



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

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ СУД З ПРАВ ЛЮДИНИ

П'ЯТА СЕКЦІЯ

**СПРАВА «EAST/WEST ALLIANCE LIMITED» ПРОТИ УКРАЇНИ»
(CASE OF EAST/WEST ALLIANCE LIMITED v. UKRAINE)**

(Заява № 19336/04)

РІШЕННЯ

У тексті цього рішення було зроблено редакційні виправлення від
3 лютого 2014 року згідно з правилом 81 Регламенту Суду

СТРАСБУРГ

23 січня 2014 року

ОСТАТОЧНЕ

02/06/2014

*Це рішення набуде статусу остаточного відповідно до пункту 2 статті 44
Конвенції. Воно може підлягати редакційним виправленням.*

У справі "East/West Alliance Limited" проти України"

Європейський суд з прав людини (п'ята секція), засідаючи палатою, до складу якої увійшли:

Марк Віллігер (*Mark Villiger*), Голова,
Ангеліка Нуссбергер (*Angelika Nußberger*),
Боштьян М. Зупанчіч (*Boštjan M. Zupančič*),
Ганна Юдківська (*Ganna Yudkivska*),
Андре Потоцький (*André Potocki*),
Поль Лемменс (*Paul Lemmens*),
Алеш Пейхал (*Aleš Pejchal*), судді,

та Стівен Філліпс (*Stephen Phillips*), заступник Секретаря секції,
після обговорення за зачиненими дверима 17 грудня 2013 року
постановляє таке рішення, що було прийняте в той день:

ПРОЦЕДУРА

1. Цю справу було порушено за заявою (N 19336/04), яку 27 травня 2004 року подало до Суду проти України на підставі статті 34 Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод (далі - Конвенція) ірландське підприємство "East/West Alliance Ltd.", що знаходиться у м. Дубліні, із представництвом в Україні (далі - підприємство-заявник).

2. Підприємство-заявник представляли Міжнародна юридична компанія "Консалтинг", розташована у м. Києві, та, починаючи з 8 жовтня 2013 року, п. Грегорі Туан діт Дюдон - юрист, який практикує у м. Стразбурзі.¹ Уряд України (далі - Уряд) представляв його Уповноважений, яким на останніх етапах провадження був п. Назар Кульчицький..

3. Підприємство-заявник стверджувало про порушення статті 1 Першого протоколу, а також пункту 1 статті 6 та статті 13 Конвенції у зв'язку із численними та різноманітними втручаннями органів влади у його право власності на чотирнадцять літаків, що, як стверджувалося, призвело до позбавлення підприємства-заявника цього майна.

4. 31 березня 2010 року про скаргу було повідомлено Уряд.

¹. У тексті було зроблено редакційні виправлення від 3 лютого 2014 року: було додано текст "та, починаючи з 8 жовтня 2013 року, п. Грегорі Туан діт Дюдон, юрист, який практикує у м. Стразбурзі".

5. 27 квітня 2012 року відповідно до підпункту "с" пункту 2 статті 54 Регламенту Суду Голова секції вирішив запросити сторони надати подальші письмові зауваження щодо прийнятності та суті заяви.

6. Уряд Ірландії після повідомлення про його право взяти участь у провадженні (пункт 1 статті 36 Конвенції та правило 44 Регламенту Суду) зазначив, що він не бажає скористатися цим правом.

ФАКТИ

I. ОБСТАВИНИ СПРАВИ

7. На час подій підприємство-заявник, разом із ЗАТ "Авіакомпанія "АТІ" (компанія з повітряних вантажних перевезень), ЗАТ "АП "Уарп" (авіаремонтне підприємство) і деякими іншими підприємствами, пов'язаними з авіабізнесом, належало консорціуму "Титан".

8. У різний час із серпня 1997 року до березня 2002 року, коли його обрали до національного парламенту, Президентом представництва підприємства-заявника в Україні, авіакомпанії "АТІ" та консорціуму "Титан" був деякий пан Л.

A. Факти щодо літаків Ан-28

1. Придбання та підприємницька діяльність підприємства-заявника

9. Згідно з договором купівлі-продажу від 30 липня 1999 року та додаткової угоди до договору від 28 грудня 1999 року підприємство-заявник придбало у російської авіаційної компанії С. вісім літаків Антонов-28 (далі - Ан-28). Літаки були виготовлені у 1988 - 1990 роках, і кількість їхніх льотних годин коливалась від 1455 до 2821 годин.

10. 9 та 19 січня 2000 року підприємство-заявник передало ці літаки авіакомпанії "АТІ" у лізинг на десять років. У договорі зазначалося, що протягом усього цього строку літаки лишатимуться власністю підприємства-заявника. Право власності потім могло бути передано авіакомпанії "АТІ" за умови, що вона сплатить усі лізингові платежі.

11. 22 та 28 березня 2000 року Міністерство транспорту України зареєструвало літаки. У реєстраційних посвідченнях підприємство-заявник зазначалося їхнім власником.

12. У листопаді 2000 року один з літаків у комерційних цілях був переміщений до Молдови.

13. 7 березня 2001 року ще один літак був проданий підприємству К.

14. Решта шість літаків стояли на аеродромі у м. Узин Київської області (м. Біла Церква).

15. 6 липня 2001 року підприємство-заявник та авіакомпанія "АТІ" розірвали угоду про лізинг, оскільки орендар більше не міг виконувати її умови.

16. 20 серпня 2001 року підприємство-заявник уклало договір про десятирічний лізинг шести літаків з іншою компанією "R.S.T.", що мав набрати чинності 1 жовтня 2001 року. Проте цей договір чинності так і не набрав.

2. Кримінальне провадження щодо посадових осіб авіаремонтного підприємства "Урап" та авіакомпанії "АТІ"

17. У період з 23 до 25 січня 2001 року податкова міліція проводила обшук у приміщенні консорціуму "Титан" у м. Києві, включаючи офіс підприємства-заявника, очевидно у контексті кримінального розслідування щодо підприємства "Урап" у зв'язку з підозрою в ухиленні від сплати податків. У результаті міліцією було вилучено "велику кількість папок" (цитата з постанови прокуратури м. Києва від 20 вересня 2002 року - див. пункт 27). Вилучена документація включала в себе оригінал договору про продаж шести літаків Ан-28, що знаходились на аеродромі у м. Узин. У матеріалах справи немає протоколу обшуку та виїмки.

18. 23 березня 2001 року податкова міліція порушила кримінальну справу щодо посадових осіб авіакомпанії "АТІ" за підозрою в ухиленні від сплати податків.

19. 29 березня 2001 року справу було закрито, оскільки вона була відкрита передчасно. Проте тією самою постановою податкова міліція порушила кримінальну справу щодо посадових осіб авіакомпанії "АТІ" за підозрою у підробці документів.

20. 30 березня 2001 року податкова міліція провела огляд місця події на аеродромі у м. Узин, у результаті якого вона виявила та вилучила шість літаків Ан-28. Вилучення було зафіксовано у протоколі огляду місця події (аналогічна процедура відбулася в аеропорту м. Черкаси щодо восьми літаків Л-410, що також належали підприємству-заявнику - див. пункт 104). Оскільки охорона не могла надати документацію на ці літаки, стверджуючи, що вона знаходилася в офісі

підприємства-заявника у м. Києві, міліція дійшла висновку, що "приналежності літаків до будь-якої організації не встановлено".

21. Підприємство-заявник оскаржило до органів прокуратури вищезазначене вилучення (а також вилучення літаків Л-410 - див. пункт 105).

22. 10 січня 2002 року податкова міліція повторно відкрила кримінальну справу щодо посадових осіб авіакомпанії "АТІ" за підозрою в ухиленні від сплати податків.

23. 21 березня 2002 року прокуратура м. Києва у відповідь на скаргу підприємства-заявника про стверджувану незаконність вилучення 30 березня 2001 року літаків надіслала лист про те, що вона не могла приймати рішення щодо вилучення Ан-28, так як 10 вересня 2001 року господарський суд м. Києва також наклав на них арешт у рамках провадження, що проводилося податковими органами (див. пункт 35). Що стосується літаків Л-410, їхній арешт був визнаний незаконним, оскільки він не був обґрунтований адекватним процесуальним документом (див. пункт 106).

24. У невизначену дату було порушено кримінальну справу щодо віце-президента компанії "АТІ", якого обвинувачували у зловживанні посадовими повноваженнями, підробці документів, ухиленні від сплати податків та відмиванні грошей. Очевидно цією кримінальною справою замінили ті, що були порушені раніше щодо посадовців компанії "АТІ" (див. пункти 18 та 22). Віце-президента авіакомпанії "АТІ" підозрювали у підробленні контрактів від 9 та 19 січня 2000 року (див. пункт 10) про нібито неіснуючий лізинг літаків з метою ухилення від сплати податків.

25. 17 квітня 2002 року слідчий податкової міліції провів ще один огляд літаків на аеродромі у м. Узин.

26. У ту саму дату слідчий класифікував літаки як речові докази у кримінальній справі щодо віце-президента авіакомпанії "АТІ" з посиланням на статті 78 та 79 Кримінально-процесуального кодексу України (див. пункт 138).

27. 20 вересня 2002 року прокуратура м. Києва відмовила у порушенні кримінальної справи щодо податкової міліції у зв'язку, серед іншого (*inter alia*), з обшуком офісу підприємства-заявника з 23 по 25 січня 2001 року та виїмкою документації, пов'язаної з літаками. Це була четверта постанова про відмову у порушенні кримінальної справи у зв'язку з цим. Три попередні постанови були скасовані на підставі недостатності доказів. У зв'язку з цим підприємство-заявник також безуспішно намагалося подати цивільний позов.

28. 3 лютого 2003 року Печерський районний суд м. Києва (далі - Печерський суд) визнав віце-президента авіакомпанії "АТІ" винним у службовій недбалості та виправдав його за іншими обвинуваченнями (включаючи підроблення договорів про лізинг від 9 та 19 січня 2001 року). Тим же вироком суд розпорядився повернути шість літаків Ан-28, які використовувалися як речові докази у справі, "їхньому власнику". 8 травня 2003 року апеляційний суд м. Києва залишив цей вирок без змін.

29. 26 травня 2003 року Печерський суд надіслав державному підприємству, відповідальному за управління аеродромом у м. Узин, листа, зазначивши, що на підставі вироку від 3 лютого 2003 року відповідні літаки мають бути повернуті їхньому власникові.

30. 30 травня 2003 року начальник аеродрому передав цю вказівку Державній податковій інспекції у Білоцерківському районі (далі - Білоцерківська ОДПІ або податкова інспекція), яка доручила йому зберігання літаків. Начальник аеродрому також зазначив, що податкова інспекція заборгувала державному підприємству 46295 грн. за зберігання.

31. 2 червня 2003 року податкова інспекція відповіла, що у той час, 16 вересня 2002 року, літаки були оголошені безхазяйним майном (див. пункт 41) і що немає законних підстав для припинення їхнього продажу у дохід держави (також див. пункти 61 - 65). Що стосується ймовірної заборгованості, то податкова інспекція стверджувала, що літаки, які тепер є власністю держави, зберігалися на державному аеродромі та охоронялися податковою міліцією (див. пункти 73 - 74). Відповідно вважала вимогу відшкодування витрат на зберігання безпідставною.

32. 7 лютого 2005 року Печерський суд уточнив, що відповідно до вироку від 3 лютого 2003 року шість літаків Ан-28 мають бути повернуті підприємству-заявнику, яке є їхнім власником.

33. 28 лютого 2005 року на підставі постанови від 7 лютого 2005 року суд видав виконавчий лист.

3. Провадження, розпочаті податковою інспекцією з метою визнання недійсними договорів лізингу літаків

34. 20 серпня 2001 року Державна податкова інспекція у Печерському районі м. Києва подала до господарського суду м. Києва позов до підприємства-заявника та авіакомпанії "АТІ", вимагаючи визнати недійсними договори про лізинг від 9 та 19 січня 2000 року (див. пункт 10). Позивач стверджував, що підприємство-заявник

насправді надало літаки авіакомпанії "АТІ" безкоштовно, тоді як потім відповідні договори про лізинг були підроблені, щоб приховати цей факт з метою звільнення авіакомпанії "АТІ" від сплати будь-яких податків на прибуток. Окрім визнання недійсними договорів про лізинг, податкова адміністрація вимагала конфіскації восьми літаків, а кошти, отримані від продажу, направити в дохід державного бюджету. Вона також подала клопотання про те, щоб на літаки в якості тимчасового заходу для забезпечення позову був накладений арешт.

35. 10 вересня 2001 року суд розпочав розгляд справи. Він забезпечив позов, наклавши арешт на вісім літаків (включаючи ті, що були продані компанії К., і той, що був переміщений до Молдови).

36. 12 жовтня 2001 року компанія К. звернулася до суду із проханням про зняття арешту з літака, який вона придбала. Це клопотання, як вбачається, було задоволено.

37. 27 червня 2003 року господарський суд міста Києва відмовив у задоволенні позову податкової адміністрації через його необґрунтованість. Він зазначив, що безспірним є той факт, що авіакомпанія "АТІ" не виконала умов договору про лізинг, і, отже, підприємство-заявник залишається власником літаків. Суд також скасував ухвалу про накладення арешту від 10 вересня 2001 року (див. пункт 35).

38. 29 вересня 2003 року Київський апеляційний господарський суд залишив це рішення без змін. Він стверджував, що право власності підприємства-заявника на літаки було документально підтверджено, тоді як твердження про те, що деякі з документів були підроблені, вироком від 3 лютого 2003 року визнано необґрунтованим (див. пункт 28).

4. Рішення органів влади про визнання шести літаків безхазяйним майном

39. 10 липня 2002 року слідчий Білоцерківської ОДПІ склав протокол про "тимчасове затримання активів платників податків" щодо шести літаків Ан-28, які стоять на аеродромі у м. Узин, з метою "погашення зобов'язань платника податків перед бюджетами та державними цільовими фондами". У протоколі зазначались реєстраційні номери літаків та посилання на пункт 3.2 статті 9 Закону України "Про порядок погашення зобов'язань платників податків перед бюджетами та державними цільовими фондами" (див. пункт 140). Він був підписаний посадовою особою податкової міліції, начальником аеродрому у м. Узин та двома понятими.

40. 11 липня 2002 року заступник керівника ДПІ в Білоцерківському районі видав рішення "про застосування адміністративного арешту активів платника податків" щодо відповідних літаків. У рішенні повторювалося, що захід був вжитий з метою "погашення зобов'язань платника податків перед бюджетами та державними цільовими фондами". У рядку "повна назва платника податків" (до активів якого застосовується адміністративний арешт) зазначалося, що власник літаків не встановлений.

41. 16 вересня 2002 року Білоцерківська районна державна адміністрація Київської області (далі - Білоцерківська РДА) видала розпорядження, яким вона оголосила шість літаків безхазайним майном та надала повноваження податковій міліції виставити їх на продаж. У результаті з березня по червень 2003 року літаки були продані третім особам (див. пункти 61 - 65).

42. 15 травня 2003 року підприємство-заявник подало до господарського суду Київської області позов до Білоцерківської РДА, оскаржуючи розпорядження від 16 вересня 2002 року. Підприємство-заявник стверджувало, що було законним власником літаків, що відповідач був належним чином поінформований про цей факт, і оскаржуване розпорядження призвело до незаконного вилучення майна підприємства-заявника.

43. 3 червня 2003 року з метою забезпечення позову підприємства-заявника суд заборонив будь-які операції з літаками.

44. Отже, 4 червня 2003 року шість літаків були опечатані державним виконавцем. Тимчасова слідча комісія Верховної Ради України з розслідування причин кризового стану в авіації України (далі - парламентська слідча комісія), яка тим часом була створена під головуванням народного депутата України пана Л. (див. пункт 8), і до якої скаржилося підприємство-заявник, також опечатала літаки.

45. Білоцерківська РДА оскаржила рішення 3 червня 2003 року про накладення арешту на літаки, стверджуючи, що позовні вимоги підприємства-заявника мали нематеріальний характер, що обмежувався визнанням документа недійсним.

46. 8 липня 2003 року Київський апеляційний господарський суд відмовив у задоволенні цієї скарги. Він визнав доводи скаржника необґрунтованими, тому що предмет спору був двояким: по-перше, оскаржуване рішення оголошувало літаки безхазайним майном, а по-друге, воно надало повноваження податковим органам виставити літаки на продаж. Відповідно незабезпечення позову могло нести загрозу для виконання будь-яких судових рішень щодо цього спору у майбутньому.

47. 11 листопада 2003 року Вищий господарський суд України за касаційною скаргою, поданою Білоцерківською РДА, скасував ухвалу від 3 червня та постанову від 8 липня 2003 року. Суд зазначив, що станом на 3 червня 2003 року літаки перебували під арештом для забезпечення позову в іншому провадженні за ухвалою від 10 вересня 2001 року, яка не була скасована до 27 червня 2003 року (див. пункти 35 та 37). Оскільки процесуальне право не передбачає "подвійного застосування" заходів щодо забезпечення позовів, ухвала господарського суду Київської області від 3 червня 2003 року не мала законних підстав.

48. 25 грудня 2003 року господарський суд Київської області виніс рішення на користь підприємства-заявника та визнав недійсним розпорядження Білоцерківської РДА від 16 вересня 2002 року (див. пункт 41). Суд вказав, що права власника підприємства-заявника підтверджуються реєстраційними посвідченнями повітряних суден від 28 березня 2000 року (див. пункт 11).

49. 9 квітня 2004 року Київський апеляційний господарський суд залишив це рішення без змін. Він також виніс окрему ухвалу, в якій посилався, серед іншого (*inter alia*), на документальні докази у матеріалах справи, які доводили, що Білоцерківська РДА здійснювала продаж літаків на тій підставі, що вони були безхазяйним майном (див. пункти 41 та 61 - 65) після отримання документів від підприємства-заявника, які підтверджували право власності останнього на ці літаки. Таким чином, суд дійшов висновку, що відповідач порушив право власності підприємства-заявника, оголосивши літаки безхазяйним майном. Він також дав розпорядження Київській обласній державній адміністрації, Державній податковій адміністрації України в Київській області, Білоцерківській ОДПІ "вжити заходів належного реагування щодо посадових осіб, винних у порушенні порядку виявлення та визнання безхазяйним майна, що належить [підприємству-заявнику]".

50. 20 липня 2004 року Вищий господарський суд України залишив рішення судів нижчих інстанцій від 25 грудня 2003 року та 9 квітня 2004 року без змін.

51. 9 грудня 2004 року Генеральна прокуратура України (далі - ГПУ) порушила кримінальну справу за фактом перевищення службових повноважень посадовими особами податкових та інших державних органів, що "спричинило тяжкі наслідки". Прокуратура зазначила, що, оголосивши літаки підприємства-заявника безхазяйним майном та виставивши їх на продаж, а також незаконно вилучивши його літаки Л-410 (також див. пункти 104 та 106), органи влади завдали підприємству-заявнику "прямих матеріальних збитків на суму більше

1,0 млн. грн.". 15 грудня 2004 року Головне управління наглядової діяльності у кримінальних провадженнях слідчих органів прокуратури ГПУ скасувало постанову від 9 грудня 2004 року як завчасну. Проте це рішення також потім було скасовано (постановою заступника Генерального прокурора від 14 квітня 2005 року). Інформація щодо будь-яких подальших подій у перебігу слідства відсутня.

52. 21 грудня 2004 року Верховний Суд України скасував рішення господарського суду Київської області від 25 грудня 2003 року та пов'язані з цим ухвали судів вищих інстанцій (див. пункти 48 та 50) і повернув справу до суду першої інстанції на новий розгляд. Він вважав, що суди зробили завчасні висновки про те, що підприємство-заявник було власником літаків. Новий розгляд справи мав з'ясувати за допомогою судово-почеркознавчої експертизи, чи були договори про продаж від 30 липня та 28 грудня 1999 року (див. пункт 9) дійсними та чи відповідали законодавству Російської Федерації, як в них зазначено.

53. 25 вересня 2006 року господарський суд Київської області після нового розгляду справи знову задовольнив позов підприємства-заявника та скасував як незаконне розпорядження Білоцерківської РДА від 16 вересня 2002 року (див. пункт 41). Відповідно до вказівок Верховного Суду України він провів судово-почеркознавчу експертизу договору купівлі-продажу від 30 липня 1999 року та додаткової угоди від 28 грудня 1999 року і визнав підписи на них автентичними. Суд також постановив, що правочин, вказаний у договорах, було здійснено відповідно до законодавства Російської Федерації. Суд підкреслив, що літаки були оголошені безхазайним майном, попри той факт, що у матеріалах справи були копії документів про їхню реєстрацію Міністерством транспорту України від 28 березня 2000 року (див. пункт 11). Більше того, російська компанія С. письмово підтвердила суду, що вона продала відповідні літаки підприємству-заявнику. Відповідно суд дійшов висновку, що не було підстав не вважати договір купівлі-продажу від 30 липня 1999 року належним доказом права власності підприємства-заявника на літаки. Суд також встановив, що Білоцерківська РДА порушила порядок виявлення та оголошення майна безхазайним.

54. Білоцерківська РДА, Білоцерківська ОДПІ та прокуратура Київської області оскаржили це рішення.

55. Державна податкова адміністрація у м. Києві також направила до Інтерполу запит, чи законно було зареєстроване та здійснювало свою діяльність підприємство-заявник.

56. 16 січня 2007 року Київський міжобласний апеляційний господарський суд зупинив провадження у справі до отримання

відповіді на запит від Національного центрального бюро Інтерполу в Ірландії.

57. 27 лютого 2007 року Національне центральне бюро Інтерполу в Україні повідомило підприємство-заявника про відповідь їхніх ірландських колег, якою підтверджувалася відсутність кримінальних правопорушень з його (підприємства-заявника) боку, а також будь-яких проблем із поліцією Ірландії.

58. 7 червня 2007 року та 14 жовтня 2008 року Київський міжобласний апеляційний господарський суд та Вищий адміністративний суд України відповідно залишили рішення господарського суду Київської області від 25 вересня 2006 року без змін (див. пункт 53; очевидно, на певному етапі підсудність справи була змінена з господарської на адміністративну).

59. 10 листопада 2008 року підприємство-заявник звернулося до Білоцерківської ОДПІ з вимогою повернути йому шість літаків, посиляючись на ці судові рішення.

60. 10 грудня 2008 року податкова інспекція відповіла, що повернути літаки підприємству-заявнику неможливо, тому що тим часом їх продали на відкритому аукціоні (див. пункти 63 - 65).

5. Продаж літаків третім особам

61. У липні 2002 року, після арешту літаків (див. пункти 39 - 40), ДПІ у Білоцерківському районі Київської області доручила компанії "Укрімпекс-2000" зберігати та реалізовувати їх.

62. Підприємство-заявник безуспішно вимагало від Білоцерківської РДА запобігти продажу.

63. 17 березня 2003 року компанія "Укрімпекс-2000" продала один літак приватній компанії.

64. 24 квітня 2003 року ще чотири літаки були продані іншій приватній компанії.

65. 4 червня 2003 року шостий літак був проданий Державному підприємству обслуговування повітряного руху України.

66. 12 грудня 2003 року господарський суд Київської області відкрив провадження за позовом підприємства-заявника щодо оскарження усіх цих договорів купівлі-продажу та наклав арешт на літаки з метою забезпечення позову.

67. Тим часом Державне підприємство обслуговування повітряного руху України зі свого боку також оскаржило до Біржового арбітражу (на правах третейського суду) контракт від 4 червня 2003 року. Покупець не міг вступити у володіння відповідними літаками та

дізнатися, що реалізація була здійснена, незважаючи на судові рішення про арешт літаків від 10 вересня 2001 року та 3 червня 2003 року.

68. 19 лютого 2004 року Біржовий арбітраж, задовольняючи позов покупця, оголосив продаж 4 червня 2003 року (здійснений у формі біржової операції) недійсним.

69. 19 травня 2005 року господарський суд Київської області припинив провадження, у рамках якого підприємство-заявник вимагало визнання недійсним договору купівлі-продажу від 4 червня 2003 року, посилаючись на це рішення.

70. 6 липня 2005 року суд також скасував ухвалу про накладення арешту від 12 грудня 2003 року на тій підставі, що вона перешкоджала технічному обслуговуванню літаків (рішення не посилалося на жодні клопотання про скасування ухвали).

71. 25 серпня 2009 року господарський суд Київської області, задовольнивши позов підприємства-заявника, визнав біржові контракти від 17 березня та 24 квітня 2003 року недійсними.

72. 17 грудня 2009 року та 25 лютого 2010 року господарський суд Київської області та Вищий господарський суд України відповідно залишили це рішення без змін.

6. Охорона літаків податковими органами

73. 12 липня 2002 року Державна податкова адміністрація України дала вказівку Державній податковій адміністрації у Київській області забезпечити охорону шести літаків Ан-28.

74. Очевидно, літаки все ще стояли на аеродромі у м. Узин після їх продажу третім особам (див. пункти 14, 39 та 63 - 65).

75. Як стверджує підприємство-заявник, 4 липня 2003 року воно уклало зі Службою державної охорони договір про охорону літаків. Цей договір був чинним до серпня 2007 року, і підприємство-заявник загалом сплатило за надані послуги 351522 грн. (що за його підрахунками на той час дорівнювало 67865 дол. США). Як стверджує Уряд, цей договір на практиці не діяв з огляду на те, що літаки перебували під охороною державних органів (див. пункт 243).

76. У 2004 році підприємство-заявник з'ясувало, що деякі літаки були пошкоджені, або з них було демонтовано певне обладнання, і тому звернулось із заявою до міліції.

77. 23 липня 2004 року слідчий Білоцерківського міського відділу ГУМВС України в Київській області у присутності представника підприємства-заявника оглянув шість літаків. У результаті огляду було виявлено, що деякі з них були пошкоджені та/або певне обладнання в

них було демонтовано. На одному літаку ручка дверцят була зламана, а дверцята пошкоджені, на інших літаках були відсутні колісні арки, навігаційне обладнання, двигуни, прилади аварійного радіозв'язку, сидіння пілотів та пробліскові сигнальні вогні. У той же час деякі із печаток державної виконавчої служби та парламентської слідчої комісії (див. пункт 44) були зламані або відсутні, тоді як на літаках були нові та неушкоджені печатки Державної податкової адміністрації в Київській області.

78. 26 липня 2004 року підприємство-заявник поскаржилося до ГПУ на крадіжку та пошкодження літаків, наголошуючи на тому, що це трапилося тоді, коли літаки перебували під охороною Білоцерківської ОДПІ. Підприємство вимагало порушити кримінальну справу щодо останньої. Воно також стверджувало, що літаки прибули на аеродром у робочому стані, посилаючись на факт, що вони усі прилетіли туди незалежно, а не були доставлені у вантажних відсіках інших літаків.

79. 5 серпня 2004 року прокуратура відмовила у порушенні кримінальної справи щодо посадових осіб Білоцерківської ОДПІ у зв'язку з крадіжкою, не встановивши в їхніх діях складу злочину.

80. 14 вересня 2004 року прокуратура порушила кримінальну справу за фактом крадіжки, не вказуючи жодних конкретних осіб.

81. 28 березня 2005 року слідчий закрити справу, визнавши неможливим встановлення правопорушника(ів).

82. 2 жовтня 2007 року підприємство-заявник подало адміністративний позов до податкової інспекції у зв'язку зі стверджуваною незаконністю озброєної охорони літаків та вимагало припинити здійснення такої охорони.

83. 19 листопада 2007 року Київський окружний адміністративний суд відмовив у відкритті провадження в адміністративній справі. Він зазначив, що відповідний спір вже був вирішений рішенням господарського суду Київської області 25 вересня 2006 року, який було залишено без змін ухвалою Київського міжобласного апеляційного господарського суду від 7 червня 2007 року (див. пункти 53 та 58).

84. 17 лютого 2009 року підприємство-заявник подало ще один адміністративний позов до Білоцерківської РДА та Білоцерківської ОДПІ, вимагаючи повернути шість літаків Ан-28. Підприємство-заявник звинувачувало ці органи у злочинній бездіяльності, проявом якої було неповернення літаків підприємству-заявнику як їхньому законному власнику. Воно також зазначало, що розпорядження від 16 вересня 2002 року було скасоване господарським судом Київської області 25 вересня 2006 року, рішення якого було залишене без змін

судами вищих інстанцій. Проте майно так і не повернули підприємству-заявнику.

85. 14 квітня 2009 року Київський окружний адміністративний суд закрит справу на тій підставі, що вона підпадає радше під кримінальну, а не адміністративну підсудність. Суд зазначав, що було встановлено, що позов підприємства-заявника стосувався стверджуваного невиконання вироку у кримінальній справі (очевидно маючи на увазі вирок Печерського районного суду м. Києва від 3 лютого 2003 року, уточнений 7 лютого 2005 року - див. пункти 28 та 32).

86. 9 жовтня 2009 року підприємство-заявник надіслало листа податковим органам про те, що воно було єдиним законним власником шести літаків, оскільки розпорядження про оголошення їх безхазяйним майном було скасовано судами. Тому підприємство-заявник наполягало на тому, щоб зняти охорону літаків, а літаки повернути йому.

87. 23 жовтня 2009 року Білоцерківська ОДПІ відповіла, що рішення про припинення охорони не приймалося.

88. 6 листопада 2009 року Державна податкова адміністрація в Київській області також відповіла підприємству-заявнику, що причин припиняти охорону літаків немає з огляду на те, що з цього приводу триває судове провадження (не вказуючи, на яке саме провадження вона посилялася).

89. 16 лютого 2010 року підприємство-заявник ще раз звернулося з вимогою, щоб Державна податкова адміністрація скасувала вказівку від 12 липня 2002 року щодо охорони літаків.

90. 3 березня 2010 року заступник Голови Державної податкової адміністрації передав це клопотання до Державної податкової адміністрації в Київській області.

91. 15 березня 2010 року остання залишила клопотання підприємства-заявника без задоволення. Вона зазначала, що суди насправді визнали недійсними як рішення про оголошення літаків безхазяйним майном, так і договори їхньої подальшої купівлі-продажу. Проте жодного рішення про зняття охорони не приймалося.

7. Кримінальні справи щодо "Укрімпекс-2000" (підприємства, що здійснювало продаж літаків)

92. 6 жовтня 2010 року слідчий Білоцерківського районного відділу ГУ МВС України в Київській області оголосив шість літаків Ан-28 речовими доказами у рамках кримінальної справи щодо "Укрімпекс-2000" за підозрою у привласненні майна шляхом зловживання службовим становищем, порушеної у лютому 2006 року

(посадові особи підозрювалися у неперерахуванні до державного бюджету усіх коштів, отриманих від продажу літаків - див. пункти 61 та 63 - 65). Слідчий зазначив, що літаки перебували під постійною охороною Білоцерківської ОДПІ (див. пункти 73 та 87 - 91).

93. 26 листопада 2010 року підприємство-заявник оскаржило зазначену постанову до Головного Управління МВС України в Київській області. Воно зазначало, що для вилучення літаків в якості речових доказів у кримінальній справі, яку було порушено чотирма роками раніше, не було підстав. Підприємство-заявник вказало на те, що поки літаки перебували під охороною податкових органів, їхній технічний стан значно погіршився і вони стали непридатними для використання. Тому підприємство-заявник вважало, що податкові органи, можливо, намагаються перекласти відповідальність за таке погіршення на правоохоронні органи.

94. 25 грудня 2010 року прокуратура м. Білої Церкви, до якої очевидно було передано скаргу підприємства-заявника, відповіла, що немає підстав для її втручання.

8. Перевірка літаків спеціалістами ДП "Антонов"

95. 17 червня 2011 року слідчий Білоцерківського районного відділу ГУ МВС України в Київській області (очевидно, той слідчий, який розслідував кримінальну справу за підозрою у привласненні майна шляхом зловживання службовим становищем компанією "Укрімпекс-2000", у рамках якої літаки були оголошені речовими доказами - див. пункт 92) постановив, що літаки мають бути повернуті підприємству-заявнику.

96. 9 серпня 2011 року підприємство-заявник уклало договір з ДП "Антонов", ексклюзивним розробником та виробником літаків Ан-28, про проведення експертної оцінки літаків.

97. З 3 по 8 жовтня 2011 року експертна комісія ДП "Антонов" перевіряла літаки у присутності представника підприємства-заявника. Комісія дійшла висновку, що об'єкти, надані їй для перевірки, склалися з окремих агрегатів та компонентів і не могли вважатися літаками. Вони також не могли вважатися складовими частинами саме тих літаків, що належали підприємству-заявнику. Більше того, документація щодо літаків була відсутня.

В. Факти щодо літаків Л-410

1. Придбання та підприємницька діяльність підприємства-заявника

98. 25 липня 2000 року підприємство-заявник придбало на відкритому аукціоні шість літаків Л-410.

99. 15 серпня 2000 року воно отримало нотаріально посвідчені документи про те, що ці літаки є його власністю.

100. 19 вересня 2000 року воно придбало на товарній біржі ще два літаки того ж типу.

101. Згідно з договорами лізингу між підприємством-заявником та авіакомпанією "АТІ" від 18 серпня та 1 жовтня 2000 року після ремонту та технічного переоснащення, проведеного підприємством-заявником, вісім літаків Л-410 мали бути передані останній у лізинг. Такі ремонт та переоснащення мали завершитися до 1 травня 2001 року.

102. Літаки стояли в аеропорту м. Черкаси.

2. Вилучення літаків податковими органами та пов'язані з цим події

103. Під час обшуку, що проводився в офісі підприємства-заявника в Києві з 23 по 25 січня 2001 року (див. пункт 17), податкова міліція вилучила оригінали документів на літаки Л-410. У матеріалах справи немає протоколу обшуку та виїмки.

104. 30 березня 2001 року податкова міліція вилучила літаки з метою "приєднання до кримінальної справи" [щодо посадових осіб авіакомпанії "АТІ"] та "погашення податкової заборгованості". Вилучення було зафіксовано у "протоколі огляду місця події" (аналогічного огляду, проведеного того ж дня на аеродромі у м. Узин - див. пункт 20).

105. 21 лютого 2002 року підприємство-заявник оскаржило вилучення літаків до прокуратури м. Києва.

106. 21 березня 2002 року прокуратура відповіла, що дійсно, вилучення літаків Л-410 не ґрунтувалось на жодному процесуальному документі, і тому вона направила податковій міліції лист з вимогою "прийняти відповідне рішення щодо вказаних літаків".

107. 22 квітня 2002 року Державна податкова адміністрація у м. Києві надала вказівку підприємству-заявнику для прийняття рішення надати фінансову документацію щодо літаків.

108. 26 квітня 2002 року слідчий управління податкової міліції Державної податкової адміністрації оголосив вісім літаків Л-410

речовими доказами у кримінальній справі щодо посадових осіб авіакомпанії "АТІ" (також див. пункт 26).

109. У серпні 2002 року кримінальна справа була передана до ГПУ.

110. 2 січня 2003 року було порушено кримінальну справу щодо пана Л. як колишнього президента компанії "АТІ" (див. пункт 8). Очевидно, потім літаки кваліфікували як речові докази у цій кримінальній справі. 26 травня 2003 року ГПУ закрила кримінальну справу щодо пана Л., оскільки не було достатніх доказів його винуватості. У постанові зазначалося, що вісім літаків Л-410, які класифікувалися як речові докази у справі, необхідно повернути компанії "АТІ". 4 серпня 2004 року прокуратура внесла зміни до своєї постанови і вказала, що літаки необхідно повернути підприємству-заявнику.

111. Підприємство-заявник безуспішно намагалося ініціювати провадження в судах в межах господарського або цивільного права у зв'язку з вилученням літаків та їхньою класифікацією як доказів у кримінальній справі. 18 жовтня та 1 листопада 2004 року господарський суд м. Києва та Шевченківський районний суд м. Києва відповідно відмовили у прийнятті до розгляду позовів підприємства-заявника як таких, що не належать до їхньої юрисдикції.

112. 15 листопада 2004 року Головне управління наглядової діяльності у кримінальних провадженнях слідчих органів прокуратури ГПУ скасувало постанову від 26 квітня 2002 року (див. пункт 108).

113. 19 листопада 2004 року воно повідомило Державну податкову адміністрацію у м. Києві про це рішення та надало вказівку повернути літаки підприємству-заявнику як їхньому законному власнику. Аналогічний лист був надісланий керівництву аеропорту м. Черкаси.

114. 3 грудня 2004 року директор аеропорту м. Черкаси повідомив підприємство-заявника про те, що літаки можливо передати йому лише у присутності представників Державної податкової адміністрації м. Києва, що їх вилучила.

3. Позови підприємства-заявника до податкових органів

115. 08 лютого 2006 року підприємство-заявник подало до господарського суду міста Києва позов до Державної податкової адміністрації у м. Києві, вимагаючи повернути вісім літаків Л-410.

116. 24 травня 2006 року суд задовольнив позов та зобов'язав відповідача повернути літаки підприємству-заявнику. Суд зазначив, що податкова міліція проігнорувала недвозначну вказівку прокуратури

повернути літаки підприємству-заявнику. У постанові зазначалося таке:

“Як підтверджено матеріалами справи та не спростовано відповідачем, літаки Л-410, у кількості 8 штук... є власністю позивача.... невиконання ДПА у м. Києві вказівки Генеральної прокуратури України щодо повернення літаків позивачу незаконно позбавляє останнього його права володіти та користуватися своєю власністю”.

117. 24 жовтня 2006 року Київський апеляційний господарський суд за скаргою Державної податкової адміністрації у м. Києві скасував цю постанову та закрити провадження. Суд встановив, що відповідач більше не несе відповідальності за літаки після того, як кримінальну справу, у рамках якої вони були оголошені речовим доказом, у вересні 2002 року було передано до ГПУ (див. пункт 109). Крім того, суд вважав, що доля літаків вже була вирішена у контексті кримінальної справи постановами прокуратур від 26 травня 2003 року, 4 серпня та 19 листопада 2004 року, на підставі яких літаки підлягали поверненню підприємству-заявнику (див. пункти 110 та 113). Тому суд дійшов висновку, що починаючи з 4 серпня 2004 року для підприємства-заявника не було жодних перешкод, в тому числі і перешкод з боку відповідача, для доступу підприємства-заявника до літаків Л-410..

118. 01 квітня 2008 року Вищий адміністративний суд України за касаційною скаргою підприємства-заявника виніс остаточну ухвалу, якою скасував ухвалу Київського апеляційного господарського суду від 24 жовтня 2006 року та залишив рішення господарського суду м. Києва від 24 травня 2006 року без змін.

4. Виконавчі провадження за рішенням господарського суду м. Києва від 24 травня 2006 року

119. 11 червня 2008 року господарський суд м. Києва видав виконавчий лист, згідно з яким вісім літаків Л-410 підлягали поверненню підприємству-заявнику.

120. 18 червня 2008 року державна виконавча служба відкрила виконавче провадження та направила Державній податковій адміністрації в м. Києві вимогу забезпечити явку свого представника до аеропорту м. Черкаси для огляду літаків, перевірки їхньої цілісності та здійснення передачі.

121. 3 липня до грудня 2008 року державний виконавець неодноразово доповідав про невиконання рішення, оскільки представник податкових органів не з'являвся або адміністрація аеропорту не дозволяла державному виконавцю заходити на територію аеропорту.

122. З 5 грудня 2008 року по 6 травня 2010 року виконавче провадження було зупинено до закінчення розгляду клопотань, поданих до господарського суду м. Києва як Державною виконавчою службою, так і податковими органами, щодо роз'яснення його рішення від 24 травня 2006 року (в результаті ці клопотання були відхилені).

123. З травня по грудень 2010 року Державна виконавча служба України склала принаймні ще три акти про неможливість з її боку виконати відповідне рішення з тих самих причин, що і раніше (див. пункт 121).

124. Тим часом у вересні 2010 року підприємство-заявник випадково дізналося про рішення Черкаської міської державної адміністрації від 24 липня 2008 року, яким комунальному підприємству "Аеропорт Черкаси" надавався дозвіл на продаж на відкритому аукціоні восьми літаків Л-410 (з тими ж серійними номерами, що й літаки, які належать підприємству-заявнику). Прибутки від аукціону мали бути використані на потреби аеропорту м. Черкаси. П'ять літаків були продані третім особам.

125. Зрештою 10 грудня 2010 року адміністрація аеропорту м. Черкаси дозволила державному виконавцю зайти на територію аеропорту. Замість восьми літаків Л-410, що їх мали повернути підприємству-заявнику, державний виконавець виявив лише три (точніше, їхні складові частини).

126. 23 грудня 2010 року державний виконавець повідомив, що він не може передати літаки підприємству-заявнику, тому що: по-перше, залишилося лише три з них; по-друге, літаки були зачинені і не було ключів, щоб їх відчинити, що ускладнювало оцінювання їхнього технічного стану; по-третє, не було документації на літаки.

127. Того ж дня експертна комісія авіаремонтного підприємства Т., з яким підприємство-заявник уклало договір, оглянула літаки, виявлені в аеропорту м. Черкаси, та повідомила таке: замість восьми цілих літаків Л-410, як зазначено у виконавчому листі, там були окремі складові частини та агрегати трьох літаків; документації на ці агрегати не було; на металічній поверхні літаків були осередки корозії, на вікнах - тріщини; а їхні двигуни та повітряні гвинти були відсутні. Було зроблено висновок про те, що літаки не зберігалися відповідно до умов зберігання і що насправді виявлені агрегати більше не можна вважати літаками. Насамкінець, відсутність будь-якої документації робить неможливою ідентифікацію виявлених агрегатів як таких, що належать і мають бути повернені підприємству-заявнику.

128. 24 грудня 2010 року Державна виконавча служба України, посилаючись на акт огляду експертної комісії, звернулася до

господарського суду м. Києва із запитом щодо того, як здійснювати виконання.

129. 3 березня 2011 року підприємство Т. повідомило підприємство-заявника про те, що у 2008 та 2009 роках воно проводило капітальний ремонт повітряних гвинтів шести літаків, серійні номери яких були такими самими, що й серійні номери літаків Л-410, що належать підприємству-заявнику. Підприємство-замовник назвалося власником відповідних літаків.

130. 15 червня 2011 року Державна виконавча служба України винесла постанову про "розшук майна боржника" щодо восьми літаків Л-410, що мають бути повернені підприємству-заявнику.

131. 20 червня 2011 року вищезазначена постанова була передана до Державної авіаційної служби.

132. 16 та 18 серпня 2011 року Державна виконавча служба повторила свій запит до податкових органів, в якому вимагала з'явитись у певний час до аеропорту м. Черкаси.

133. 19 серпня 2011 року Державна податкова адміністрація м. Києва відповіла, що після перевірки у 2007 році вісім літаків Л-410 були оголошені майном комунального підприємства "Черкаський аеропорт" і право власності на них передали місту. Відомим фактом було те, що державна виконавча служба виявила в аеропорту лише три літаки і тому оголосила розшук решти п'яти літаків. Відповідно державна виконавча служба знала про те, що у боржника не було майна, вказаного у виконавчому листі.

134. 26 серпня 2011 року Державна виконавча служба України звернулася до підприємства-заявника з питанням, чи готове воно прийняти три літаки у тому стані, в якому їх виявили в аеропорті м. Черкаси (що не покращився з 23 грудня 2010 року - див. пункти 126 - 127). Що стосується решти п'яти літаків, то виявилось, що їх продали третім особам у 2008 році на підставі рішення Черкаської державної міської адміністрації. Більш того, Державна авіаційна служба повідомила Державну виконавчу службу України, що 13 серпня 2008 року вісім літаків Л-410 були вилучені з державного реєстру цивільних повітряних суден України і їхнє місцезнаходження невідоме.

135. 30 серпня 2011 року група технічних експертів знову оглянула складові частини трьох літаків в аеропорту м. Черкаси та підтвердила свій висновок від 23 грудня 2010 року про те, що ці одиниці не могли вважатися літаками.

136. У той самий день Державна виконавча служба України склала акт про неможливість повернення підприємству-заявнику навіть трьох літаків.

137. 30 серпня 2011 року Державна виконавча служба України закрила виконавче провадження, дійшовши висновку, що рішення неможливо виконати, тому що боржник не має відповідного майна, і розшук такого майна виявився безрезультатним.

II. ВІДПОВІДНІ НАЦІОНАЛЬНЕ ЗАКОНОДАВСТВО ТА СУДОВА ПРАКТИКА НА ЧАС ПОДІЙ

138. Відповідні положення Кримінально-процесуального кодексу України 1960 року передбачають таке:

“Стаття 78. Речові докази

Речовими доказами є предмети, які були знаряддям вчинення злочину, зберегли на собі сліди злочину або були об'єктом злочинних дій, гроші, цінності та інші речі, нажиті злочинним шляхом, і всі інші предмети, які можуть бути засобами для розкриття злочину і виявлення винних або для спростування обвинувачення чи пом'якшення відповідальності.

Стаття 79. Зберігання речових доказів

Речові докази повинні бути уважно оглянуті, по можливості сфотографовані, докладно описані в протоколі огляду і приєднані до справи постановою особи, яка провадить дізнання, слідчого, прокурора або ухвалою суду. Речові докази зберігаються при справі, за винятком громіздких предметів, які зберігаються в органах дізнання, досудового слідства і в суді або передаються для зберігання відповідному підприємству, установі чи організації....

В окремих випадках речові докази можуть бути... повернуті їх володільцям, якщо це можливо без шкоди для успішного провадження в справі.

Стаття 178. Підстави для проведення виїмки

Виїмка проводиться в тих випадках, коли слідчий має точні дані, що предмети чи документи, які мають значення для справи, знаходяться в певної особи чи в певному місці.

Виїмка проводиться за постановою слідчого....

Стаття 181. Особи, в присутності яких провадяться обшук і виїмка

Обшук і виїмка провадяться в присутності двох понятих і особи, яка займає дане приміщення...

Обшук і виїмка в приміщеннях, що їх займають підприємства, установи і організації, провадяться в присутності їх представників....

Обшукуванням, понятим і відповідним представникам повинно бути роз'яснено їх право бути присутніми при всіх діях слідчого і робити заяви з приводу цих дій; ці заяви підлягають занесенню до протоколу.

Стаття 186. Вилучення предметів і документів

При обшуку або виїмці можуть бути вилучені лише предмети і документи, які мають значення для справи, а також цінності і майно обвинуваченого або

підозрюваного з метою забезпечення цивільного позову або можливої конфіскації майна....

Всі документи і предмети, які підлягають вилученню, слідчий повинен пред'явити понятим та іншим присутнім особам і перелічити в протоколі обшуку або виїмки чи в доданому до нього опису з зазначенням їх назви, кількості, міри, ваги, матеріалу, з якого вони виготовлені, та індивідуальних ознак. У необхідних випадках вилучені предмети і документи повинні бути на місці обшуку або виїмки упаковані і опечатані....

Стаття 188. Протокол обшуку і виїмки

Про проведення обшуку або виїмки слідчий складає протокол у двох примірниках... В протоколі зазначаються: підстави для обшуку або виїмки; приміщення чи інше місце, в якому було проведено обшук або виїмку;... дії слідчого і результати обшуку або виїмки.

В протокол обшуку або виїмки заносяться всі заяви і зауваження присутніх під час обшуку або виїмки осіб, зроблені з приводу тих чи інших дій слідчого. Обидва примірники протоколу... підписують... особи, що були присутні.

Стаття 190. Проведення огляду

З метою виявлення слідів злочину та інших речових доказів, з'ясування обстановки злочину, а також інших обставин, які мають значення для справи, слідчий проводить огляд місцевості, приміщення, предметів та документів.

Огляд місця події у невідкладних випадках може бути проведений до порушення кримінальної справи. В цих випадках, при наявності для того підстав, кримінальна справа порушується негайно після огляду місця події.”

139. Господарський процесуальний кодекс України 1991 року передбачав таке:

“Стаття 66. Підстави забезпечення позову

Господарський суд за заявою сторони,... [яка подала] позов, або з своєї ініціативи має право вжити заходів до забезпечення позову. Забезпечення позову допускається в будь-якій стадії провадження у справі, якщо невжиття таких заходів може утруднити чи зробити неможливим виконання рішення господарського суду.

Стаття 67. Заходи до забезпечення позову

Позов забезпечується:

забороною відповідачеві вчиняти певні дії;

забороною іншим особам вчиняти дії, що стосуються предмета спору;...

забороною іншим особам вчиняти дії, що стосуються предмета спору;...

Ухвалу про забезпечення позову може бути оскаржено”

140. Відповідні положення Закону України "Про порядок погашення зобов'язань платників податків перед бюджетами та державними цільовими фондами" (прийнятого у 2000 році і

скасованого з набранням чинності Податковим кодексом України 2 грудня 2010 року) передбачають таке:

“Стаття 9. Адміністративний арешт активів

9.3.1. За поданням відповідного підрозділу податкової міліції керівник податкового органу (його заступник) може прийняти рішення про застосування арешту активів платника податків, яке надсилається:

... б) платнику податків з вимогою тимчасової заборони відчуження його активів;

в) іншим особам, у володінні, розпорядженні або користуванні яких перебувають активи такого платника податків з вимогою тимчасової заборони їх відчуження.”

9.3.2. Арешт активів може бути... застосований до товарів, які виготовляються, зберігаються, переміщуються або реалізуються з порушенням правил, визначених митним законодавством чи законодавством з питань оподаткування акцизними зборами, а також до товарів,... які продаються з порушенням порядку, визначеного законодавством, без попереднього встановлення їх власника. У цьому випадку службові особи органів податкової міліції або інших правоохоронних органів, відповідно до їх компетенції, мають право тимчасово затримувати такі активи з складанням протоколу, який повинен містити відомості про причини такого затримання із посиланням на порушення конкретної законодавчої норми, опис активів, їх родових ознак та кількості, відомості про особу (особи), у якої було вилучено такі товари (за їх наявності), перелік прав та обов'язків таких осіб, що виникають у зв'язку із таким вилученням. ...”

ПРАВО

I. СТВЕРДЖУВАНЕ ПОРУШЕННЯ СТАТТІ 1 ПЕРШОГО ПРОТОКОЛУ

141. Підприємство-заявник скаржилося за статтею 1 Першого протоколу про стверджуване порушення органами державної влади його права власності на шість літаків Ан-28 та вісім Л-410. Відповідне положення передбачає таке:

“Кожна фізична або юридична особа має право мирно володіти своїм майном. Ніхто не може бути позбавлений своєї власності інакше як в інтересах суспільства і на умовах, передбачених законом і загальними принципами міжнародного права.

Проте попередні положення жодним чином не обмежують право держави вводити в дію такі закони, які вона вважає за необхідне, щоб здійснювати контроль за користуванням майном відповідно до загальних інтересів або для забезпечення сплати податків чи інших зборів або штрафів.”

А. Прийнятність

1. Невичерпання національних засобів юридичного захисту

142. Уряд доводив, що підприємство-заявник не вичерпало національних засобів юридичного захисту в частині скарг про вилучення органами влади його літаків та виїмки документації. Уряд зазначив, що після невдалої спроби підприємства-заявника оскаржити виїмку документації в порядку цивільного судочинства воно могло оскаржити це питання в порядку адміністративного судочинства. Уряд також доводив, що підприємство-заявник мало можливість подати окремий цивільний позов щодо відшкодування шкоди у зв'язку з неможливістю повернути собі літаки з моменту визнання їх речовими доказами у кримінальному провадженні.

143. Стосовно вилучення документації підприємство-заявник зазначило, що тільки сторона кримінального провадження могла оскаржити дії органів дізнання під час дослідчої перевірки. Оскільки підприємство-заявник не мало відповідного статусу у відповідному кримінальному провадженні, у нього не було можливості оскаржити зазначене вилучення.

144. Підприємство-заявник також стверджувало, що з огляду на численні судові провадження, яке воно вже ініціювало з метою відновлення своїх прав, та, беручи до уваги невиконання державними органами судових рішень на його користь, які набрали статусу остаточних, від підприємства-заявника не можна було розумно очікувати ініціювання будь-якого нового провадження з метою дотримання вимоги щодо вичерпання національних засобів юридичного захисту. На думку підприємства-заявника, ним було зроблено все належне на національному рівні, перш ніж подано скаргу до Суду.

145. Суд вказує на те, що мета статті 35 Конвенції полягає в наданні державам-учасницям можливості запобігти порушенню, у зв'язку з яким проти них подано скаргу, чи виправити такі порушення ще до того, як скарги буде подано до конвенційних установ (див., наприклад, рішення у справі *"Селмуні проти Франції"* [ВП], заява N 25803/94, п. 74, *ECHR* 1999-V). У той же час цю норму слід застосовувати з певною гнучкістю і без зайвого формалізму. Суд також неодноразово констатував, що це правило не є ані беззастережним, ані таким, що застосовується автоматично; щоб перевірити, чи було дотримано це правило, необхідно брати до уваги обставини конкретної справи (див. рішення у справі *"Акдівар та інші проти Туреччини"* [ВП], від 16

вересня 1996 року, п. 69, *Reports of Judgments and Decisions* 1996-IV, та "*Аксой проти Туреччини*", від 18 грудня 1996 року, пп. 53 - 54, *Reports* 1996-VI). Суд звертає увагу, зокрема, чи зробив заявник все, чого можна було обґрунтовано очікувати, щоб вичерпати наявні національні засоби правового захисту (див. рішення у справі "*Меріт проти України*", заява N 66561/01, п. 58, від 30 березня 2004 року).

146. Звертаючись до обставин цієї справи, Суд відзначає багатоаспектний характер стверджуваного порушення прав, оскільки вилучення документації та літаків є тільки частиною багатьох питань, щодо яких були заявлені скарги (див. пункт 155).

147. Крім того, Суд не забуває про значні зусилля, докладені підприємством-заявником на національному рівні. Суд зазначає, що підприємство-заявник намагалося відновити свої права в кримінальних, цивільних, адміністративних та господарських судах протягом більш як десяти років. Отже, Суд не вважає, що органи влади України в принципі не мали достатньої можливості запобігти стверджуваному порушенню статті 1 Першого протоколу або виправити його.

148. Суд не продовжуватиме тут оцінку прийнятності цієї частини заяви, оскільки питання вичерпання національних засобів юридичного захисту пов'язане із суттю скарги підприємства-заявника за статтею 13 Конвенції, що воно не мало ефективного засобу юридичного захисту щодо стверджуваного втручання в його права власності. Отже, щоб уникнути винесення передчасного рішення з цих питань, Суд вважає, що ці питання мають бути розглянуті разом. Відповідно Суд постановляє, що розгляд питання вичерпання національних засобів юридичного захисту слід долучити до розгляду питання щодо суті скарги підприємства-заявника за статтею 13 (див. пункти 223 - 229).

2. Щодо *ratione personae*

149. Уряд, посилаючись на постанову податкової міліції від 17 червня 2011 року про повернення підприємству-заявнику літаків Ан-28 (див. пункт 95), доводив, що підприємство-заявник втратило свій статус жертви за своєю скаргою за статтею 1 Першого протоколу щодо цих літаків.

150. Підприємство-заявник, у свою чергу, посилалося на акт експертної комісії ДП "Антонов" від 8 жовтня 2011 року, згідно з яким власність, яка підлягала поверненню підприємству-заявнику - шість Ан-28, що були вилучені у нього у належному робочому стані, фактично складалася з окремих деталей та компонентів, які більше не

могли вважатися літаками. Ці деталі також не могли бути ідентифіковані як складові частини літаків, що належали підприємству-заявнику (див. пункт 97). Отже, на думку підприємства-заявника, не було підстав вважати, що воно втратило статус жертви.

151. Суд зазначає, що заявник/заявниця втрачає статус жертви, якщо національні органи однозначно або по суті визнають порушення Конвенції і надають за нього йому або їй відповідну та достатню компенсацію (див., наприклад, рішення у справі *"Скордіно проти Італії (N 1)"* [ВП], заява N 36813/97, пп. 178 - 193, ECHR 2006-V).

152. Суд вважає, що жодна з вищезазначених умов у цій справі виконана не була.

153. Отже, це заперечення Уряду має бути відхилене.

3. Інші питання щодо прийнятності

154. Суд зазначає, що ця частина заяви не є явно необґрунтованою у розумінні підпункту "а" пункту 3 статті 35 Конвенції. Суд також зазначає, що вона не є неприйнятною з будь-яких інших підстав. Тому вона має бути визнана прийнятною.

В. Суть

1. Доводи сторін

155. Підприємство-заявник стверджувало, що держава припустилася низки незаконних дій та бездіяльності, що порушило його права власності, включаючи такі:

- (a) виїмка документації на літаки у січні 2001 року;
- (b) вилучення літаків Ан-28 та Л-410 30 березня 2001 року;
- (c) розпорядження Білоцерківської МДА від 16 вересня 2002 року про визнання шести Ан-28 безхазяйним майном та дозвіл на їх продаж на цій підставі;
- (d) продаж Ан-28 третім особам до закінчення судового провадження, розпочатого підприємством-заявником з метою оскарження рішення державних органів про визнання цих літаків безхазяйним майном, та в той час, коли зазначені літаки перебували під арештом згідно з розпорядженням суду;
- (e) продовжувана охорона літаків Ан-28 податковою міліцією, починаючи з липня 2002 року, навіть після кількох судових рішень, згідно з якими літаки мали бути повернуті підприємству-заявнику;

- (f) пошкодження шести літаків Ан-28 та трьох літаків Л-410 та нівечення їхнього обладнання, а також зникнення п'яти літаків Л-410 під час їхнього перебування на зберіганні державних органів;
- (g) рішення Черкаської міської ради від 24 липня 2008 року, яким муніципальному підприємству Аеропорт "Черкаси" було дозволено продати на відкритому аукціоні вісім літаків Л-410, що належали підприємству-заявнику (очевидно п'ять з них були зрештою продані); та
- (h) невиконання судових рішень, які набули статусу остаточних, згідно з якими літаки мали бути повернуті підприємству-заявнику.

156. Підприємство-заявник наголошувало на тому, що щодо нього не було порушено кримінальної справи і що воно не мало податкової заборгованості.

157. З огляду на усі вищезазначені питання та на свою нездатність повернути свою власність підприємство-заявник доводило, що наслідком втручання держави-відповідача стало фактично незаконне та свавільне позбавлення підприємства-заявника його майна.

158. Уряд визнав, що вилучення літаків 30 березня 2001 року та невиконання судових рішень, що набули статусу остаточних, згідно з якими ці літаки мали бути повернуті підприємству-заявнику, становило втручання у його право на мирне користування своїм майном.

159. Проте Уряд зазначив, що літаки були вилучені як речові докази у кримінальному провадженні в інтересах держави задля боротьби із злочинністю та що державні інтереси переважили приватні інтереси підприємства-заявника щодо володіння літаками.

160. Уряд не погодився з аргументом підприємства-заявника щодо того, що вилучення його майна було незаконним, оскільки воно відбулось в контексті кримінальної справи, порушеної не щодо підприємства-заявника, а щодо третіх осіб. У зв'язку з цим Уряд посилався на Кримінально-процесуальний кодекс України, згідно з яким вилучення власності третіх осіб у кримінальному провадженні було можливе. Більш того, це питання розглядалось національними судами, які відхилили скарги підприємства-заявника у зв'язку з цим.

161. Уряд зазначив, що, в принципі, було можливим повернути речові докази власнику ще до закінчення кримінального провадження. Проте з огляду на той факт, що підприємство-заявник було юридичною особою з Ірландії, існував ризик того, що ще до завершення провадження літаки будуть переміщені до Ірландії.

162. Уряд визнав, що вироком від 3 лютого 2003 року Печерський суд розпорядився повернути підприємству-заявнику літаки Ан-28, які попередньо вважалися речовими доказами у кримінальній справі щодо посадових осіб компанії "АТІ". Проте, оскільки у період між 2003 та 2010 роками було розпочато низку судових проваджень щодо цих літаків, вони фактично були спірним майном та не могли бути повернуті підприємству-заявнику. Уряд також зауважив, що 6 жовтня 2010 року літаки були оголошені речовими доказами у кримінальній справі щодо посадових осіб компанії "Укрімпекс-2000". Уряд наголошував на тому, що з цього моменту і надалі підприємство-заявник не могло вважатися таким, що має на них право.

163. Що стосується поведження державних органів з літаками впродовж періоду часу, коли вони були речовими доказами в кримінальній справі, Уряд доводив, що відповідальність за речові докази покладається на державу, та що підприємство-заявник не мало прав на літаки до винесення рішення про їхнє повернення йому. Відповідно Уряд вважав, що зберігання літаків, рішення державних органів про оголошення їх безхазяйним майном, продаж їх третім особам та їхнє пошкодження не були втручанням у право власності підприємства-заявника, оскільки можна було сказати, що на час подій таких прав у підприємства-заявника не було.

164. Уряд також стверджував, що продовжувана охорона літаків податковою міліцією не становила втручання у права власності підприємства-заявника. На думку Уряду, охорона не перешкоджала правам підприємства-заявника володіти, користуватися та розпоряджатися літаками як своїм майном.

165. У підсумку Уряд стверджував, що навіть якщо деякі питання, порушені підприємством-заявником, становили втручання у його право власності, зазначене втручання було здійснено на відповідних законних підставах, переслідувало законну мету та було пропорційним зазначеній меті.

2. Оцінка Суду

(а) Загальні принципи, встановлені практикою Суду

166. Згідно з усталеною практикою Суду стаття 1 Першого протоколу до Конвенції містить три окремі норми: перша, що виражається в першому реченні першого абзацу та має загальний характер, закладає принцип мирного володіння майном. Друга норма, що міститься в другому реченні того ж абзацу, охоплює питання позбавлення права власності та обумовлює його певними критеріями.

Третя норма, що міститься в другому абзаці, визнає право договірних держав, серед іншого, контролювати використання майна в загальних інтересах. Друга та третя норми, які стосуються конкретних випадків втручання у право мирного володіння майном, повинні тлумачитися у світлі загального принципу, закладеного першою нормою (див., серед інших джерел, рішення у справах *"Імобіліаре Саффі проти Італії"* [ВП], заява N 22774/93, п. 44, ECHR 1999-V, та *"Вістіньш і Переполькінс проти Латвії"* [ВП], заява N 71243/01, п. 93, від 25 жовтня 2012 року).

167. Суд наголошує на тому, що перша та найбільш важлива вимога статті 1 Першого протоколу до Конвенції полягає у тому, що будь-яке втручання державного органу у право на мирне володіння майном повинно бути законним (див. рішення у справі *"Іампідіс проти Греції"* [ВП], заява N 31107/96, п. 58, ECHR 1999-II). Вимога щодо законності у розумінні Конвенції вимагає дотримання відповідних положень національного законодавства та відповідності принципів верховенства права, що включає свободу від свавілля (див. рішення у справі *"Антріш проти Франції"*, від 22 вересня 1994 року, Series A N 296-A, п. 42, та *"Кушоглу проти Болгарії"*, заява N 48191/99, пп. 49 - 62, від 10 травня 2007 року).

168. Суд також нагадує, що будь-яке втручання державного органу у право на мирне володіння майном повинно забезпечити "справедливий баланс" між загальним інтересом суспільства та вимогами захисту основоположних прав конкретної особи. Необхідність досягнення такого балансу відображена в цілому в структурі статті 1 Першого протоколу. Необхідного балансу не вдасться досягти, якщо на відповідну особу буде покладено індивідуальний та надмірний тягар (див., серед інших джерел, рішення від 23 вересня 1982 року у справі *"Спорронг та Льонрот проти Швеції"*, пп. 69 і 73, Series A N 52). Іншими словами, має існувати обґрунтоване пропорційне співвідношення між засобами, які застосовуються, та метою, яку прагнуть досягти (див., наприклад, рішення від 21 лютого 1986 року у справі *"Джеймс та інші проти Сполученого Королівства"*, п. 50, Series A N 98).

(b) Застосування вищезазначених принципів до цієї справи

169. Суд зазначає, що володіння підприємством-заявником шістьма літаками Ан-28 та вісьмома Л-410 підтверджується сертифікатами реєстрації повітряного судна, виданими Міністерством транспорту України 22 і 28 березня 2000 року, та нотаріально завіреними

документами на право власності від 15 серпня 2000 року (див. пункти 11 і 99).

170. Хоча у період між 19 січня 2000 року та 6 липня 2001 року літаки Ан-28 перебували в лізингу у компанії "АТІ", вони фактично і юридично залишались власністю підприємства-заявника (див., для порівняння, рішення від 23 лютого 1995 року у справі *"Gasus Dosier- und Fertertechnik GmbH" проти Нідерландів*", п. 57, Series A N 306-B). Їхній наступний договір про лізинг з компанією "R.S.T." від 20 серпня 2001 року фактично ніколи не набрав чинності. Те саме стосується передання підприємством-заявником компанії "АТІ" за договором лізингу літаків Л-410 18 серпня і 1 жовтня 2000 року, який також не набрав чинності, оскільки передумовою був попередній ремонт літаків підприємством-заявником до 1 травня 2001 року (до цього часу літаки вже були вилучені державними органами - див. пункти 10, 15 - 16 і 101).

171. Відповідно Суд вважає, що шість літаків Ан-28 та вісім Л-410 становили "майно" підприємства-заявника, на яке поширюється захист за статтею 1 Першого протоколу.

172. Суд вже зазначив значну кількість і багатоаспектний характер стверджуваних втручань у право власності підприємства-заявника (див. пункти 146 і 155e). Тепер Суд проаналізує кожну з подій, щодо яких надійшли скарги, окремо та у своїй сукупності.

і. Виїмка податковою міліцією документації у січні 2001 року

173. Оскаржувані втручання у право власності підприємства-заявника, як стверджується, почались у січні 2001 року з виїмки податковою міліцією оригіналів документів, які засвідчували право власності на літаки (див. пункти 17 і 103).

174. Суд погоджується з тим, що вилучення документів на право власності було засобом контролю за користуванням майном.

175. Суд зазначає про відсутність в матеріалах справи докладних відомостей та документів, в яких наводилися б підстави для зазначеного вилучення та його необхідність. У той же час Суд зауважує, що хоча державні органи не заперечували вилучення документів, які підтверджували право власності підприємства-заявника на літаки, вони ніколи не використовували їх в якості доказів у будь-якому кримінальному провадженні щодо ділових партнерів підприємства-заявника (щодо самого підприємства-заявника кримінальної справи порушено не було). Більш того, саме відсутність зазначеної документації спонукала державні органи дійти висновку про неможливість встановлення власника літаків (див., зокрема, пункт

20). На думку Суду, така поведінка податкових органів може тлумачитися як така, що виявляє ознаки недобросовісності та свавілля.

176. Отже, Суд доходить висновку, що виїмка податковою міліцією документації підприємства-заявника у січні 2001 року суперечила вимогам статті 1 Першого протоколу.

ii. Вилучення літаків 30 березня 2001 року

177. Суд також зазначає, що 30 березня 2001 року на аеродромі у м. Узин та в аеропорті м. Черкаси, де були запарковані шість літаків Ан-28 та вісім Л-410, що належали підприємству-заявнику, податкова міліція провела "огляд місця події". Внаслідок цього усі ці літаки були вилучені (див. пункти 20 і 104).

178. Тією мірою, якою це стосується вилучення літаків Л-410, Суд зауважує, що, як визнали самі національні органи, воно не здійснювалось на підставі належного процесуального документа, а це було порушенням національного законодавства (див. пункт 106).

179. Хоча національні органи не зробили такого визнання стосовно літаків Ан-28, оскільки на них було накладено арешт в рамках іншого провадження (див. пункт 23), з матеріалів справи вбачається, що їхнє вилучення 30 березня 2001 року також не здійснювалось на підставі належного процесуального документа (див. пункти 20, 106 і 138e). Отже, видається, що вищезазначений висновок про порушення національного законодавства залишається також справедливим і стосовно вилучення літаків Ан-28.

180. Суд також зауважує, що національне законодавство вимагало присутності під час вилучення представника підприємства-заявника та надання йому можливості робити заяви з приводу слідчого заходу (див. пункт 138). Проте у цій справі податкові органи, які раніше вилучили документи, що засвідчували право власності підприємства-заявника на літаки, вважали, що власника цих літаків встановлено не було (див. пункти 17 і 20).

181. Це приводить Суд до висновку, що вилучення літаків Ан-28 та Л-410 підприємства-заявника 30 березня 2001 року не відповідало вимозі щодо законності, передбаченій статтею 1 Першого протоколу.

iii. Утримання державними органами літаків Ан-28 та пов'язані події

182. Щодо подальших подій Суд зазначає, що 20 серпня 2001 року підприємство-заявник підписало з третім підприємством договір про надання літаків у лізинг, який так і не набрав чинності (див. пункт 16). Проте Уряд у своїх зауваженнях стосовно вимог підприємства-заявника щодо справедливої сатисфакції (див. пункт 240) доводив, що

на той час літаки залишались під арештом, накладеним 30 березня 2001 року. Відповідно Суд вважає встановленим той факт, що державні органи продовжували утримувати літаки. Міркування Суду про незаконність вилучення (див. пункт 181) є справедливими і стосовно наступного утримання літаків.

183. Суд також зауважує, що з 10 вересня 2001 року по 27 червня 2003 року за рішенням господарського суду м. Києва на шість Ан-28 було накладено арешт для забезпечення позову податкової адміністрації, поданого 20 серпня 2001 року до підприємства-заявника з метою визнати недійсними договори про лізинг (див. пункти 35 і 37).

184. Ті ж самі літаки Ан-28 також протягом періоду з 17 квітня 2002 року по 3 лютого 2003 року вважалися речовими доказами у кримінальній справі щодо віце-президента компанії "АТІ" (див. пункти 26 і 28).

185. Суд нагадує, що вилучення власності в інтересах судочинства, яке не позбавляє власника його майна, а тільки тимчасово припиняє його можливості користуватися та розпоряджатися цим майном, зазвичай пов'язане із здійсненням контролю за використанням власності, що охоплюється сферою застосування другого абзацу статті 1 Першого протоколу до Конвенції (див., серед інших, рішення від 22 лютого 1994 року у справі *"Раймондо проти Італії"*, п. 27, Series A N 281-A; ухвалу щодо прийнятності від 7 листопада 2006 року у справі *"Адамчик проти Польщі"*, заява N 28551/04; рішення у справах *"Карамітров та інші проти Болгарії"*, заява N 53321/99, п. 72, від 10 січня 2008 року, та *"Боржонов проти Росії"*, заява N 18274/04, п. 51, від 22 січня 2009 року).

186. На думку Суду, ніщо не свідчить про те, що яке-небудь з вищезазначених вилучень (з 10 вересня 2001 року по 27 червня 2003 року та з 17 квітня 2002 року по 3 лютого 2003 року) здійснювалось із порушенням національного законодавства (див. пункти 138 - 139).

187. Що стосується арешту, накладеного 10 вересня 2001 року, Суд погоджується з тим, що таке втручання було здійснено "у загальних інтересах" суспільства з метою забезпечення позовів, що розглядалися у господарському провадженні, та з огляду на можливість наступної конфіскації майна (див., *mutatis mutandis*, рішення у справі *"Фьольдеш і Фьольдешне Хайлік проти Угорщини"*, заява N 41463/02, п. 26, ECHR 2006-XII, та вищезазначене рішення у справі *"Боржонов проти Росії"*, п. 58).

188. Те саме можна сказати й про утримання літаків в рамках кримінального провадження, оскільки накладення арешту на речові докази може бути необхідним в інтересах належного відправлення

судочинства, що є легітимною метою в "загальних інтересах" суспільства (див. рішення від 7 червня 2007 року у справі "*Смірнов проти Росії*", заява N 71362/01, п. 57).

189. Крім того, з огляду на суть господарського позову податкової адміністрації, а також на кримінальне обвинувачення щодо віце-президента компанії "АТІ", згідно з яким лізинг, ймовірно, використовувався як інструмент для приховування оподаткованого доходу, що надавало змогу компанії "АТІ", якій літаки надавались у лізинг, ухилитись від сплати податків (див. пункти 24 і 34), Суд не виключає можливості, що як накладення арешту на літаки в рамках господарського провадження, так і їх вилучення в рамках кримінального провадження, також мали значення для наступного забезпечення сплати податків.

190. Проте Суд не може обмежити розгляд ситуації лише накладенням арешту 10 вересня 2001 року та вилученням 17 квітня 2002 року, тому що впродовж строку їхньої дії відбулася низка інших подій, які мали серйозні наслідки для прав власності підприємства-заявника.

191. Суд зазначає, що 10 та 11 липня 2002 року Білоцерківська державна податкова інспекція наклала на шість літаків Ан-28 арешт з метою "погашення зобов'язань платника податків перед бюджетами та державними цільовими фондами" (див. пункти 39 - 40).

192. Другий абзац статті 1 Першого протоколу однозначно закріплює за договірними державами право вводити в дію такі закони, які вони вважають за потрібне для забезпечення сплати податків. Те значення, яке укладачі Конвенції надавали цьому аспекту положення, може бути оцінене виходячи з того факту, що на стадії, коли запропонований текст ще не містив однозначного посилання на податки, він вже розумівся як такий, що надає державам повноваження вводити в дію будь-які фіскальні закони, які вони вважають за необхідне - завжди за умови, що заходи у цій сфері не становитимуть свавільної конфіскації (див. вищезазначене рішення у справі "*Gasus Dosier- und F rdertechnik GmbH проти Нідерландів*", п. 59, з додатковим посиланням на *travaux preparatoires*).

193. Суд зауважує, що арешт літаків податковими органами 10 та 11 липня 2002 року ґрунтувався на пунктах 3.1 та 3.2 статті 9 Закону України "Про порядок погашення зобов'язань платників податків перед бюджетами та державними цільовими фондами" (див. пункти 39 і 140). Зазначені положення передбачали такий арешт у разі порушення норм митного законодавства або законодавства з питань оподаткування акцизними зборами, або при здійсненні продажу з порушенням

порядку, визначеного законодавством. Крім того, податківці повинні заносити до протоколу відомості про причини такого арешту із посиланням на порушення конкретної законодавчої норми.

194. Проте у цій справі в протоколі накладення арешту не містилося будь-яких пояснень щодо причин накладення арешту, що суперечило вищезазначеній вимозі законодавства. У ньому також не зазначалося про які-небудь стверджувані порушення митного законодавства або законодавства з питань оподаткування акцизними зборами, або незаконні продажі.

195. Отже, податкові органи діяли в порушення чинного національного фіскального законодавства. Відповідно їхні дії згідно з пунктом 1 статті 1 Першого протоколу були незаконними. З огляду на це Суду не потрібно аналізувати відповідне законодавство у світлі принципів, закріплених у пункті 2 вищезазначеного положення (див. пункт 192).

196. Суд також зауважує, що податкові органи, вилучивши шість літаків Ан-28 (спочатку як речові докази у кримінальній справі, порушеній ними щодо посадових осіб компанії "АТІ", а згодом - наклавши на них арешт в рамках господарського провадження щодо підприємства-заявника, також ініційованого ними (див. пункти 26 та 35)), вирішили ще раз накласти арешт на ці літаки 10 та 11 липня 2002 року. Будучи добре обізнаними про право власності підприємства-заявника на літаки (див. пункти 11 і 53 вище), вони все одно здійснили вилучення під тим приводом, що власник цих літаків був невідомий.

197. Суд також зауважує, що 16 вересня 2002 року Білоцерківська МДА оголосила шість літаків безхазяйним майном та уповноважила податкову міліцію продати їх. У результаті у період з березня по червень 2003 року літаки були продані третім особам (див. пункти 61 - 65).

198. Зазначені заходи становили позбавлення підприємства-заявника майна (див., для порівняння, рішення від 4 березня 2010 року у справі *"Патрікова проти Болгарії"*, заява N 71835/01, п. 101).

199. Як було встановлено національними судами, рішення державних органів оголосити шість літаків Ан-28 безхазяйним майном, а також їхній наступний продаж третім сторонам були порушенням національного законодавства (див. пункти 53, 58, 68 та 71 - 72 вище). Суд не вбачає підстав ставити зазначені висновки під сумнів. Суд також зауважує, що до того часу, коли було продано останнього літака (4 червня 2003 року), літаки втретє знаходились під арештом (на додаток до арештів, накладених з 10 вересня 2001 року по 27 червня 2003 року та з 17 квітня 2002 року по 3 лютого 2003 року) з 3 червня по

11 листопада 2003 року в рамках господарського провадження, ініційованого підприємством-заявником, яке у той час прагнуло визнання недійсним рішення державних органів про оголошення літаків безхазяйними (див. пункти 25, 28, 35, 37, 43, 47 і 65).

200. Хоча кількома судовими рішеннями право підприємства-заявника на літаки однозначно підтверджувалося (див. пункти 28, 32, 38, 53 і 58 - 59), в нього все ще не було можливості повернути їх.

201. Суд зауважує, зокрема, що, хоча податкова адміністрація у своєму листі підприємству-заявнику від 15 березня 2010 року визнала існування остаточних рішень, які скасовували як незаконні оголошення літаків безхазяйним майном та їхній наступний продаж третім сторонам, вона продовжувала охороняти їх на тій підставі, що не було окремого рішення, яке б скасовувало цю охорону (див. пункт 91). Суд доходить висновку, що утримання літаків продовжувалось без будь-яких законних підстав або логічних пояснень.

202. Суд також зазначає, що згодом 6 жовтня 2010 року слідчий Білоцерківського РВ РУ ГУ МВС України оголосив літаки речовими доказами в кримінальній справі, порушеній у лютому 2006 року у зв'язку з привласненням майна шляхом зловживання службовим становищем підприємством "Україмпекс-2000" (посадові особи підприємства підозрювалися у непереведенні до державного бюджету усіх грошових коштів, отриманих від продажу літаків - див. пункти 61 і 92). Літаки утримувались як речові докази до 17 червня 2011 року, коли слідчий виніс постанову про їхнє повернення підприємству-заявнику.

203. Проте, перебуваючи на зберіганні державних органів, літаки були пошкоджені та понівечені.

204. Суд нагадує, що наслідком будь-якого вилучення або конфіскації є завдання шкоди. Але для того, щоб відповідати статті 1 Першого протоколу, фактично завдана шкода не має перевищувати шкоди, якої неможливо уникнути (див. вищезазначене рішення у справах *"Раймондо проти Італії"*, п. 33, та *"Юцис проти Литви"*, заява N 5457/03, п. 36, від 8 січня 2008 року).

205. Суд зазначає, що у цій справі підприємство-заявник попередило державні органи про пошкодження своїх літаків ще у 2004 році та що його занепокоєння виявилось вірним (див. пункт 77). Тим не менш, до часу, коли нарешті у червні 2011 року підприємству-заявнику було дозволено повернути свої літаки, вони були у такому поганому стані, що більше не могли вважатися літаками та були нічим іншим, ніж окремими агрегатами та компонентами (див. пункт 97).

206. Незважаючи на те, що окрім охорони літаків податковою міліцією підприємство-заявник саме залучило до охорони літаків

охоронну фірму (див. пункти 75 та 242), Суд визнає, що відповідальність за фізичне пошкодження літаків лежить на державі. Суд також зазначає, що ніщо не вказує на те, що це пошкодження, яке фактично становило повне знищення майна, було неминучим.

207. Відповідно щодо питання про утримання літаків Ан-28 державними органами Суд не може не дійти висновку, що вимоги статті 1 Першого протоколу знову не були дотримані.

iv. Утримання державними органами літаків Л-410 та пов'язані події

208. Суд зазначає, що після вилучення літаків Л-410 30 березня 2001 року податкові органи утримували їх навіть після того, як прокуратура м. Києва 21 березня 2002 року дійшла висновку, що вищезазначене вилучення було незаконним (див. пункти 104 - 106).

209. Суд також зауважує, що вісім літаків Л-410 оголошувалися речовими доказами у кримінальній справі щодо посадових осіб компанії "АТІ" у період з 26 квітня 2002 року по 15 листопада 2004 року та з 2 січня по 26 травня 2003 року (див. пункти 108, 110 і 112). За відсутністю докладної інформації щодо вищезазначеного розслідування робити висновки щодо законності та необхідності зазначених вилучень видається складним.

210. У той же час Суд зазначає, що податкові органи продовжували утримувати літаки після того, як прокуратура, яка раніше оголосила їх речовими доказами, 25 травня 2003 року, а потім 15 листопада 2004 року наказала повернути їх підприємству-заявнику. Отже, утримання літаків здійснювалось без будь-яких законних підстав.

211. Після марних спроб повернути своє майно у лютому 2006 року підприємство-заявник було змушене ініціювати у зв'язку з цим судове провадження. І хоча згодом врешті-решт 1 квітня 2008 року це провадження завершилось остаточним судовим рішенням на його користь, на практиці це ні на що не вплинуло, оскільки рішення не було виконано.

212. Суд наголошує на тому, що втручання у право власності підприємства-заявника у цій справі не повинно розглядатися як таке, що обмежується тривалим невиконанням остаточного рішення національного суду на його користь. Сама необхідність для підприємства-заявника ініціювати це провадження, щоб повернути своє майно, яке на законних підставах належало йому, вже є ознакою порушення його прав за статтею 1 Першого протоколу.

213. Суд зазначає, що до завершення вищезазначеного провадження у 2007 році вісім літаків Л-410 були оголошені активами комунального підприємства "Аеропорт Черкаси" та передані у власність міста.

Згодом, хоча виконавча служба намагалась виконати ухвалу від 1 квітня 2008 року та опинилась перед лицем повного небажання співпрацювати з боку податкових органів та адміністрації аеропорту, 24 липня 2008 року Черкаська міська рада надала дозвіл продати літаки з відкритого аукціону. У результаті п'ять літаків були продані третім особам (див. пункти 121, 123, 124 і 133). Що стосується решти трьох літаків, вони були пошкоджені настільки, що вже не могли вважатися літаками, що було встановлено висновками технічної експертизи у грудні 2010 року та серпні 2011 року (див. пункти 125 і 127).

214. Отже, Суд вважає, що поведінка державних органів була свавільною та становила собою зловживання, наслідком чого було позбавлення підприємства-заявника його майна у порушення усіх гарантій статті 1 Першого протоколу..

в. Висновки

215. У світлі вищезазначеного Суд не може не дійти висновку, що підприємство-заявник було позбавлене належних йому шести літаків Ан-28 та восьми Л-410 у надзвичайно свавільний спосіб, всупереч принципові верховенства права.

216. Крім того, Суд зазначає, що це втручання носило не короткостроковий характер, а такий, при якому підприємство-заявник було позбавлене доступу до свого майна на строк більше ніж десять років. І хоча підприємство-заявник доклало значних зусиль перед різними адміністративними, податковими, прокурорськими та судовими органами, аби повернути своє майно (які виявилися марними незалежно від їхніх юридичних результатів), літаки були пошкоджені та понижені, або продані третім особам, або просто зникли і при цьому нікого не було притягнуто до відповідальності.

217. Навіть якщо у короткі проміжки часу утримання державними органами літаків відповідало деяким принципам, закладеним у статті 1 Першого протоколу, супутні свавільні дії та зловживання державних органів на практиці звели нанівець ефективність цих гарантій.

218. За підстав, наведених у пункті 229, Суд відхиляє заперечення Уряду щодо невичерпання засобів стосовно статті 1 Першого протоколу та констатує, що було порушення зазначеного положення.

II. СТВЕРДЖУВАНЕ ПОРУШЕННЯ ПУНКТУ 1 СТАТТІ 6 КОНВЕНЦІЇ

219. Підприємство-заявник також скаржилося за пунктом 1 статті 6 Конвенції на тривалість національного провадження, включаючи

тривале невиконання постанови господарського суду м. Києва від 24 травня 2006 року, винесеної на його користь. Зазначене положення передбачає:

“Кожен має право на... розгляд його справи упродовж розумного строку... судом,..., який вирішить спір щодо його прав та обов'язків цивільного характеру....”

220. Суд зазначає, що ця скарга тісно пов'язана зі скаргами за статтею 1 Першого протоколу, отже, також має бути визнана прийнятною.

221. Проте з огляду на причини, які спонукали Суд до встановлення порушення статті 1 Першого протоколу до Конвенції, Суд вважає, що ця скарга не порушує будь-якого окремого питання.

222. Відповідно Суд постановляє, що немає необхідності окремо розглядати скаргу за пунктом 1 статті 6 Конвенції.

III. СТВЕРДЖУВАНЕ ПОРУШЕННЯ СТАТТІ 13 КОНВЕНЦІЇ

223. Підприємство-заявник також скаржилось на те, що воно не мало ефективних засобів юридичного захисту щодо вищезазначених скарг. Воно посилалось на статтю 13 Конвенції, яка передбачає таке:

“Кожен, чиї права та свободи, визнані в цій Конвенції, було порушено, має право на ефективний засіб юридичного захисту в національному органі, навіть якщо таке порушення було вчинене особами, які здійснювали свої офіційні повноваження.”

A. Прийнятність

224. Суд зазначає, що ця скарга не є явно необґрунтованою у розумінні підпункту "а" пункту 3 статті 35 Конвенції. Суд також зазначає, що вона не є неприйнятною з будь-яких інших підстав. Тому вона має бути визнана прийнятною.

B. Суть

225. Підприємство-заявник підтримало свою скаргу.

226. Уряд стверджував, що не було подано переконливої скарги. Отже, Уряд вважав, що окремо питання про порушення статті 13 Конвенції не постає.

227. Суд нагадує, що стаття 13 Конвенції гарантує на національному рівні доступність засобу юридичного захисту, здатного забезпечувати втілення в життя змісту конвенційних прав і свобод,

незалежно від того, у якій формі вони закріплені в національному правовому порядку. Отже, дія статті 13 вимагає надання національного засобу юридичного захисту у спосіб, який забезпечує вирішення по суті поданої за Конвенцією "небезпідставної скарги" та відповідне відшкодування, хоча договірним державам надається певна свобода дій щодо вибору способу, в який вони виконуватимуть свої конвенційні зобов'язання за цим положенням. Межі обов'язків за статтею 13 різняться залежно від характеру скарги заявника відповідно до Конвенції. Незважаючи на це, засоби юридичного захисту, які вимагаються за статтею 13 Конвенції, повинні бути ефективними як у теорії, так і на практиці; використанню засобів захисту не повинні невинуватити та необґрунтовано перешкоджати дії чи бездіяльність органів влади держави-відповідача (див., серед інших джерел, вищезазначене рішення у справі *"Аксой проти Туреччини"*, п. 95, та рішення у справі *"Кудла проти Польщі"* [ВП], заява N 30210/96, п. 157, *ECtHR* 2000-XI).

228. Суд вже зазначав у цій справі, що усі зусилля підприємства-заявника при зверненні до різних державних органів з метою повернення свого майна протягом дванадцяти років були безрезультатними (див., зокрема, пункт 216). Ніщо не вказує на те, що воно на практиці мало можливість звернутись до ефективних засобів юридичного захисту щодо своїх скарг - інакше кажучи, засобів юридичного захисту, які могли б запобігти вчиненню або продовженню порушень або могли б забезпечити заявнику належне відшкодування.

229. Отже, Суд доходить висновку, що було порушення статті 13 Конвенції. Суд також відхиляє заперечення Уряду стосовно прийнятності скарги підприємства-заявника за статтею 1 Першого протоколу на підставі невичерпання національних засобів юридичного захисту, яке попередньо об'єднав з розглядом його скарги по суті за статтею 13 Конвенції (див. пункт 148).

IV. ЗАСТОСУВАННЯ СТАТТІ 41 КОНВЕНЦІЇ

230. Стаття 41 Конвенції передбачає:

“Якщо Суд визнає факт порушення Конвенції або протоколів до неї і якщо внутрішнє право відповідної Високої Договірної Сторони передбачає лише часткове відшкодування, Суд, у разі необхідності, надає потерпілій стороні справедливую сатисфакцію.”

A. Шкода

1. Доводи сторін

(а) Матеріальна шкода

231. Підприємство-заявник вимагало 165915960 доларів США відшкодування матеріальної шкоди на підставі таких підрахунків.

232. По-перше, воно вимагало відшкодування, еквівалентного теперішній ринковій вартості чотирнадцяти літаків, подібних до тих, яких воно було позбавлено.

233. Оскільки літаки Ан-28 більше не випускались, підприємство-заявник наводило ринкову вартість літаків М28 "Skytruck", що виробляються польською компанією "PZL Mielec" як модифікація Ан-28, що виготовлявся за ліцензією ДП "Антонов". Шість нових літаків М28 "Skytruck" на цей час можна придбати за 48000000 доларів США.

234. Літаки Л-410 продовжують випускатися чеським виробником "LET Airplane Industries". Теперішня ринкова вартість восьми нових літаків становить 44000000 доларів США.

235. По-друге, підприємство-заявник вимагало відшкодування втраченого прибутку. У зв'язку з цим воно посилялось на прибутки, які воно могло отримати на підставі договорів лізингу від 18 серпня 2000 року та 20 серпня 2001 року (див. пункти 16 і 101). Згідно з його підрахунком сума цих прибутків із урахуванням інфляції становить 60464552 доларів США.

236. По-третє, підприємство-заявник доводило, що воно могло покласти вищезазначений прибуток від договору лізингу на банківський рахунок із середнім річним відсотком 3,8 %. Внаслідок цього воно могло заробити 13383543 доларів США.

237. Насамкінець підприємство-заявник вимагало за цим пунктом відшкодування витрат, понесених за договором від 4 червня 2003 року про охорону шести літаків Ан-28, які становили 67865 доларів США (див. пункт 75).

238. Уряд заперечив вищезазначені вимоги і доводив, що право власності підприємства-заявника на відповідні літаки було підтверджене національними судами та що державні органи вживали усіх можливих зусиль для виконання зазначених судових рішень та повернення літаків підприємству-заявнику. Відповідно, якщо Суд присудить відшкодування їхньої вартості, підприємство-заявник отримає подвійну плату.

239. Уряд вказував, що літаки, про які йдеться, не були новими, коли державні органи, як стверджувалося, втруtilись у право власності підприємства-заявника. Отже, Уряд вважав вимогу підприємства-заявника щодо відшкодування вартості нових літаків необґрунтованою.

240. Уряд також стверджував, що вимога підприємства-заявника стосовно втрати прибутків є необґрунтованою. Щодо договору з компанією "АТІ" про лізинг літаків Л-410 від 18 серпня 2000 року Уряд зазначив, що "АТІ" виявилась нездатною дотриматися умов подібного договору стосовно літаків Ан-28 (див. пункт 15). Відповідно немає підстав вважати, що вона належним чином дотримувалась би договору від 18 серпня 2000 року. Щодо посилань підприємства-заявника на договір про лізинг шести літаків Ан-28 від 20 серпня 2001 року Уряд зазначив, що воно взагалі не мало права укладати зазначений договір, оскільки у той час літаки утримувалися державними органами після їхнього вилучення 30 березня 2001 року (див. пункт 20).

241. Уряд також стверджував про безпідставність та спекулятивність доводу підприємства-заявника стосовно потенційного депозиту грошових коштів на банківському рахунку.

242. Що стосується відшкодування вартості договору про охорону, Уряд зазначив, що на той час літаки перебували під контролем державних органів. Отже, у підприємства-заявника не було жодної потреби та сенсу укладати окремий договір про їхню охорону.

(b) Моральна шкода

243. Підприємство-заявник також вимагало 10000 доларів США відшкодування моральної шкоди.

244. Уряд заперечив цю вимогу як необґрунтовану та надмірну.

2. Оцінка Суду

(a) Загальні принципи

245. Суд нагадує, що рішення, яким Суд визнає наявність у справі порушення, покладає на державу-відповідача юридичний обов'язок

припинити порушення і забезпечити відшкодування завданої шкоди, щоб, наскільки це можливо, відновити ситуацію, яка існувала до порушення (див., наприклад, рішення щодо справедливої сатисфакції у справах *"Брумареску проти Румунії"* [ВП], заява N 28342/95, п. 19, *ECtHR* 2001-I, та *"Іатрідіс проти Греції"* [ВП], заява N 31107/96, п. 32, *ECtHR* 2000-XI).

246. Договірні держави, які є сторонами у справі, в принципі вільні у виборі засобів, за допомогою яких вони забезпечуватимуть виконання рішення, яким Суд констатував порушення у справі. Така свобода розсуду щодо способу виконання рішення відображає принцип свободи вибору, яким Договірні держави користуються при виконанні свого першочергового обов'язку за Конвенцією - забезпечити гарантовані нею права і свободи (стаття 1). Якщо з огляду на характер порушення існує можливість *restitutio in integrum* (відновлення настільки, наскільки це можливо, попереднього юридичного статусу заявника), держава-відповідач зобов'язана забезпечити її. Однак, якщо національне законодавство відповідної держави не передбачає можливості відшкодування наслідків порушення або передбачає лише часткове їх відшкодування, Суд згідно зі статтею 41 має повноваження надати потерпілій стороні таку сатисфакцію, яка виявляється доцільною (див. вищезазначене рішення щодо справедливої сатисфакції у справі *"Брумареску проти Румунії"*, п. 20).

247. Суд має певну свободу у здійсненні своїх повноважень, що надані йому статтею 41 Конвенції, що підтверджується у тексті прикметником "справедливий" та словосполученням "у разі необхідності" (див. рішення від 6 листопада 1980 року у справі *"Гуццарді проти Італії"*, п. 114, Series A N 39). Для того, щоб визначити розмір справедливої сатисфакції, Суд враховує специфічні особливості кожної справи, з огляду на які він може дійти висновку, що сума відшкодування має бути меншою, ніж вартість фактичної шкоди чи понесених витрат, або що такого відшкодування взагалі не має бути.

248. У зв'язку з цим Суд повторює, що у справах про позбавлення майна державою відмінність між "законним" і "незаконним" позбавленням майна є надзвичайно суттєвою для оцінки вимог про відшкодування матеріальної шкоди (див. рішення щодо справедливої сатисфакції від 20 травня 2010 року у справі *"Україна-Тюмень" проти України*, заява N 22603/02, п. 22 з подальшими посиланнями).

249. Характер і межі справедливої сатисфакції, яку надає Суд за статтею 41 Конвенції, прямо залежать від характеру порушення (див. рішення від 20 вересня 2011 року у справі *"Shesti Mai Engineering OOD" та інші проти Болгарії"*, заява N 17854/04, п. 101 з подальшими

посиланнями). Крім того, практика Суду вимагає існування чіткого причинно-наслідкового зв'язку між відшкодуванням, що вимагається заявником, та порушенням Конвенції (див., серед інших, рішення від 24 червня 2003 року у справі *"Стретч проти Сполученого Королівства"*, заява N 44277/98, п. 47). Таким чином, для присудження відшкодування матеріальної шкоди заявник повинен продемонструвати існування причинно-наслідкового зв'язку між порушенням та будь-якою стверджуваною фінансовою втратою (див., наприклад, рішення щодо справедливої сатисфакції від 21 січня 2010 року у справі *"Dru stevni z lo na Pria" та інші проти Чеської Республіки"*, заява N 72034/01, п. 9).

250. Іноді точний підрахунок сум, необхідних для повного відшкодування матеріальних втрат, яких зазнав заявник, може бути неможливим у зв'язку із невизначеним по своїй природі характером шкоди, що витікає з порушення (див. рішення щодо справедливої сатисфакції у справі *"Сміт та Грейді проти Сполученого Королівства"*, заяви NN 33985/96 та 33986/96, п. 18, ECHR 2000-IX). Можуть існувати інші перешкоди. Наприклад, неможливо точно підрахувати вартість майна, яке більше не існує (див. рішення щодо справедливої сатисфакції від 15 листопада 2011 року у справі *"Ованнісян та Широян проти Вірменії"*, заява N 5065/06, п. 13).

251. Суду також відомо про труднощі при підрахунку втраченої вигоди за обставин, коли такі прибутки можуть коливатися внаслідок різноманітних непередбачуваних чинників (див. рішення щодо справедливої сатисфакції від 24 лютого 2009 року у справі *"Dacia S. R. L" проти Молдови"*, заява N 3052/04, п. 47). Це особливо стосується випадків господарської діяльності підприємства, в яких припускаються ризики та певний ступінь невизначеності щодо використання та прибутковості майна, про яке йдеться (див. рішення щодо справедливої сатисфакції від 20 січня 2011 року у справі *"Basarba OOD" проти Болгарії"*, заява N 77660/01, п. 26).

252. Що стосується матеріального відшкодування моральної шкоди, Суд може присудити її комерційним підприємствам, виносячи рішення на засадах справедливості, оскільки її точний підрахунок є неможливим. Зазнана такими компаніями моральна шкода може включати аспекти, які більшою або меншою мірою є "об'єктивними" або "суб'єктивними". Аспекти, які можна враховувати, включають репутацію підприємства, невизначеність при прийнятті рішень, проблеми в керуванні підприємством (для якого не існує точного методу підрахунку наслідків) та, насамкінець, хоча й меншою мірою, тривогу та незручності, завдані керівництву (див. рішення у справі

"*Comingersoll S. A. " проти Португалії"* [ВП], заява N 35382/97, п. 35, ECHR 2000-IV).

253. Якщо один або більше з аспектів шкоди не можуть бути точно визначені, Суд може вирішити здійснити загальну оцінку на засадах справедливості (див., в якості нещодавнього прикладу, рішення щодо справедливої сатисфакції від 25 липня 2013 року у справі "*Агрокомплекс проти України*", заява N 23465/03, пп. 80 і 93).

(b) Застосування вищезазначених загальних принципів до цієї справи

254. Суд установив, що підприємство-заявник було позбавлено державою своїх чотирнадцяти літаків у незаконний та свавільний спосіб (див. пункти 215 - 218).

255. Відповідно тільки повернення зазначених літаків підприємству-заявнику могло б поставити його у ситуацію, максимально наближену до тієї, в якій воно перебувало б за відсутності порушення статті 1 Першого протоколу (див., для порівняння, вищезазначене рішення щодо справедливої сатисфакції у справі "*Iatridis проти Греції*", п. 35).

256. Проте *restitutio in integrum* не є можливим, тому що літаки, про які йдеться, були або серйозно пошкоджені, або продані третім сторонам, або зникли.

257. Отже, Уряд держави-відповідача повинен надати підприємству-заявнику компенсацію їхньої вартості на час втручання.

258. Проте Суд не погоджується з підходом підприємства-заявника до підрахунку, згідно з яким йому має бути надано компенсацію за теперішньою ринковою вартістю нових літаків (див. пункти 233 - 234).

259. Суд зазначає, що літаки, яких було позбавлено підприємство-заявник, не були новими. Так, літаки Ан-28, які воно придбало у 1999 році, були виготовлені у 1988 - 1990 роках та мали наліт між 1455 і 2821 годинами (див. пункт 9). Хоча подібної інформації щодо літаків Л-410 в наявності немає, вбачається, що після придбання їх підприємством-заявником вони вимагали певного ремонту та технічної модернізації (див. пункт 101).

260. Судові не надано будь-якої інформації щодо ринкової вартості літаків на час подій або ринкової вартості літаків, схожих за технічними характеристиками та ступенем зношення. Суд також не може точно встановити пов'язані амортизаційні та ремонтні витрати.

261. З огляду на господарську діяльність з використання літаків, які здійснювало підприємство-заявник після їхнього придбання (див. пункти 10, 16 і 101), Суд погоджується з тим, що у цій справі літаки призначалися для використання їх у прибутковій діяльності. Отже, у

Суду немає сумнівів, що підприємство-заявник втратило прибутки, які воно могло отримати від своїх літаків впродовж строку з моменту їхнього вилучення і до цього часу.

262. У той же час Суд констатує, що точно встановити суму втрачених прибутків неможливо з огляду на всі невизначені чинники, що мають відношення до цього питання.

263. Суд також вважає, що порушення, які він констатував у цій справі, вочевидь створили перешкоди в роботі підприємства-заявника та спричинили тривалу невизначеність в його господарській діяльності. Вони також вочевидь викликали відчуття безпорадності та розчарування у його керівників (див., для порівняння, рішення у справі *"Centro Europa 7 S.R.L" та Ді Стефано проти Італії*" [ВП], заява N 38433/09, п. 221, ECHR 2012).

264. У світлі вищезазначених міркувань та з огляду на усі наявні матеріали Суд вважає за потрібне винести рішення на засадах справедливості та здійснити загальну оцінку у цій справі (див. вищезазначене рішення у справі *"Агрокомплекс" проти України*", пп. 80 і 93).

265. Суд вважає за потрібне присудити підприємству-заявнику сукупну суму 5000000 євро, якою покриваються всі аспекти шкоди, плюс будь-який податок, який може нараховуватися.

В. Судові та інші витрати

266. Підприємство-заявник також вимагало присудити йому суму, що дорівнює 10 % від вищезазначеної справедливої сатисфакції за її юридичне представництво в Суді. На обґрунтування своєї вимоги воно надало копії договорів про надання юридичних послуг, які уклало 01 листопада 2006 року та 08 січня 2009 року з Міжнародною юридичною фірмою "Консалтинг", згідно з яким підприємство-заявник зобов'язалось сплатити юридичній фірмі 10 % від суми справедливої сатисфакції, яку присудить у цій справі Суд. У разі якщо його заяву буде визнано неприйнятною або такою, що не порушує питання за Конвенцією або Протоколами до неї, підприємство-заявник мало сплатити юридичній фірмі 50000 грн. за договором від 01 листопада 2006 року та 5000 грн. - за договором від 08 січня 2009 року.

267. Уряд заперечив цю вимогу. На думку Уряду, "реалістична сума" гонорару за юридичні послуги була встановлена самим підприємством-заявником у договорі про надання юридичних послуг від 01 листопада 2006 року на рівні 50000 грн.

268. Згідно з практикою Суду, заявник має право на компенсацію судових та інших витрат, лише якщо буде доведено, що такі витрати були фактичними і неминучими, а їхній розмір - обґрунтованим (див., наприклад, рішення у справі *"Ботаці проти Італії"* [ВП], заява N 34884/97, п. 30, *ECHR* 1999-V).

269. Суд зазначає, що підприємство-заявник уклало договір з юридичною фірмою щодо її гонорару, який можна порівняти з угодою про умовний адвокатський гонорар. Така угода, за якою клієнт адвоката погоджується сплатити в якості гонорару певний відсоток від суми, яку присудить позивачу суд - у разі якщо така сума буде присуджена та внаслідок якої виникають зобов'язання виключно між адвокатом та його клієнтом, не може бути обов'язковою для Суду, який повинен оцінити рівень судових та інших витрат, що мають бути присуджені з урахуванням того, чи були такі витрати понесені фактично, але й також - чи була їх сума обґрунтованою (див. вищезазначене рішення щодо справедливої сатисфакції у справі *"Іатрідіс проти Греції"*, п. 55 з подальшими посиланнями).

270. У світлі вищезазначених принципів та з огляду на наявні в нього матеріали Суд вважає за потрібне присудити за цим пунктом 8000 євро плюс будь-який податок, який може нараховуватися підприємству-заявнику на цю суму.

С. Пеня

271. Суд вважає за потрібне призначити пеню виходячи з граничної позичкової ставки Європейського центрального банку, до якої має бути додано три відсоткові пункти.

ЗА ЦИХ ПІДСТАВ СУД

1. *Вирішує* одноголосно долучити заперечення Уряду щодо вичерпання національних засобів юридичного захисту стосовно скарги підприємства-заявника за статтею 1 Першого протоколу до суті його скарги за статтею 13 Конвенції та відхиляє це заперечення після розгляду цієї скарги по суті.
2. *Оголошує* одноголосно заяву прийнятною.
3. *Постановляє* одноголосно, що було порушення статті 1 Першого протоколу.

4. *Постановляє* одноголосно, що немає необхідності розглядати скаргу за пунктом 1 статті 6 Конвенції.
5. *Постановляє* одноголосно, що було порушення статті 13 Конвенції.
6. *Постановляє* шістьма голосами проти одного, що:
упродовж трьох місяців від дня, коли це рішення набуде статусу остаточного відповідно до пункту 2 статті 44 Конвенції, держава-відповідач має виплатити підприємству-заявнику 5000000 (п'ять мільйонів) євро відшкодування матеріальної і моральної шкоди плюс будь-який податок, що може нараховуватись підприємству-заявнику.
7. *Постановляє* одноголосно, що упродовж трьох місяців від дня, коли це рішення набуде статусу остаточного відповідно до пункту 2 статті 44 Конвенції, держава-відповідач має виплатити підприємству-заявнику 8000 (вісім тисяч) євро компенсації судових та інших витрат, плюс будь-який податок, що може нараховуватись підприємству-заявнику.
8. *Постановляє* одноголосно, що зі впливом зазначеного тримісячного строку і до остаточного розрахунку на цю суму нараховуватиметься простий відсоток (*simple interest*) у розмірі граничної позичкової ставки Європейського центрального банку, яка діятиме в період несплати, до якої має бути додано три відсоткові пункти.
9. *Відхиляє* одноголосно решту вимог підприємства-заявника щодо справедливої сатисфакції.

Учинено англійською мовою та повідомлено письмово 23 січня 2014 року відповідно до пунктів 2 та 3 правила 77 Регламенту Суду.

Стівен Філліпс
(*Stephen Phillips*)
Заступник секретаря

Марк Віллігер
(*Mark Villiger*)
Голова

Згідно з пунктом 2 статті 45 Конвенції та пунктом 2 правила 74 Регламенту Суду до рішення додається окрема думка судді Поля Лемменса.

М. В.
Дж. С. Ф.

ЧАСТКОВА ОКРЕМА ДУМКА СУДДІ ЛЕММЕНСА

Я голосував разом із моїми колегами за встановлення порушень статті 1 Першого протоколу та статті 13 Конвенції. Хотів би підкреслити, що це достатньо своєрідна справа, в якій податкова адміністрація використала усі хитрощі для уникнення того, щоб зробити те, що їй було наказано зробити, а саме: повернути літаки підприємству-заявнику. Це призвело до позбавлення підприємства-заявника його літаків "у надзвичайно свавільний спосіб, всупереч принципові верховенства права" (пункт 215 рішення).

Проте, на мій превеликий жаль, я не можу погодитися зі своїми колегами щодо присудженої підприємству-заявнику справедливої сатисфакції. Більшість присудила загальну суму 5000000 євро. На мою думку, питання застосування статті 41 ще не готове до вирішення.

Підприємство-заявник надало Суду підрахунки за сучасною ринковою вартістю нових літаків. Я погоджуюсь з більшістю в тому, що це неправильний підхід (див. пункт 258) і цей підрахунок винагороди мав би робитися виходячи із поточної ринкової вартості літаків з відповідними технічними характеристиками ступеня зношення, тобто літаків, які були у використанні (див. пункт 260).

На мою думку, нам не надали достатньої інформації для здійснення оцінки поточної ринкової вартості літаків Ан-28 та Л-410 з урахуванням їхнього стану на той час, коли вони потрапили під нагляд органів влади і підприємству-заявнику було відмовлено у доступі до них. Я не впевнений у тому, що у рамках загальної суми в розмірі 5000000 євро є частина, що обґрунтовано пов'язана з фізичною вартістю літаків, які були у використанні на ринку. В матеріалах справи є базові дані, які дозволяють припустити, що сума у 5000000 євро може бути набагато більшою, ніж загальна ціна, сплачена підприємством-заявником за літаки у 1999 та 2000 роках (див. пункт 259, що посилається на пункти 9 та 101). З метою уникнення ризику, що наша винагорода буде надто високою, я б волів відкласти питання справедливої сатисфакції та запропонувати сторонам надати підрахунки на основі системи критеріїв, визначених Судом у його рішенні.