



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

**ЄВРОПЕЙСЬКИЙ СУД З ПРАВ ЛЮДИНИ**

**П'ЯТА СЕКЦІЯ**

**СПРАВА «ТОВ «СОЛАЗ» ПРОТИ УКРАЇНИ»**

(Заява № 35184/02)

**РІШЕННЯ**

**СТРАСБУРГ**

12 червня 2008 року

**ОСТАТОЧНЕ**

12/09/2008

Це рішення стане остаточним за обставин, викладених у п. 2 статті 44 Конвенції.  
Воно може підлягати редакційним виправленням.

## У справі «ТОВ «Солаз» проти України»

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

п. Пеер Лоренцен (Peer Lorenzen), Голова,  
п. Райт Маруст (Rait Maruste),  
п. Володимир Буткевич (Volodymyr Butkevych),  
пані Рената Ягер (Renate Jaeger),  
пані Ізабель Берро-Лефевр (Isabelle Berro-Lefevre),  
пані Мірjana Лазарова-Трайковська (Mirjana Lazarova Trajkovska),  
пані Здравка Калайджиєва (Zdravka Kalaydjieva), судді,  
та пані Клаудія Вестердік (Claudia Westerdiek), Секретар секції,  
після обговорення за зачиненими дверима 20 травня 2008 року,  
вносить таке рішення, що було ухвалене того ж дня:

### ПРОЦЕДУРА

1. Справа порушена за заявою (№ 35184/02), поданою до Суду проти України відповідно до статті 34 Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод (далі — Конвенція) російським товариством з обмеженою відповідальністю «Солаз» (далі — заявник) 13 червня 2002 року.
2. Уряд України (далі — Уряд) був представлений його Уповноваженим — паном Ю. Зайцевим із Міністерства юстиції.
3. 29 травня 2007 року Суд вирішив направити Уряду заяву заявника. Суд відповідно до пункту 3 статті 29 Конвенції вирішив розглядати питання щодо суті та прийнятності заяви одночасно.
4. Відповідно до пункту 1 статті 36 Конвенції Уряд Російської Федерації був запрошений для реалізації його права брати участь у розгляді справи, але він відмовився.

### ЩОДО ФАКТІВ

#### ОБСТАВИНИ СПРАВИ

5. Заявник є товариством з обмеженою відповідальністю, зареєстрованим у місті Москві.
6. 2 вересня 1992 року заявник придбав літак у Харківського державного авіаційного підприємства (далі — підприємство) за 5 мільйонів доларів Сполучених Штатів Америки. До лютого 1993 року ця сума була повністю сплачена підприємству. 19 квітня 1993 року заявник та підприємство підписали акт прийому-передачі літака, відповідно до якого, за твердженнями заявника, передавалося право власності на літак. 20 квітня 1993 року український екіпаж — включаючи командира літака пілота пана І.— доправив літак до Росії.
7. До квітня 1994 року літак здійснював тестові польоти на летовищі «Раменское», яке розташовано у Московській області. 5 квітня 1994 року з невизначених причин літак було доправлено назад до України, де він приземлився на летовищі підприємства.
8. Тимчасом, а саме 30 березня 1994 року, працівник митної служби України склав протокол про порушення митних правил. Згідно з протоколом, коли літак перетнув українсько-російський кордон у квітні 1993 року, його було задекларовано працівниками підприємства як такий, що тимчасово відлітає для випробувальних польотів, у той час як фактично він експортувався шляхом продажу його заявнику.

9. 27 травня 1994 року митні органи України порушили кримінальну справу за контрабанду літака до Росії. У невизначену дату справу було передано до Управління Служби безпеки України по Харківській області (далі — УСБУ).

10. Постановами від 3 грудня 1994 року та 13 листопада 1995 року слідчий УСБУ визнав літак речовим доказом та приєднав до кримінальної справи до закінчення кримінального провадження.

11. 14 грудня 1995 року заступник начальника слідчого відділу УСБУ виніс ухвалу про долю речового доказу, згідно з якою літак було передано на реалізацію.

12. Листом від 17 січня 1995 року виконуючий обов'язки начальника слідчого відділу УСБУ повідомив заявнику, що літак було придбано Міністерством внутрішніх справ (далі — Міністерство) за 25 тисяч доларів США.

13. У невизначену дату слідчий УСБУ пред'явив пану І. обвинувачення у контрабанді. У серпні 1996 року таке ж саме обвинувачення було пред'явлено заступнику генерального директора підприємства пану Н., а також у липні 1997 року — генеральному директору підприємства. Кримінальну справу в частині обвинувачення останнього пізніше було закрито через відсутність в його діянні складу злочину.

14. Листом від 6 вересня 1997 року заступник Прем'єр-міністра Російської Федерації звернувся до Прем'єр-міністра України з проханням прискорити розслідування кримінальної справи щодо літака.

15. 16 серпня 1997 року справу було передано до Київського районного суду міста Харкова для судового розгляду. 16 жовтня 1997 року Київський районний суд виніс ухвалу про визнання заявника цивільним позивачем у кримінальній справі. Пізніше, у невстановлену дату, Міністерство було притягнуто до справи як цивільний відповідач.

16. Під час засідання 1 грудня 1997 року Київський районний суд міста Харкова виніс ухвалу про повернення справи на додаткове розслідування до прокуратури Харківської області (далі — прокуратура), яка її оскаржила.

17. 20 січня 1998 року Харківський обласний суд залишив без задоволення скаргу прокуратури, зокрема, вказавши:

«Літак АН-72, який є речовим доказом, з порушенням закону було реалізовано під час попереднього слідства. Таким чином, будь-яке судове рішення у справі завчасно проігноровано.

Враховуючи те, що факт належності літака АН-72 підприємству «Солаз» ніким не оскаржується і що цим підприємством у справі подано цивільний позов про повернення літака, органам слідства слід застосувати передбачені законом заходи для забезпечення позову в натурі чи у вартісному еквіваленті».

18. Заступник прокурора Харківської області вніс протест (екстраординарна скарга) в порядку нагляду на постанови Київського районного суду міста Харкова від 16 жовтня 1997 року та 1 грудня 1997 року. 24 червня 1998 року президія Харківського обласного суду залишила цей протест без задоволення. Стосовно постанови від 16 жовтня 1997 року президія не встановила підстав для відмови у визнанні заявника як цивільного позивача у кримінальній справі.

19. 1 липня 1999 року прокуратура направила справу до Київського районного суду міста Харкова, який виніс постанову про віддання обвинувачених пана І. та пана Н. до суду.

20. 17 листопада 2000 року заявник звернувся до Київського районного суду міста Харкова з клопотанням про скасування ухвали від 14 грудня 1995 року про долю речового доказу, згідно з якою літак було передано на реалізацію, або накласти на літак арешт до вирішення справи. Того ж дня Київський районний суд міста Харкова відмовив у задоволенні клопотання та, погодившись з аргументом заявника, що використання літака призведе до його зносу та завдання йому шкоди, а також до зниження його вартості, задовольнив клопотання про накладення на літак арешту на період кримінального провадження.

21. 20 лютого 2001 року відділ державної виконавчої служби Залізничного районного управління юстиції міста Києва наклав арешт на літак, який у той час знаходився в аеропорту «Київ». Проте відповідно до листа від 30 березня 2001 року начальника відділу державної виконавчої служби Залізничного районного управління юстиції міста Києва арешт не може бути накладено, через те що літак зник із місця своєї стоянки у цьому аеропорту.
22. 2 квітня 2001 року Київський районний суд міста Харкова своєю постановою зобов'язав Міністерство внутрішніх справ поінформувати суд про місцезнаходження літака та виконати його постанову про накладення арешту на літак від 17 листопада 2000 року.
23. 3 квітня 2001 року Міністерство закордонних справ Російської Федерації направило ноту Міністерству закордонних справ України, у якій було зазначено, що: «Російська сторона була б вдячна Українській стороні за якнайшвидше повернення літака АН-72 (заявнику)».
24. 22 травня 2001 року Міністерство внутрішніх справ подало скаргу на постанову про накладення арешту на літак від 17 листопада 2000 року до голови Харківського обласного суду із вимогою призупинити виконання постанови до вирішення скарги. 28 травня 2001 року Київський районний суд міста Харкова задовольнив цю скаргу та призупинив провадження з виконання постанови про арешт літака. У подальшому жодної інформації щодо оскарження цієї постанови заявником не надавалося. Очевидно, постанова про арешт так і не була виконана.
25. 22 червня 2001 року Київський районний суд міста Харкова вирішив виділити із кримінальної справи в окреме провадження цивільний позов заявника, вважаючи, що цей позов було б доцільніше розглядати у цивільному провадженні. Заявник подав скаргу на цю постанову.
26. 6 липня 2001 року Київський районний суд міста Харкова постановив, що попереднє слідство було неповним та повернув справу для додаткового розслідування до прокуратури. Обвинувачений пан Н. подав скаргу на цю постанову.
27. 22 січня 2002 року обласний суд Харківської області розглянув обидві скарги. Він залишив без змін постанову Київського районного суду міста Харкова щодо передачі справи на додаткове розслідування, але скасував оскаржувану постанову від 22 червня 2001 року та визнав заявника цивільним позивачем у кримінальному провадженні.
28. 30 липня 2002 року прокурор Харківської області передав справу на розгляд до Червонозаводського районного суду міста Харкова (далі — Червонозаводський районний суд).
29. 13 березня 2003 року Червонозаводський районний суд задовольнив клопотання заявника про арешт літака на час судового розгляду.
30. У ході судового засідання 17 липня 2003 року Міністерство оскаржило згадану вище постанову про арешт літака на підставі того, що законодавство не надає суду право накладати повний арешт на державне майно, а лише надає право зобов'язати власника утримуватися від чітко визначених дій. Червонозаводський районний суд зазначив, що немає доказів того, що Міністерство є власником цього літака. Зокрема, договір купівлі-продажу вважався втраченим, а дозвіл на право користування літаком, виданий Міністерством оборони, уповноважував певний відділ Міністерства використовувати цей літак, але не містив вказівки на те, хто є його власником. Проте суд вирішив скасувати свою постанову від 13 березня 2003 року та заборонив Міністерству будь-яке використання літака та переміщення його за межі аеропорту Жуляни, де він знаходився на той час.
31. Тимчасом пан І. помер, і кримінальне провадження щодо нього було закрито.
32. 13 жовтня 2004 року Червонозаводський районний суд виправдав пана Н., який на той час залишився єдиним відповідачем, через відсутність складу злочину. Також суд вирішив, що рішення органів попереднього слідства про продаж літака було незаконним.

Більше того, не було переконливих доказів того, що Міністерство мало право власності на цей літак. Літак, який відповідно залишався власністю заявника та одним з речових доказів, під час розгляду кримінальної справи був у розпорядженні суду. Грунтуючись на зазначених висновках, Червонозаводський районний суд постановив повернути літак заявнику. Проте він зазначив, що не є повноважним у провадженні по кримінальній справі задовольняти вимоги заявника щодо збитків, завданих Міністерством, підприємством, УСБУ та митними органами. Прокурор, заявник, Міністерство та пан Н. (який вважав, що він має бути виправданий через відсутність події) подали апеляційні скарги на це рішення суду.

33. 31 березня 2005 року апеляційний суд Харківської області (далі — апеляційний суд) відмовив у прийнятті до розгляду апеляційної скарги прокурора, оскільки вона не була підписана прокурором, який брав участь у провадженні в суді першої інстанції. Апеляційні скарги Міністерства, заявника та пана Н. апеляційний суд залишив без задоволення як необґрунтовані. Ці ж сторони подали касаційні скарги.

34. 11 квітня 2006 року Верховний Суд скасував ухвалу від 31 березня 2005 року та повернув справу на новий розгляд суду апеляційної інстанції через те, що відмова прийняти до розгляду апеляційну скаргу прокурора не була обґрунтованою.

35. 1 серпня 2006 року апеляційний суд задовольнив апеляційну скаргу прокурора, скасувавши рішення суду від 13 жовтня 2004 року, та повернув справу до прокуратури для додаткового досудового розслідування.

36. Розслідування у цій справі все ще триває.

## ЩОДО ПРАВА

### I. СТВЕРДЖУВАНЕ ПОРУШЕННЯ ПУНКТУ 1 СТАТТІ 6 КОНВЕНЦІЇ

37. Заявник стверджував, що тривалість провадження була несумісною з вимогою «розумного строку», закріпленою в пункті 1 статті 6 Конвенції, що передбачає наступне:

*«Кожен має право на справедливий і публічний розгляд його справи упродовж розумного строку ... судом, ...»*

38. Уряд заперечив це твердження.

39. Період, який підлягає розгляду, розпочався 16 жовтня 1997 року, коли заявника було визнано цивільним позивачем. Зазначений період все ще не закінчився. Таким чином, він триває 10 років та 7 місяців до цього часу. Рішення суду першої інстанції щодо суті позову заявника так і не було ухвалено, хоча низку процесуальних питань було розглянуто національними судами трьох інстанцій.

### A. ЩОДО ПРИЙНЯТНОСТІ

40. Суд зазначає, що заява не є очевидно необґрунтованою за пунктом 3 статті 35 Конвенції та не є неприйнятною з інших підстав. Відповідно вона має бути визнана прийнятною.

### B. ЩОДО СУТІ

41. Суд повторює, що розумність тривалості провадження має оцінюватись у світлі обставин справи та наступних критеріїв: складність справи, поведінка заявника та відповідних державних органів, а також важливість спору для заявника (див., серед багатьох інших, рішення у справі «Фрідлендер проти Франції» (Frydlender v. France), № 30979/96, п. 43, ЄСПЛ 2000-VII).

42. Суд неодноразово встановлював порушення пункту 1 статті 6 Конвенції у справах, що порушували схожі питання (див. справу «Фрідлендер» (Frydlender), згадану вище).

43. Дослідивши всі надані матеріали справи, Суд зазначає, що Уряд не навів жодного факту чи переконливого аргументу, який дозволив би дійти іншого висновку у цій справі. Беручи до уваги практику Суду з цього питання, Суд вважає, що у цій справі тривалість провадження є надмірною та не відповідає вимозі «розумного строку». Таким чином, у цій справі було порушено пункт 1 статті 6 Конвенції.

## II. СТВЕРДЖУВАНЕ ПОРУШЕННЯ СТАТТІ 1 ПЕРШОГО ПРОТОКОЛУ ДО КОНВЕНЦІЇ

44. Також заявник скаржився за статтею 1 Першого протоколу до Конвенції на незаконне втручання у його право на власність.

45. Уряд вважав, що заявник не є жертвою стверджуваного порушення статті 1 Першого протоколу до Конвенції, оскільки провадження все ще триває. Уряд вважав, що ця скарга є несумісною із правилом *ratione personae*. Заявник погодився із Урядом, що ця скарга за статтею 1 Першого протоколу залежить від остаточного рішення у справі на національному рівні, та запропонував Суду дочекатися такого рішення.

46. У зв'язку з цим Суд зазначає, що кримінальне провадження, яке є підґрунтям цивільного позову заявника, все ще триває, як було зазначено вище. Суд зазначає, що заявник подав два цивільних позови, які до цього часу не вирішені: позов стосовно літака як такого та позов стосовно завданої шкоди. Позов щодо літака розглядається в ході кримінального провадження та відповідно, як стверджує Уряд, з цим погодився і заявник, розгляд позову стосовно літака, поки триває кримінальне провадження, є передчасним. Національні суди відмовили у розгляді позову про відшкодування в ході кримінального провадження, проте у заявника залишається можливість ініціювати позовне провадження щодо відшкодування шкоди як зараз, так і одразу після закінчення кримінального провадження. Отже, скарги щодо цього є також передчасними. Суд хотів би зазначити, що після ухвалення відповідних остаточних рішень заявник зможе знову подати скаргу до Суду, якщо він все ще вважатиме себе жертвою стверджуваного порушення статті 1 Першого протоколу до Конвенції (див. «Меріт проти України» (*Merit v. Ukraine*), заява № 66561/01, пункт 48, рішення від 30 березня 2004 року). Суд вважає, що ця частина заяви має бути відхилена відповідно до пунктів 1 та 4 статті 35 Конвенції.

## III. ІНШІ СТВЕРДЖУВАНІ ПОРУШЕННЯ КОНВЕНЦІЇ

47. Заявник також скаржився за пунктами 1 та 3 статті 6 Конвенції на несправедливість провадження стосовно нього та обвинувачення у кримінальній справі, а також на відсутність безсторонності національних судів та неналежний розгляд його аргументів.

48. Суд, виходячи з сукупності наявних матеріалів, не встановив в тій мірі, в якій він є повноважним вивчати заявлені скарги, жодних ознак несправедливого втручання або порушення цих статей та відхиляє цю частину заяви відповідно до пунктів 1, 3 і 4 статті 35 Конвенції як явно необґрунтовану.

## IV. ЗАСТОСУВАННЯ СТАТТІ 41 КОНВЕНЦІЇ

49. 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».*

50. Заявник не висунув вимоги щодо справедливої сатисфакції. Таким чином, Суд вирішує, що немає підстав присуджувати жодних сум щодо цього.

ЗА ЦИХ ПІДСТАВ СУД ОДНОГОЛОСНО

1. *Оголошує* скаргу стосовно надмірної тривалості провадження прийнятною, а решту заяви — непринятною.
2. *Постановляє*, що у цій справі було порушення пункту 1 статті 6 Конвенції.

Вчинено англійською мовою та повідомлено письмово 12 червня 2008 року відповідно до пунктів 2 та 3 правила 77 Регламенту Суду.

Клаудія ВЕСТЕРДІК  
(Claudia Westerdiek)  
Секретар

Пеер ЛОРЕНЦЕН  
(Peer Lorenzen)  
Голова