



EUROPEAN COURT OF HUMAN RIGHTS  
COUR EUROPÉENNE DES DROITS DE L'HOMME

Geo: დოკუმენტი მომზადებულია საქართველოს უზენაესი სასამართლოს ანალიტიკური განყოფილების ადამიანის უფლებათა ცენტრის ([www.supremecourt.ge](http://www.supremecourt.ge)) მიერ. თარგმანის ხელახალი გამოქვეყნების ნებართვა გაცემულია მხოლოდ ადამიანის უფლებათა ევროპული სასამართლოს HUDOC-ის მონაცემთა ბაზაში განთავსების მიზნით.

Eng: The document was provided by the Supreme Court of Georgia, Human Rights Centre of the Analytical Department ([www.supremecourt.ge](http://www.supremecourt.ge)). Permission to re-publish this translation has been granted for the sole purpose of its inclusion in the European Court of Human Rights' database HUDOC.

**საინფორმაციო შეტყობინება სასამართლოს პრეცედენტულ სამართალზე  
1995 წლის მაისი**

**Air Canada v. the United Kingdom  
(საჩივარი- 18465/91)**

გადაწყვეტილება, 5 მაისი, 1995

*1-ლი დამატებითი ოქმის 1-ლი მუხლი  
საკუთრებით შეუფერხებელი სარგებლობის უფლება*

*1-ლი დამატებითი ოქმის 1-ლი მუხლი მე-2 პარაგრაფი  
საკუთრებით სარგებლობის კონტროლი*

*ფაქტები* – მომჩივანი არის კანადური კომპანია, რომელსაც ოფისი რეგისტრირებული აქვს გაერთიანებულ სამეფოში. 1987 წელს სინგაპურიდან ფრენის დროს ლონდონის ჰითროუს აეროპორტში დაშვებისთანავე საბაჟო და აქციზის კომისრებმა აღმოაჩინეს 331 კილო კანაფი, რომელიც ერთ-ერთ სატვირთო კონტეინერში იყო შენახული. ამის შემდეგ, თვითმფრინავი დაექვემდებარა კონფისკაციას და მომჩივან კომპანიას დაუბრუნდა 50 000 ფუნტის სანაცვლოდ. მომჩივანი კომპანია დავობს თვითმფრინავზე ყადაღის დადებასა და ჯარიმის დაკისრების თაობაზე. მომჩივანი კომპანია ეყრდნობა კონვენციის მე-6 მუხლის 1-ელ პუნქტსა და 1-ლი დამატებითი ოქმის 1-ელ მუხლს.

*სამართალი* –

1-ლი დამატებითი ოქმის 1-ლი მუხლის სავარაუდო დარღვევა

27. მომჩივანი კომპანია დავობდა, რომ მისი თვითმფრინავის დაყადაღება და შემდგომში, დაბრუნებისთვის 50 000 ფუნტის გადახდის მოთხოვნა

წარმოადგენდა გაუმართლებელ ჩარევას კონვენციის 1-ლი დამატებითი ოქმის 1-ლი მუხლით გათვალისწინებულ მის უფლებაში, რომელიც ითვალისწინებს საკუთრებით შეუფერხებელ სარგებლობას.

28. მხარეთა შორის სადავო არ არის, რომ გასაჩივრებული საკითხები წარმოადგენს მომჩივნის საკუთრებით შეუფერხებელად სარგებლობაში ჩარევას. თუმცა, უთანხმოება არსებობდა იმასთან დაკავშირებით სახეზე იყო 1-ლი დამატებითი ოქმის 1-ლი მუხლის 1-ლი პარაგრაფით გათვალისწინებული საკუთრების ჩამორთმევა თუ მე-2 პარაგრაფით გათვალისწინებული საკუთრებით სარგებლობის კონტროლი.

#### ა. გამოყენებადი ნორმა

29. სტრასბურგის სასამართლო კიდევ ერთხელ აღნიშნავს, რომ ზემოხსენებული მუხლის 1-ლი პარაგრაფი თავისი არსით წარმოადგენს საკუთრების უფლების გარანტიას და მოიცავს სამ განსხვავებულ წესს. პირველი, რომელიც მოცემულია 1-ლი პარაგრაფის 1-ელ წინადადებაში და ზოგადი ხასიათისაა, აყალიბებს საკუთრებით შეუფერხებელად სარგებლობის პრინციპს. მეორე, იმავე პარაგრაფის მე-2 წინადადება, მოიცავს საკუთრების ჩამორთმევას და უქვემდებარებს მას გარკვეულ პირობებს. მესამე, მე-2 პარაგრაფი აღიარებს, რომ ხელშემკვრელ სახელმწიფოებს უფლება აქვთ გააკონტროლონ საკუთრებით სარგებლობა ზოგადი ინტერესების შესაბამისად ან უზრუნველყონ გადასახადების ან სხვა შენატანებისა თუ ჯარიმების გადახდა.

30. მიუხედავად ამისა, აღნიშნული სამი წესი არ არის „განსხვავებული“, იმ გაგებით რომ ისინი დაკავშირებულნი არიან ერთმანეთთან: მე-2 და მე-3 წესი ეხება საკუთრებით სარგებლობას და შესაბამისად, უნდა განიმარტოს 1-ელ წესში გათვალისწინებული ზოგადი პრინციპის შესაბამისად (იხ. სხვა დანარჩენთან ერთად, AGOSI v. the United Kingdom გადაწყვეტილება 24 ოქტომბერი 1986, Series A no. 108, გვ. 17, პარ. 48).

31. მომჩივანმა მიიჩნია, რომ მართალია მას თვითმფრინავი ჩამოერთვა დროებითი ვადით, შემდგომში, მას როგორც მუდმივი ღონისძიება დაეკისრა 50 000 ფუნტის გადახდა საკუთრების დაბრუნების სანაცვლოდ. შესაბამისად, სახეზე იყო საკუთრების ჩამორთმევა.

32. მთავრობისთვის, რომელსაც კომისია დაეთანხმა, ეს არ იყო ქონების ჩამორთმევასთან დაკავშირებული საქმე, რადგან არ მომხდარა მომჩივნის

თვითმფრინავზე საკუთრების უფლების გადაცემა. ყადაღა და ჯარიმის გადახდა უნდა განიხილებოდეს როგორც საჰაერო ხომალდის გამოყენების კონტროლის სისტემის ნაწილი, რომლითაც შემოდის აკრძალული ნარკოტიკი.

33. სტრასბურგის სასამართლო ეთანხმება ზემოხსენებულ მოსაზრებას. პირველ რიგში, იგი აღნიშნავს, რომ თვითმფრინავის დაყადაღება წარმოადგენდა მისი გამოყენების დროებით შეზღუდვას და არ გულისხმობდა საკუთრების უფლების ჩამორთმევას, და, მეორე მხრივ, სააპელაციო სასამართლოს გადაწყვეტილებას ქონების დაყადაღების შესახებ არ მოჰყოლია Air Canada-სთვის საკუთრების უფლების ჩამორთმევა, რადგან მან გადაიხადა მოთხოვნილი თანხა.

34. გარდა ამისა, კანონმდებლობიდან ნათლად ჩანს, რომ თანხის გადახდის შემდეგ თვითმფრინავზე ყადაღის მოხსნა წარმოადგენდა, იმ პოლიტიკის ნაწილს, რომელიც მიზნად ისახავს გაერთიანებულ სამეფოში აკრძალული ნარკოტიკის შემოტანას. შესაბამისად, ეს წარმოადგენდა საკუთრების გამოყენების კონტროლს. ამიტომ, წინამდებარე საქმეში გამოყენებადია 1-ლი დამატებითი ოქმის 1-ლი მუხლის მე-2 პარაგრაფი (იხ. AGOSI v. the United Kingdom, 24 ოქტომბერი 1986, § ..., Series A no. 108).

ბ. მე-2 პარაგრაფის მოთხოვნებთან შესაბამისობა

35. განსახილველია, შეესაბამებოდა თუ არა მომჩივნის საკუთრების უფლებაში ჩარევა სახელმწიფოს უფლებას 1-ლი დამატებითი ოქმის 1-ლი მუხლის მე-2 პარაგრაფის შესაბამისად „გამოიყენოს ისეთი კანონები, რომელთაც ის აუცილებლად მიიჩნევს საერთო ინტერესების შესაბამისად საკუთრებით სარგებლობის კონტროლისათვის“.

36. სტრასბურგის სასამართლოს კარგად დამკვიდრებული პრაქტიკის თანახმად, 1-ლი დამატებითი ოქმის 1-ლი მუხლის მე-2 პარაგრაფი უნდა განისაზღვროს ამავე მუხლის 1-ელ წინადადებაში მოცემული პრინციპის გათვალისწინებით (იხ. Gasus Dosier- und Fördertechnik GmbH v. The Netherlands, გადაწყვეტილება, 23 თებერვალი 1995, Series A no. 306-B, გვ. 49, პარ. 62). აქედან გამომდინარე, ჩარევამ უნდა მიაღწიოს „სამართლიან ბალანსს“ საზოგადოების ზოგადი ინტერესების და პირის ძირითადი უფლებების დაცვის მოთხოვნებს შორის. ამ ბალანსის მიღწევის ინტერესი აისახება მთლიანად 1-ლი მუხლის სტრუქტურაში, მე-2 პარაგრაფის ჩათვლით: შესაბამისად, გამოყენებულ საშუალებებსა და დასახულ მიზანს შორის უნდა არსებობდეს პროპორციულობის გონივრული კავშირი.

37. ამასთან დაკავშირებით, მომჩივანი მიიჩნევდა, რომ მის საკუთრების უფლებაში ჩარევა არ იყო გამართლებული 1-ლი დამატებითი ოქმის 1-ლი მუხლის შესაბამისად. პირველ რიგში, იგი დავობდა, რომ საჰაერო ხომალდის ჩამორთმევის და მისი დაბრუნების პირობად ჯარიმის გადახდის მოთხოვნა არ იყო დამოკიდებული იმის ჩვენებაზე, რომ მესაკუთრე, ოპერატორი ან ავიაკომპანია გარკვეულწილად იყო დამნაშავე. მართლაც, მან აღნიშნა, რომ სამართალწარმოება გაერთიანებული სამეფოს სასამართლოებში მიმდინარეობდა შეთანხმებულ ფაქტებზე დაფუძნებული ვარაუდების შესაბამისად, რომ Air Canada არ იყო დამნაშავე.

მეორე, შესაბამისი უფლებამოსილებები განხორციელდა სასამართლო ორგანოს მიერ განხილვის გარეშე. კერძოდ, არ არსებობდა ადეკვატური სამართლებრივი გარანტიები, რათა Air Canada დაცული ყოფილიყო საბაჟო და აქციზის ხელმძღვანელების მიერ დისკრეციული უფლების გამოყენებისგან.

მესამე, თვითმფრინავის დროებით ჩამორთმევა არაპროპორციული იყო ნებისმიერ იმ შეცდომასთან მიმართებით რაც შეიძლება დაშვებულიყო, ისევე როგორც, 50 000 ფუნტის გადახდის მოთხოვნა.

38. წინამდებარე საქმეში, მთავრობას საკმაოდ ძლიერი საჯარო ინტერესის მქონე მიზეზები ჰქონდა იმისათვის, რომ გაემართლებინა კომისართა ქმედებები. ადრეც იყო შემთხვევები, როდესაც Air Canada-ს შეუსაბამო პროცედურების გამო მოხდა საშიში ნარკოტიკების გადაზიდვა. პროცედურების გაუმჯობესების დაპირების მიუხედავად, მათ ვერ შეძლეს ამის გამოსწორება. მოვლენები, რომლებმაც გამოიწვიეს თვითმფრინავის დაყადაღება, მოიცავდა უსაფრთხოების სერიოზულ ხარვეზებს. უფრო მეტიც, აღსანიშნია, რომ განსახილველი მოვლენების შემდეგ Air Canada-ს უსაფრთხოების პრობლემები აღარ ჰქონია. შესაბამისად, კომისრები მოქმედებდნენ თავისუფალი შეფასების ფარგლებში, რომელიც მათ გადაეცათ 1-ლი დამატებითი ოქმის 1-ლი მუხლის მე-2 პარაგრაფის შესაბამისად, მომჩივანი კომპანიის მიერ უსაფრთხოების უფრო მაღალი სტანდარტების მიღების წახალისების მიზნით.

გარდა ამისა, Air Canada-სთვის ცნობილი უნდა ყოფილიყო, რომ მას შეეძლო მიემართა სასამართლოსთვის და სადავო გაეხადა კომისრების მიერ დისკრეციის გამოყენება, თუ იგი თვლიდა, რომ არ არსებობდა გონივრული საფუძვლები ფულის გადახდის მოთხოვნის შესახებ გადაწყვეტილების მიღებისთვის ან სახეზე იყო უფლებამოსილების ბოროტად გამოყენება. Air Canada ასე რომ მოქცეულიყო, სასამართლოები შეისწავლიდნენ ნებისმიერ სადავო ფაქტს და ასევე,

სამართლებრივ საკითხებს. უფრო მეტიც, არსებული კანონის საფუძველზე, კომისრები ვალდებული იქნებოდნენ დაესაბუთებინათ თავიანთი ქმედებები.

საბოლოო ჯამში, მთავრობის მოსაზრებით, მოცემულ საქმეში დაცული იყო სამართლიანი ბალანსი.

39. კომისიამ ასევე მიიჩნია, რომ უნდა დაწყებულიყო სასამართლო საქმის წარმოება და მიღებული ზომები პროპორციული იყო აკრძალული ნარკოტიკის იმპორტში მონაწილე თვითმფრინავის გამოყენების კონტროლის მიზნისთვის.

40. სტრასბურგის სასამართლო, პირველ რიგში, აღნიშნავს, რომ სააპელაციო სასამართლოს გადაწყვეტილებიდან ნათლად ჩანს, რომ ორივე თვითმფრინავის დაყადაღება და ჯარიმის გადახდის მოთხოვნა (მომჩინის მხრიდან რაიმე შეცდომის ან დაუდევრობის დადგენის არარსებობის შემთხვევაში) შეესაბამებოდა 1979 წლის კანონის შესაბამის დებულებებს.

41. მართალია, კომისრებს ზემოხსენებული კანონის 141 (1) პუნქტის შესაბამისად მინიჭებული აქვთ საკუთრების კონფესკაციის უფლებამოსილება, მომჩინის თვითმფრინავის დაყადაღება და ჯარიმის გადახდის შემთხვევაში მისი დაბრუნება უდავოდ გამონაკლის ზომებს წარმოადგენდნენ, რომელთა მიზანიც იყო კომპანიის უსაფრთხოების პროცედურების გაუმჯობესება. აღნიშნული ზომები მიღებული იქნა კონტეინერის აღმოჩენის შემდეგ, სადაც ინახებოდა 331 კილოგრამი კანაფის ფისი, რომლის გადაზიდვაც წარმოადგენდა სხვადასხვა სატრანსპორტო დარღვევებს. უფრო მეტიც, ეს შემთხვევა იყო უკანასკნელი იმ უსაფრთხოების შეცდომებთან დაკავშირებული გრძელი სიიდან, რომელმაც Air Canada-ს ყურადღება მიიპყრო 1983-1987 წლებში გაერთიანებულ სამეფოში ნარკოტიკების შემოტანასთან დაკავშირებით. კერძოდ, Air Canada - სხვა ოპერატორებთან ერთად - 1986 წლის წერილით გაფრთხილებული იქნა კომისრების მიერ, რომ აკრძალული საქონლის გადაზიდვის შემთხვევაში ისინი გამოიყენებდნენ 1979 წლის კანონით მინიჭებულ უფლებამოსილებებს მათ შორის საჭირო ხომალდის დაყადაღებას და ჩამორთმევას.

42. ამ ფონზე, არ არსებობს ეჭვი რომ მიღებული ზომები შეესაბამებოდა ნარკოტიკებით საერთაშორისო ვაჭრობის წინააღმდეგ ბრძოლის ზოგად ინტერესებს.

43. თუმცა, მომჩივანი აცხადებდა, რომ სადავო მოვლენების დროს, კომისრებს არ ჰქონიათ რაიმე საბაზი იმისათვის, რომ გაემართლებინათ თავიანთი ქმედებები და

ფაქტობრივად, ისინი იყვნენ მოსამართლე და ნაფიცმსაჯული საკუთარ საქმეში. მხოლოდ კომისიის საქმისწარმოების დროს იქნა მითითებული უსაფრთხოების ადრეული ხარვეზების შესახებ.

44. სტრასბურგის სასამართლო ვერ გაიზიარებს ამ მოსაზრებას. იგი აღნიშნავს, რომ Air Canada-სთვის ცნობილი იყო სასამართლო საქმისწარმოების დაწყების შესაძლებლობის შესახებ იმისათვის, რომ სადავო გაეხადათ კომისართა მარცხი თვითმფრინავის დაყადაღებისთვის შესაბამისი საფუძვლების წარმოდგენის თაობაზე ან მართლაც, იმის დასამტკიცებლად, რომ კომისართა ქმედებები წარმოადგენდა მათი უფლების ბოროტად გამოყენებას. მართალია, საქმის არსებითი განხილვა არ არის გასაჩივრებული, მაგრამ აღნიშნული სამართლებრივი დაცვის საშუალების ხელმისაწვდომობა და ეფექტურობა, კომისართა მიერ მათი საწესდებო უფლებამოსილების შესაბამისად დისკრეციული უფლებების გამოყენებასთან დაკავშირებით, სტრასბურგის სასამართლომ უკვე აღნიშნა აგოსის საქმეში (ციტ. ზემოთ., გვ. 20-21, პარ. 59-60).

უფრო მეტიც, მართალია თავიდანვე საფუძვლების უზრუნველყოფა ხელს შეუწყობდა სიტუაციის გამორკვევას, თუმცა მომჩივანს არ შეიძლებოდა ეჭვი შეპარვოდა კომისრების გადაწყვეტილების საფუძვლებში წარსულში მომხდარი სხვადასხვა, მრავალი უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ხარვეზებისა და დარღვევების გათვალისწინებით - რომელთა უარყოფაც მომჩივანს არ მოუთხოვია ევროპული სასამართლოს წინაშე - აგრეთვე კომისართა გამაფრთხილებელი წერილი, რომელიც გაგზავნილი იყო, *inter alia*, Air Canada-სთვის, სადაც საუბარი იყო თვითმფრინავის ჩამორთმევის შესაძლებლობაზე.

45. ასევე, მომჩივანი დავობდა, რომ სასამართლო საქმისწარმოებით სასამართლოებს მხოლოდ დისკრეციის გამოყენების „გონივრულობის“ შეფასების საშუალება მიეცათ. მან აღნიშნა, რომ სასამართლოებმა დაადგინეს, რომ პროპორციულობის პრინციპი არ იყო ინგლისის სამართლის ნაწილი.

46. სტრასბურგის სასამართლო იხსენებს, რომ წინა შემთხვევებში იგი უკვე მივიდა იმ დასკვნამდე, რომ ინგლისურ კანონმდებლობაში სასამართლო განხილვის ფარგლები საკმარისია 1-ლი დამატებითი ოქმის 1-ლი მუხლის მე-2 პარაგრაფის მოთხოვნათა დასაკმაყოფილებლად. კერძოდ, ეროვნულ სასამართლოებს შეეძლოთ დაედგინათ, რომ კომისრების მიერ გამოყენებული დისკრეცია იყო უკანონო იმ საფუძვლით, რომ იგი შებღალული იყო უკანონობით, არარაციონალურობით ან პროცედურული უთანასწორობით.

გარდა ამისა, იყო შემთხვევები როდესაც სასამართლოებმა დაადგინეს, რომ კომისრები მოქმედებდნენ უსაფუძვლოდ 1979 წლის კანონის შესაბამისად მათი უფლებამოსილების განხორციელებისას.

წინამდებარე საქმეში, არ არსებობს განსხვავებული დასკვნის გაკეთების საფუძველი, მიუხედავად პროპორციულობის პრინციპის დასაბუთებული გამორიცხვისა, როგორც განხილვის ცალკე საფუძველი.

47. საბოლოოდ, კონტეინერში აღმოჩენილი კანაფის დიდი რაოდენობის, მისი გასაყიდი ღირებულების და ასევე, ჩამორთმეული თვითმფრინავის ღირებულების გათვალისწინებით, სტრასბურგის სასამართლო არ მიიჩნევს, რომ 50 000 ფუნტის გადახდის მოთხოვნა არაპროპორციულია მოთხოვნილი მიზნის, კერძოდ, გაერთიანებულ სამეფოში აკრძალული ნარკოტიკის იმპორტის აღკვეთის.

48. ზემოაღნიშნულის და ასევე სახელმწიფოს თავისუფალი შეფასების ფარგლების გათვალისწინებით, სტრასბურგის სასამართლო ადგენს, რომ წინამდებარე საქმის ფაქტობრივი გარემოებების გათვალისწინებით, მიღწეული იქნა სამართლიანი ბალანსი. შესაბამისად, არ დარღვეულა 1-ლი დამატებითი ოქმის 1-ლი მუხლი.

დასკვნა: 1-ლი დამატებითი ოქმის 1-ლი მუხლის დარღვევა არ დადგინდა.

---

© ევროპის საბჭო/ადამიანის უფლებათა ევროპული სასამართლო სამდივნოს მიერ მომზადებული მოცემული მოკლე მიმოხილვა სასამართლოსათვის არასავალდებულოა.

იხილეთ აქ სასამართლო პრაქტიკის საინფორმაციო ბროშურები