целесъобразно невинен човек да умре за народа“.

3. В настоящия случай Великобритания не се е опитала да оспори невинността на дружеството жалбоподател. Всъщност тя не може да направи това, тъй като националните съдилища вече са установили като факт невинността на дружеството жалбоподател. То е невинен и добросъвестен оператор на въздухоплавателно средство, което струва милиони лири, по редовен международен полет, което е изложено на риска да бъде конфискувано заради престъпните деяния на лица, непознати на дружеството жалбоподател и без явна небрежност от негова страна и които са пренасяли контрабандно забранени стоки на борда на самолета му и по този начин тайно са използвали самолета за превоз на забранени стоки. От правото на Великобритания, което разглежда задълженията и правомощията на митническите органи, става ясно, че невинността на дружеството жалбоподател не засяга това, че самолетът подлежи на конфискация. По мое мнение разпоредбите на член 1 (Р1-1) не допускат предприемането на тези действия.

4. Нека припомним, че делото AGOSI (1) се занимава с конфискация на контрабандни стоки. В настоящия случай са представлявали контрабанда наркотичните вещества, но не и самолетът, който е задържан като предмет на конфискация. Изземването на самолета е влязло в сила пет дни след въпросния полет, въпреки че въпросното въздухоплавателно средство е било свободно да направи няколко полета в този интервал. От фактите личи съвсем ясно, че действията на митническите органи са имали за цел да накажат за назидание Air Canada с цел да насочат вниманието им (както и вниманието на други международни авиолинии) към значението на стриктния надзор върху това, което действително се превозва на борда на самолети с крайна дестинация Великобритания. В същото време не е имало обвинение, че дружеството жалбоподател е било невнимателно или че е виновно за нещо. Все пак е решено да бъдат наказани. Възприет е подходът да се изземе въздухоплавателното средство и след това да се изиска плащане на 50 000 британски лири като цена за освобождаването му, преди да бъде конфискувано. Тъй като самолетът все още е бил на път към крайната си дестинация и е бил натоварен с пътници, дружеството жалбоподател не е имало алтернатива, освен да заплати поисканата сума. Митническите органи впоследствие завеждат производство за принудително отчуждаване и го печелят в Апелативния съд. Това решение представлява убедително доказателство, че въздухоплавателното средство е конфискувано законно и че парите на дружеството жалбоподател са били законно отнети. Принудителното отнемане е със задна дата към момента на изземването.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1 Серия A № 108.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

5. Съгласно правото на Великобритания процедурата се счита за гражданско-правна, а не за наказателна. Съдът е изразил същото мнение, доколкото се касае до Конвенцията. Аз не съм съгласен. По делото Öztürk v. Germany (серия А, № 73) Съдът потвърждава „автономията“ на понятието „наказателно-правен“, заложено в член 6 (чл. 6) от Конвенцията, и приема, че един от въпросите, които трябва да се разгледат, е естеството и тежестта на наказанието, което съответното лице рискува да понесе. Съвсем ясно е, че в конкретния случай, намерението на властите е било да наложат глоба от 50 000 британски лири и те са успели. Това е потвърдено от английския апелативен съд като правилно по смисъла на закона. Ясно е, че процедурата по съдебен контрол не може да доведе до решение, което да твърди обратното. Тази процедура се ограничава само до проверка на законността на действията, посочени в жалбата, в съответствие с националното законодателство. В резултат на това дружеството жалбоподател е санкционирано със сумата от 50 000 британски лири заради престъпните деяния на дадено лице или лица, непознати за него и за чиито действия то не е носело отговорност. Докато принудителното отнемане се класифицира като решение с вещноправен ефект, санкцията се определя по отношение на конкретно лице.

6. Според мен е налице нарушение на член 1 от Протокол № 1, както и на член 6 (Р1-1, чл. 6).

ОСОБЕНО МНЕНИЕ НА СЪДИЯ МАРТЕНС (MARTENS), КЪМ КОЕТО СЕ ПРИСЪЕДИНЯВА И СЪДИЯ РУСО (RUSSO)

Въведение

1. Това дело започва с изземването на самолета, като първа стъпка към конфискация (1); така че оттам трябва да започне и анализът. Този анализ може да бъде улеснен от някои уводни бележки с повече или по-малко сравнителен характер (2).

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. Апелативен съдия Purchas се позовава на раздел 141 (1) като: „разпоредби за конфискация“ ([1991] 2 Кралско отделение 467).

2. Тези бележки нямат друга цел, освен да улеснят анализа и нямат научна стойност. Моите сравнителни изследвания по необходимост са ограничени: проучил съм само австрийските, белгийските, френските, немските, холандските и швейцарските наказателни кодекси, както и ръководствата за тяхното прилагане. Опитал съм се да взема предвид, че съответните разпоредби почти навсякъде са променени наскоро в контекста на модерното законодателство за лишаване на престъпниците от приходите от техните престъпления и че съм търсил старите текстове.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Понастоящем, сега, когато конфискацията по принцип се използва като средство за лишаване на някои престъпници от приходите на техните престъпни деяния, въпросът може би вече е спорен дали тези конфискации принадлежат към наказателното право (3). Все пак настоящата конфискация се основава на законодателство, което предшества това развитие. Настоящата конфискация не е репаративна и ако се абстрахираме от националните квалификации (4), тя попада съвсем ясно в обхвата на наказателното право (5): нейната очевидна цел е да санкционира дадено престъпление (контрабанда на наркотици), с цел да се предотврати неговото повторение (6).

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

3 Вж. обаче решенията на Съда от 9 февруари 1995 г. по делото Welch v. the United Kingdom, серия А, № 307-А.

4. Според Апелативния съд (апелативен съдия Purchas) правомощията по раздел 141 (1) са правомощия с вещноправен характер, изпълнима като гражданско-правна процедура ([1991] 2 на Кралското отделение на Съда 460).

5. Вж. бележката на сър David Croom-Johnson в преценката му по настоящото дело ([1991] 2 Кралско отделение 469): „Не е възможно да се каже, че раздел 141 от Закона от 1979 г. няма връзка с престъпността“.

6. Законът от 1979 г. е предназначен да предотврати контрабандата (вж. решението на съдия Tucker, стр.8). В този контекст не мога да се въздържа да не цитирам очарователното омаловажаване от страна на Правителството на правомощията по раздел 141 (1), които според тях се използват само в случаите, при които комисарите „считат, че е подходящо да се насърчи приемането на по-високи стандарти за сигурност от страна на съответното дружество“.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Наказателното право обикновено прави възможно конфискуването на физическата вещ, която е предмет на престъплението (objectum sceleris), както и физическият инструмент, с помощта на който е извършено престъплението (instrumentum sceleris). Предполага се, че настоящото конфискуване попада в последната категория.

Допълнително бих искал да отбележа, че предметът на конфискация е въздухоплавателно средство, което се е приземило на летище във Великобритания при изпълнение на разрешен редовен полет по международна въздушна линия (7). Това предполага, че самолетът е бил собственост на авиокомпания, която притежава разрешителните за оператор, изисквани според двустранното споразумение между Великобритания и Канада, след като е била определена от Канада и приета от Великобритания за оператор на договорените услуги (8).

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

7. Виж член 6 от Чикагската конвенция за международното гражданско въздухоплаване от 1949 г.

8. Виж Bin Cheng, The law of international air transport /Законът за международния въздушен транспорт/ (Stevens & Sons, London/New York, 1962), стр. 290-91 и 363.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Съществена особеност на настоящoто дело е следното: то показва, че не може да има и най-малко съмнение в почтеността на собственика. Настоящият случай показва също, че това не е конфискация, която намира основание в незаконния сам по себе си характер на конфискувания обект, както например когато порнографски (9) или други забранени стоки (като оръжия, експлозиви или наркотици) бъдат иззети и конфискувани.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

9. Вж. решението на Съда по делото Handyside v. the United Kingdom от 7 декември 1976 г., Серия A № 24, стр. 30, параграф 66.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

На последно място от тази встъпителна част остава да бъде добавено, че обикновено конфискацията на instrumentum sceleris, който сам по себе си не е незаконен, е разрешена само когато той принадлежи на извършителя на престъплението; когато е възможно този инструмент да се конфискува също и когато принадлежи на трето лице, по правило има гаранции по отношение на трети лица, които по никакъв начин не са виновни.

Приложимото правило на член 1 от протокол № 1 (р1-1)

2. За целите на член 1 от Протокол № 1 (Р1-1) конфискацията - независимо дали на objectum или на instrumentum sceleris - трябва да се счита за „санкция“ по смисъла на втория параграф на този член (Р1-1 ). Аз предпочитам това тълкуване в сравнение с решението на Съда по делото AGOSI v. the United Kingdom (10).

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

10 Решение от 24 октомври 1986 г., Серия A № 108.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Делото AGOSI разглежда конфискацията на objectum sceleris (отнемане на златни монети във връзка с направен опит да бъдат контрабандно пренесени във Великобритания). Съдът счита, че това е конфискация, пример за „контрол на използването“. Той се мотивира: (1) забраната за внос на златни монети във Великобритания представлява „контрол на тяхното използване“; (2) конфискуването на контрабандните златни монети представлява съставен елемент от този „контрол на използването им“; (3) следователно отнемането на (контрабандните) златни монети е пример за „контрол на използването“ на златните монети.

Очевидно е, че този начин на разсъждение (11) не може да бъде следван по отношение на конфискацията на instrumentum sceleris. В настоящия случай става ясно: че използваната забрана е забрана за внос на контролиран наркотик (канабисова смола) (12); но за конфискуването на въздухоплавателно средство не може да се каже, че е пример за „контрол на използването“ на канабисова смола. Ето защо аз предпочитам да класифицирам и двата вида конфискация на имущество към втората част на параграф 2 от член 1 (Р1-1), където държавите си запазват правото да въвеждат такива закони, каквито считат за необходими за целите на осигуряване плащането на санкции.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

11. Което само по себе си е доста изкуствено; вж. също W. Peukert, EuGRZ от 1988 г., стр. 510.

12. Вж. доклада на Комисията, параграф 24.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Липса на защита на невинна собственост

3. Раздел 141 (1) (13) от Закона от 1979 г. (14) изисква „вещта“, която ще се конфискува, да „е била използванa за превоз, обработка, депозит или укриване“ на друга вещ, която от своя страна подлежи на конфискация съгласно митническите и акцизните закони, или най-общо казано, вещ, чието внасяне във Великобритания е или забранено, или позволено само след плащане на мито (15). На обикновен език (16): раздел 141 (1) дава на комисарите (17) правомощия да конфискуват вещ, с помощта на който е извършено престъпление (контрабанда или опит за контрабанда) (18).

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

13. С оглед на текста вж. параграф 18 от решението.

14. Използвам „Закона от 1979 г.“ и „комисарите“ в същия смисъл, използван и от Съда: вж. параграфи 6 и 8 от неговото решение.

15. Вж. раздел 49 от Закона от 1979 г.

16. Като оставим настрана - като несъществено в настоящия контекст - че макар и внасянето на забранени стоки или внасянето им без заплащане на мито представляват престъпления, в този контекст внесените стоки също подлежат на конфискуване, дори в случай на изцяло позволен от закона внос: вж. решението на сър David Croom-Johnson, [1991] 2 Кралско отделение, 469-70.

17. Вж. бележка 13.

18. Това тълкуване се потвърждава от раздел 142 (1); вж. доклад на Комисията, параграф 23.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Ето защо конфискуването на имущество според раздел 141 (1) от Закона от 1979 г. е конфискация на instrumentum sceleris и следва да се разглежда под параграф 2 на член 1 от Протокол № 1 (Р1-1) (вж. параграф 2 по-горе).

4. Раздел 141 (1) се различава по два аспекта от „нормалния вид“ конфискация на instrumentum sceleris: на първо място той „не позволява да бъде направено някакво заключение или тълкуване, което да допринесе за привнасянето на елемент, еквивалентен на mens rea“; на второ място той „не включва по някакъв друг начин лице в най-широкия смисъл на думата, независимо дали като потребител, притежател или собственик“ (19).

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

19. Апелативен съдия Purchas в решението си от 14 юни 1990 г. ([1991] 2 Кралско отделение 467); вж. също и решението на Съда, параграф 16.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Първата разлика не гарантира заключението, че настоящата конфискация не принадлежи към вида, посочен в параграф 1 по-горе: това, че конфискацията не изисква установяването на виновник за престъплението не променя факта, че тя предполага, че е извършено престъпление (от когото и да е) и че тя цели да се предотвратят подобни нарушения като ги санкционира.

В резултат на комбинацията от тези две разлики съгласно раздел 141 (1) instrumentum sceleris, принадлежащ на лице, различно от извършителя на престъплението, може да бъде конфискуван, независимо дали собственикът е виновен за това, че неговата собственост е използвана като средство за извършване на престъплението или не. Следователно собственикът на инструмента не може да се позове на „невинност“ като защита срещу конфискацията. То действително е установено в рамките на производството, предприето от Air Canada в конкретния случай (20).

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

20. Вж. параграфи 14-16 от решението на Съда. Този резултат е още по-изумителен, ако се вземе предвид, че според раздел 141 (3) и собственикът, и капитанът на въздухоплавателно средство, което става предмет на конфискация „са отговорни и могат да бъдат осъдени по бързата процедура на санкция, равна на стойността на .. . самолета ...“!

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

5. Това повдига въпроса (който е и в основата на спора по делото AGOSI): дали правомощията на изпълнителната власт да конфискува собствеността на дадено лице като instrumentum sceleris, без този човек да има възможността поне (21) да докаже, че няма никакво основание да бъде обвиняван за това, че неговата собственост е използвана като средство за извършване на престъплението, са съвместими с правото, гарантирано в първото изречение от първия параграф на член 1 от протокол № 1 (P1-1)?

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

21. „поне“, като се има предвид, че конфискацията е наказателна санкция от гледна точка на материалното право и би било нормално да се изисква властите да представят доказателства за mens rea на собственика.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Не се колебая да отговоря на този въпрос отрицателно (22). Тук няма място за свобода на преценка. Конфискуването на имущество като санкция за някои нарушения на закона - независимо колко важно може да бъде едно такова нарушение и следователно каква тежест би имал общият интерес за предотвратяването му чрез строго санкциониране на престъплението - без да е налице каквато и да било „връзка между поведението на собственика или лицето, отговорно за стоките и нарушаването на закона“ (23), определено е несъвместимо, както с върховенството на закона, така и с правото, гарантирано в член 1 от протокол № 1 (Р1-1) (24).

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

22. Вж. в същия контекст: особено мнение на съдия Pettiti по делото AGOSI (loc. cit., стр. 27: „По мое мнение този член (Р1-1) предполага, че един невинен собственик, който действа добросъвестно, трябва да може да възстанови собствеността си.“). Вж. също в този смисъл: G. Cohen-Jonathan, La Convention Européenne des Droits de l'Homme (Economica, Paris, 1989 г.), стр. 536-37; Peukert, EuGRZ 1988, стр. 510 и (вероятно) Velu-Ergec, La Convention Européenne des Droits de l'Homme (Bruylant, Bruxelles, 1990), стр. 686, ал. 841 в края.

23. Цитат от речта на г-н Frowein в качеството му на делегат на Комисията по време на устните състезания по делото AGOSI (Серия Б № 91, стр.103). Напълно съм съгласен с аргументите му и препоръчвам да прочетете страници 102 и 103.

24. Вж. в този контекст и решението на Съда по делото Hentrich v. France от 22 септември 1994 г., серия А, № 296-А, стр. 21, параграфи 47-49.

Вж. също интересната статия на Michael Milde "The role of ICAO [i.e. International Civil Aviation Organisation] in the suppression of drug abuse and illicit trafficking" („Ролята на ICAO [т.е. Международната организация за гражданска авиация] в борбата срещу злоупотребата и незаконния трафик на наркотици“, Annals of Air and Space Law, vol. XIII (1988), pp. 133 et seq. На стр. 152 той обсъжда нашия проблем. Той твърди, че един въздушен превозвач „не би трябвало автоматично да бъде подведен под отговорност, ако в товара му бъдат укрити незаконни наркотични вещества (напр. контейнери или опаковани пратки), съдържанието на които е било невярно декларирано от изпращача ... Въздушният превозвач обикновено не е в състояние да разпознае или да предотврати неверни данни за естеството на пратката без подробна инспекция на товара. Нещо повече, такава проверка би била неосъществима, особено в случай на товари в контейнери, тъй като въздушният превозвач няма нито юрисдикцията, нито професионалната компетентност“. Той заявява още: „Въздушните превозвачи не трябва да се виктимизират чрез процеса на възбрана на наркотични вещества и не трябва да се конфискуват техните самолети, освен ако има доказателства за вината им или тази на техните служители или представители или ако се докаже, че те са съучастници в престъплението за трафик на наркотици.“

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

В параграфи 54 и 55 от своето решение по делото AGOSI Съдът разглежда този въпрос, но по мое мнение, доста нееднозначно. Ако приемем, че Съдът е приел, че дори когато няма никаква връзка между поведението на собственика на конфискуваното имущество и престъплението, вследствие на което тази собственост е била конфискувана, конфискацията може все пак да отговаря на изискванията на параграф 2 на член 1 (Р1-1), аз почтително не съм съгласен с това.

Според мен едно такова лишаване от собственост без компенсация, по пътя на "санкциите", е съвместимо с член 1 от Протокол № 1 (Р1-1), само когато собственикът може по някакъв начин да бъде обвинен във връзка с престъплението, извършено посредством неговата собственост. Ние сме в областта на митническото законодателство и следователно не мога да приема такова обръщане на тежестта на доказване (25), но смятам, че ако собственикът докаже, че е бил „невинен“ – т.е. че той не е могъл да знае или да подозира, че имуществото му ще послужи като инструмент за извършване на престъпление, нито би могъл, с нужната грижа на добър стопанин, да предотврати това (26) - конфискацията на имуществото му чрез санкция не е допустимо. Конфискацията като „санкция“, която не дава възможност за защита на невинна собственост, нарушава справедливия баланс между защитата на правото на собственост и изискванията на общия интерес.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

25. Вж. решението на Съда по делото Salabiaku v. France от 7 октомври 1988 г., Серия А, № 141-A и решението по делото Pham Hoang v. France от 25 септември 1992 г., серия А, № 243.

26. Отбелязвам, че съдия Tucker казва в решението си (стр. 14), че адвокатът на комисарите признава, „че в конкретния случай нищо не сочи, че ответниците [т.е. 'Air Canada'] са знаели за съществуването на контрабандния контейнер или съдържанието му или че са били грубо невнимателни по отношение на въпросния контейнер“.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Последната вълна от законодателни промени за лишаване на престъпниците от приходите на техните престъпления прави още по-необходимо да се поддържа твърдо този принцип: ние знаем от опит, че правителствата в борбата си с международната престъпност не винаги обръщат внимание на границите, определени от Конвенцията. Задачата на Съда е да гарантира, че се спазват тези граници.

Дискреционното право на преценка като подходящ заместител при отсъствието на защита на невинна собственост?

6. Апелативният съд разбира се осъзнава, че раздел 141 (1) е отворен за горепосоченото възражение и следователно може да се окачестви като „действително суров“. Въпреки това той предполага съгласно раздел 152 и параграф 16 от Приложение 3, че тази негова строгост е отворена към смекчаване от страна на комисарите, било то като въпрос на преценка (27). Като допълнителна утеха Апелативният съд добавя, че „упражняването на това право на преценка ще бъде винаги отворено за преразглеждане от съда по R.S.C. Заповед 53. Това е правно средство за защита, което се разви значително през последните години“.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

27. Вж. решението на апелативен съдия Purchas, [1991] 2 Кралско отделение 468.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

7. Вярно е, че по силата на раздел 152 и параграф 16 от Приложение 3 (28) комисарите могат казано накратко „ако преценят“ да върнат иззетата като подлежаща на конфискация „вещ“ на собственика

„след заплащането на ... сума, каквато считат за правилна, която не надвишава това, което според тях представлява стойността на въпросната вещ.“

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

28. Вж. с оглед на текста на тези разпоредби параграф 19 от решението на Съда.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Независимо от това този изход е неприемлив по две причини.

Първата и най-важна причина е, че той е несъвместим с принципите на правовата държава. Раздел 141 (1) би бил съвместим с член 1 от Протокол № 1 (Р1-1), само ако „невинната собственост“ се счита за защита срещу конфискация (вж. параграф 5 по-горе). Съгласно принципа на правовата държава „трябва да има мярка за закрила по националното законодателство срещу произволна намеса в правата, гарантирани“ по смисъла на член 1 от Протокол № 1 (Р1-1) (29). Това изискване означава, че парламентът е трябвало ясно да изрази гореспоменатото „необходимо ограничение“ в Закона от 1979 г. и че не може правилно да замести изразяването на това ограничение, като го остави - без по никакъв начин да показва това намерение -(доколкото законът позволява) до пълната свобода на преценка на комисарите да се погрижат за това правомощията им за конфискуване на имущество да не се използват, когато бъде доказана „невинност“.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

29. Вж. решението Herczegfalvy v. Austria от 24 септември 1992 г., Серия A № 244, стр. 27, параграф 89.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Втората причина е, че ако (независимо от горепосоченото възражение) трябва изобщо да се приеме гореспоменатият „заместител“, то това може да стане само при условие че сам по себе си е еквивалентен на изискваното (незаменимото) ограничение в Закона от 1979 г. Което означава, че трябва да е сигурно, че комисарите са длъжни да доставят „вещта“, „иззета като предмет на конфискация“, без да искат заплащане на съответна сума, ако собственикът докаже своята „невинност“.

Това условие обаче по никакъв начин не е изпълнено. Както вече беше отбелязано, правните текстове им дават пълна свобода („ако преценят“) и категорично подсказват, че те не са задължени да освободят без заплащане стоката, ако бъде доказана „невинност“ (30). В този контекст ще отбележа очевидната разлика между писмените становища на Правителството в настоящия случай и тези по делото AGOSI. Там Правителството твърди, че

„Когато няма никаква вина от страна на собственика, е вероятно стоките да бъдат върнати. Това е така, тъй като би било порочно или напълно необосновано да се задържат стоките, защото задържането на стоките не би допринесло за постигането на целите на законодателството по един осезаем начин“ (31).

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

30. В този контекст се позовавам на решението на Апелативния съд по делото AGOSI, особено на становището на съдия Denning; вж. решението на Съда по това дело, loc. cit., стр. 11, параграф 30.

31. Вж. изложението, Серия Б № 91, стр. 83; вж. също предоставените от Комисията аргументи: Доклад на Комисията, параграф 63, пак там, стр. 26.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

В параграф 53 от своето решение по делото AGOSI Съдът се позовава на този пасаж като отстъпка от страна на Правителството. В конкретния случай Правителството се въздържа от извършване на подобни отстъпки. Което засилва извода, че далеч не е сигурно, че собственикът, който може да докаже, че съвсем не е виновен, може да бъде сигурен, че ще си върне сумата, която е бил принуден да заплати, за да си върне самолета, който е бил иззет, защото е подлежал на конфискация.

Процедурни изисквания на член 1 от Протокол № 1 и член 6, параграф 1 (P1-1, чл. 6-1).

8. Все пак да приемем за момент, че без съмнение комисарите биха постъпили (Wednesbury) необосновано, ако откажат да освободят самолета без заплащане (или когато такова плащане вече е направено - да го възстановят) на собственик, който е доказал, че не е имало никаква вина от негова страна. Би ли било това недостатъчно да се приеме, че макар „невинността“ да не представлява защита срещу самата конфискация, правомощията на комисарите по раздел 152 и параграф 16 от Приложение 3 са такива, че да направят въвеждането в действие като цяло приемливо според параграф 2 на член 1 от Протокол № 1 (Р1-1)?

По мое мнение: не. Дори и тогава въведените в сила разпоредби биха нарушили член 1 от Протокол № 1 във връзка с член 6, ал. 1 (Чл. 6-1+P1-1) от Конвенцията. Това е така, защото не съм съгласен с констатацията на Съда в параграф 60 от неговото решение по делото AGOSI, повтаряща се в параграф 46 от настоящото решение, че обхватът на съдебния контрол по английското право е достатъчен, за да съответства на процедурните изисквания на втория параграф на член 1 ( Р1-1).

Спомням си, че правомощията по раздел 141 (1) са съвместими със задълженията на Великобритания по Протокол № 1 (Р1), само ако задържаната като предмет на конфискация вещ бъде върната на „невинния“ собственик без заплащане (вж. параграфи 5 и 7 по-горе). От това следва, че когато възникне спор между собственика и комисарите по въпроса дали той е доказал своята „невинност“ или не, този спор се отнася до гражданското право: не само че конфискацията е била мярка, изпълнима като гражданско-правна (32), но за целите на член 6, ал. 1 (чл. 6-1) от Конвенцията, правото на собственика да си върне имуществото, което е било конфискувано незаконно или, според случая, да си възстанови изисканата сума, която е била платена без законно основание, е също гражданско право (33). Следователно собственикът има право този спор да бъде уреден от съд, който отговаря на изискванията на член 6, ал. 1 (чл. 6-1), т.е. съд с пълна юрисдикция по отношение на всички въпроси, свързани с правните и фактически обстоятелства, които могат да възникнат.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

32. Вж. бележка 3.

33. Вж., mutatis mutandis, моето съвпадащо мнение по делото Fayed v. the United Kingdom, серия А, №. 294-B, стр.58-59.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Очевидно има още един подход, който води до същото заключение. Въпреки това „системата“ от комбинираните раздели 141 (1) и 152 във връзка с параграф 16 от Приложение 3 трябва да се квалифицира по националното законодателство (като гражданско, наказателно или административно), като резултатът е, че на комисарите се предоставят правомощия да преследват по съдебен ред и да санкционират авиационните оператори, които (според тях) са виновни за някаква форма на участие в престъпления по Закона от 1979 г., като им налагат и ги принуждават да заплатят значителна глоба (34). Съгласно установената практика на Съда предоставянето на такива правомощия на административните органи по принцип е съвместимо с член 6 (чл. 6), при условие че операторът на авиолинията може да доведе едно такова засягащо го решение до съд, който да признава гаранциите на тази разпоредба (чл. 6) (35).

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

34. Безспорно е, че комисарите разглеждат сумата от 50 000 британски лири като „санкция“.

35. Вж., inter alia, mutatis mutandis, решението на Съда по делото Bendenoun v. France от 24 февруари 1994 г., серия А, № 284, стр. 19, параграф 46.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Страните оспорват обхвата на съдебното преразглеждане по английското право, но този спор не е от значение. Независимо от обхвата, съдебното преразглеждане със сигурност не е обжалване по същество (36). Ето какво се изисква в случая: само един съд с пълна юрисдикция, както по отношение на фактологичните, така и по отношение на правните изисквания „предоставя гаранциите“ на член 6 (чл. 6) (37).

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

36. Вж. решението по делото Lord Donaldson of Lymington MR in R. v. Secretary of State for the Home Department, ex parte Brind [1991] 1 AC 722: „... никога не трябва да се забравя, че това [т.е. съдебното преразглеждане] е надзорна, а не апелативна юрисдикция“ (в курсив в оригинала). Вж. още Wade & Forsyth, Administrative Law (Clarendon, London, 1994), pp. 38 and further 284 et seq. (the chapter: "Jurisdiction over fact and law"). Вж. също решението на Съда по делото O. v. the United Kingdom от 8 юли 1987 г., Серия A № 120, стр. 27, параграф 63.

37. Става дума за моето подробно особено мнение по делото Fischer v. Austria, серия А, №. 312, стр. 25.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Заключение

9. По тези съображения аз гласувах в полза на установено нарушение, както на член 1 от Протокол № 1, така и на член 6, параграф 1 (P1-1, чл. 6-1).

ОСОБЕНО МНЕНИЕ ОТ СЪДИЯ ПЕКАНЕН (PEKKANEN)

За мое съжаление не мога да се съглася с мнението на мнозинството в конкретния случай, както по отношение на член 1 от Протокол № 1, така и по отношение член 6 (Р1-1, чл. 6) от Конвенцията.

1. Въпросното въздухоплавателно средство е иззето от комисарите очевидно не за целите на конфискация на самолета, а с цел да задължат жалбоподателя да заплати „санкция“ от 50 000 британски лири. „Санкцията“ от друга страна не е наложена като глоба или друг вид наказание, а като условие за освобождаване на арестувания самолет. Тези две решения, взети от комисарите в един и същи ден, в действителност са част от един единствен план за действие с точно определена цел.

И двете решения се основават на Закона за управление на митата и акцизите от 1979 г., който дава практически неограничено право на преценка на комисарите по отношение както на изземването, така и мерките, предприети впоследствие. Дали този вид правна разпоредба е достатъчно точна, за да удовлетвори критерия за „предвидимост“, изискван от Конвенцията в съответствие с практиката на Съда? По делото Margareta and Roger Andersson v. Sweden (решение от 25 февруари 1992 г., серия А, № 226-A, стр. 25, параграф 75) това изискване, доколкото се отнася до упражняването на правото на преценка, е описано по следния начин: „Закон, който дава дискреционно право на преценка сам по себе си не е в противоречие с това изискване, при условие че обхватът на правото на преценка и начинът на неговото упражняване са обозначени с достатъчна яснота, като се вземе предвид въпросната легитимна цел, за да се даде адекватна защита на лицето срещу произволно вмешателство“. По мое мнение въпросният закон не отговаря на този критерий за предвидимост.

2. В ситуация, при която законовите правомощия дават изключително широка свобода на преценка на комисарите, ответникът трябва задължително да има право на достъп до съд с пълна юрисдикция, който да разгледа всички спорни въпроси. По мое мнение това изискване не е удовлетворено.

Съдебното преразглеждане изглежда е единственото правно средство за защита, съществуващо за жалбоподателя в настоящия случай; въпреки това поради причините, изброени по-долу, то не е достатъчно средство за защита. Съдебното производство за конфискация не е достатъчно в случай, когато целта на двете решения, взети от комисарите, е да не се конфискува самолета, а да се задължи жалбоподателят да заплати „санкция“.

3. Намерението на комисарите не е било да лишат жалбоподателя от собственост върху самолета, а да ограничат използването му, докато бъде платена „санкцията“. В това отношение случаят попада в рамките на втория параграф на член 1 от Протокол № 1 (Р1-1). Според съдебната практика на Съда, обосновката на вмешателството предполага, наред с другото, че е постигнат справедлив баланс между интересите на държавата и тези на отделния човек, по начин, който да отразява принципа на пропорционалност и също така, че жалбоподателят е имал подходяща възможност да изложи своята позиция пред отговорните органи (вж. AGOSI v. the United Kingdom, решение от 24 октомври 1986 г., серия А, № 108, стр. 18-19, ал. 54-55).

Въпреки това няма индикация, че комисарите са следвали принципа на пропорционалност в процеса на вземане на решения. Що се отнася до обхвата на съдебния контрол, в решението на Камарата на Лордовете по делото Brind е ясно посочено (вж. параграфи 21 и 46 от решението), че проверката за пропорционалност, приложена от този Съд, не може да се прилага от съдилищата на Великобритания, тъй като Конвенцията не е включена в националното ѝ законодателство.

4. От гледна точка на Член 6 (чл. 6) от Конвенцията моят извод е, че наличието на съдебно преразглеждане не отговаря на изискванията на член 6 (чл. 6) по отношение на правото на достъп до съд. Съдебното преразглеждане според английското право включва само контролна, а не апелативна юрисдикция. В допълнение, като се вземат предвид ограничените основания, на база на които може да се търси съдебно преразглеждане (вж. параграф 20 от решението), не може да се счита за ефективно съдебно средство за защита при обстоятелствата на това дело по смисъла на член 6 (чл. 6).

5. Поради тези съображения заключавам, че има нарушение както на член 1 от Протокол № 1, така и на член 6 (Р1-1, чл. 6) от Конвенцията.