

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ДЕРЖАВИ У СПРАВАХ, ПОВ'ЯЗАНИХ ІЗ ДТП ЗІ СМЕРТЕЛЬНИМИ НАСЛІДКАМИ, НА ОСНОВІ ПРИНЦИПІВ ЄСПЛ

STATE RESPONSIBILITY IN CASES RELATED TO ACCIDENTS WITH DEADLY CONSEQUENCES BASED ON THE PRINCIPLES OF THE ECHR

Музичук К.С., д.ю.н.,
професор кафедри кримінального права і процесу
Волинський національний університет імені Лесі Українки

У статті розглядається відповідальність держави у випадках ДТП зі смертельними наслідками з допомогою принципів ЄСПЛ. На основі вивчення практики ЄСПЛ відібрано справи, у яких відповідальність держави за порушення права на життя встановлювалась згідно зі ст. 2 ЄКПЛ. Із цієї множини справ відібрано ті, які стосуються відповідальності держави у випадках ДТП зі смертельними наслідками. Виділено принципи, яких дотримується Суд, встановлюючи недотримання державою позитивних обов'язків за ст. 2 стосовно нормативно-правової бази, включаючи міжнародні правові документи як засіб зниження смертності на дорогах. На основі узагальнення практики ЄСПЛ в аспекті безпеки дорожнього руху, визначено обов'язок національної влади країни-учасниці ЄКПЛ: мати комплекс превентивних заходів, спрямованих на забезпечення громадської безпеки та мінімізацію ДТП; забезпечення ефективного функціонування цих заходів на практиці.

Показано, що в основі якості нормативно-правової бази держави на основі ст. 2, Суд виходить з того, чи діяла ця база на користь, чи на шкоду людині. У конкретних справах прослідковано як Суд встановлює порушення матеріального аспекту ст. 2 Конвенції.

Виокремлено принципи, яких дотримується Суд, встановлюючи недотримання державою позитивних обов'язків за ст. 2 у процесуальному аспекті. Помічено, що з позиції процесуального аспекту ст. 2, Суд дотримується позиції того, що держава повинна мати ефективну незалежну судову систему для розгляду порушень безпеки дорожнього руху. Обґрунтовано, що ця система повинна бути спроможною оперативно встановлювати факти, притягувати до відповідальності винних і надавати жертві винагороду. Виділено принципи, якими керується Суд у подальших справах, оцінюючи дотримання позитивного обов'язку державою з позиції процесуального аспекту.

Кожен використаний демократичний принцип супроводжується детальним тлумаченням ЄСПЛ, наводиться значне число критеріїв правильного використання на практиці цих принципів. У конкретних справах прослідковано, як Суд встановлює порушення процесуального аспекту ст. 2.

Ключові слова: право на життя; нормативно-правова база; безпека дорожнього руху; відповідальність держави; дорожньо-транспортні пригоди.

The article considers the responsibility of the state in cases of fatal accidents using the principles of the ECHR. Based on the study of the case law of the European Court of Human Rights, cases were selected in which the state's liability for violation of the right to life was established in accordance with Article 2 of the ECHR. From this set of cases, those related to the responsibility of the state in cases of fatal accidents were selected. The principles followed by the Court in establishing non-compliance by the state with the positive obligations under Article 2 in relation to the legal framework, including international legal instruments as a means of reducing road deaths, are highlighted. Based on the generalization of the ECHR practice in the aspect of road safety, the obligation of the national authorities of the ECHR member state is defined: to have a set of preventive measures aimed at ensuring public safety and minimizing road accidents; ensuring the effective functioning of these measures in practice.

It is shown that based on the quality of the legal framework of the state on the basis of Article 2, the Court proceeds from whether this base acted in favor or to the detriment of man. In the present cases, the Court has found that there has been a violation of Article 2 of the Convention.

The principles followed by the Court in establishing non-compliance by the state with the positive obligations under Article 2 in the procedural aspect are highlighted. It is noted that from the point of view of the procedural aspect of Article 2, the Court adheres to the position that the state should have an effective independent judicial system for dealing with road safety violations. It is justified that this system should be able to quickly establish the facts, bring the perpetrators to justice and provide the victim with appropriate compensation. The principles followed by the Court in further cases, assessing the observance of a positive obligation by the state from the point of view of procedural aspect, are highlighted.

Each democratic principle used is accompanied by a detailed interpretation of the ECHR, a significant number of criteria for the correct application of these principles in practice. In specific cases, it is observed how the Court finds a violation of the procedural aspect of Article 2.

Key words: right to life; regulatory framework; road safety; responsibility of the state; road accidents.

Аналіз дослідження та постановка проблеми. Кількість смертей у дорожньо-транспортних пригодах (далі – ДТП) залежить від якості національного законодавства, яке регулює правила дорожнього руху (далі – ПДР) та забезпечує його ефективне застосування для захисту права на життя та покарання винних держави-підписанта Європейської конвенції з прав людини (далі – Конвенція). Оскільки право на життя гарантується ст. 2 Конвенції, то відповідальність держави за смерть людини в ДТП оцінюється Європейським судом з прав людини (далі – ЄСПЛ або Суд) на основі згаданої конвенційної норми. Аналіз рішень ЄСПЛ за останні десятиріччя показує, що наднаціональний судовий орган дотримується демократичних принципів у встановленні відповідальності держави за смерть людини в ДТП.

В Україні, як і в країнах ЄС, закони є якісними, якщо вони не суперечать правовому змісту прав і основоположних свобод Конвенції. Оскільки свободи з плином часу розширюються, то суддівського посилання на незмінні національні норми закону може виявитися недостатньо, адже закони не охоплюють згаданого розширення. Вихід

із ситуації очевидний: використовувати демократичні принципи Суду, правова сутність яких теж динамічно реагує на розширення змісту фундаментальних прав людини. До того ж, використання принципів постійно деталізується Судом залежно від обставин конкретної справи, з'являються нові принципи та формуються критерії їх дотримання державами (принципи розвиваються). Судді у відстоюванні прав і свобод людини повинні посилались на норми вітчизняного права, дотримуватись принципів ЄСПЛ і слідкувати за їх розвитком. Це забезпечить їм можливість здійснювати належний захист прав людини і не вийти за межі демократії в усіх випадках, включаючи справи, пов'язані із ДТП зі смертельними наслідками.

Хоча різноманітні аспекти забезпечення безпеки дорожнього руху (далі – БДР) у різний час досліджувалися як українськими, так і зарубіжними вченими (В.М. Бесчасний, М.Ю. Веселов, Т.О. Гуржій, Ю.О. Дубченко, Ю.С. Коллер, В.І. Приходько, Л.І. Сопільник, Т.А. Шумейко та ін.), все ж висвітлення використання принципів ЄСПЛ у справах, пов'язаних із ДТП зі смертельним наслідком, піднімалися недостатньо. Деякою мірою використання згаданих

принципів подавалось у коментарях і рекомендаціях Верховного Суду.

Метою статті є виокремлення принципів, які ЄСПЛ використовує для встановлення відповідальності держави у справах, пов'язаних із ДТП зі смертельними наслідками, та дослідження їх практичного використання у судовій практиці.

Виклад основного матеріалу. Відстоюючи права і основоположні свободи людини, задекларовані у Конвенції, ЄСПЛ посилається на демократичні принципи, ним же вироблені, які забезпечують спільне розуміння і додержання прав людини та дієвість політичної демократії [1, Преамбула].

Принципи ЄСПЛ є демократичними через те, що вони забезпечують узгодженість національного права (із збереженням національних особливостей) і практики ЄСПЛ завдяки дотриманню демократії [2, с. 109].

Відповідальність держав у справах, пов'язаних із ДТП зі смертельними наслідками, Суд встановлює на підставі ст. 2 Конвенції, оскільки ця норма є одним із фундаментальних положень і закріплює основну цінність демократичних суспільств. На думку Ради Європи держава не тільки має утримуватись від «умисного» позбавлення життя, але також приймати відповідні заходи для захисту життя осіб, що знаходяться під її юрисдикцією [3, п. 48; 4, п. 104; 5, п. 36; 6, п. 64]. Оскільки у справах про ДТП зі смертельним наслідком людина позбавляється життя, то Суд вважає, що в такому випадку не виключається застосування ст. 2 [7, п. 61].

У контексті дорожнього руху Суд вважає, що держави повинні створити законодавчу та адміністративні бази, покликані забезпечити ефективне стримування від загрози праву на життя [8, п. 135]. Об'єкт і мета Конвенції вимагають такого тлумачення її положень, щоб зробити її гарантії практичними й ефективними [9, п. 69]. Виходячи із сказаного, Суд покладає на державу обов'язок забезпечити ефективне функціонування законодавчої й адміністративної баз [6, п. 65].

У багатьох прецедентах щодо ефективного функціонування нормативно-правової бази відповідно до ст. 2, Суд вважає, що до обов'язку держави входить формування комплексу превентивних заходів, спрямованих на забезпечення громадської безпеки. Отже, регулюючий обов'язок держави включає в себе необхідні заходи щодо забезпечення виконання, включаючи нагляд і правозастосування [6, п. 66].

Суд тлумачить позитивний обов'язок держави згідно зі ст. 2 для будь-якої діяльності, в якій право на життя може бути поставлене під загрозу, держави повинні приймати розумні заходи для забезпечення безпеки людей, якщо це необхідно. Особливий акцент Суд робить на нормативних положеннях, які пов'язані з особливостями діяльності щодо рівня потенційного ризику для людей. Згадані заходи регулювання мають стосуватися ліцензування, встановлення та експлуатації [6, п. 67].

Дорожній рух Суд відносить до діяльності, яка здатна призвести до серйозних загроз життю людини. Хоча водіння є регульованим видом діяльності, безпека дорожнього руху, на думку Суду, залежить від багатьох факторів, серед яких: якість доріг, підготовка водіїв, діяльність правоохоронних органів у цій галузі [6, п. 68]. Узагальнивши особливості безпеки дорожнього руху, Суд вважає, що до обов'язків національних влад відносяться:

1) формування комплексу превентивних заходів, спрямованих на забезпечення громадської безпеки та мінімізацію ДТП [8, п. 135];

2) забезпечення ефективного функціонування цих заходів на практиці [6, п. 69].

Суд застерігає від того, щоб позитивний обов'язок не тлумачився як такий, що покладає на владу надмірне навантаження. Аргументами цього є непередбачуваність людської поведінки й оперативний вибір, який має бути зроблено з погляду пріоритетів і ресурсів. Саме тому Суд

вважає, що ступінь позитивних обов'язків у дорожньому русі залежить як від відповідних ризиків, так і від можливостей їх пом'якшення [6, п. 70].

З'ясовуючи, чи мало місце невиконання державою своїх регулюючих обов'язків стосовно дорожнього руху, Суд не ставить завданням абстрактний розгляд законів, а прагне встановити, чи їх застосування стосовно заявника чи померлого як таке, що викликало порушення Конвенції. Суд не може просто констатувати, що нормативно-правова база є недосконалою відповідно до ст. 2. Важливо показати, що вона діяла на шкоду людині [4, п. 107].

У справі «Смілянч проти Хорватії» (п'ятий водій позашляховика, що поїхав на червоне світло світлофора, збив мотоцикліста, який помер) Суд провів оцінку якості нормативно-правової бази Хорватії щодо ДТП зі смертельним наслідком. Ним встановлено, що порушення БДР розглядаються як злочини проти громадського добробуту і є небезпечними для суспільства. Вказані порушення БДР передбачають як кримінальні санкції, покарання за дрібні правопорушення, а також превентивні заходи у вигляді вилучення та конфіскації водійських прав, якщо існує ризик їх повторного здійснення правопорушником. Відповідне законодавство також передбачало введення обов'язку лікування тих, хто здійснив правопорушення під впливом наркотиків чи алкоголю. Передбачалась і можливість анулювання водійських прав за неодноразові порушення БДР [6, п. 40, 43, 45], покарання за водіння в нетверезому стані та перевищення швидкості як ефективний засіб недопущення ризиків для учасників дорожнього руху [6, п. 47–48], покарання за дрібні та кримінальні правопорушення, пов'язані з БДР [6, п. 49].

Окрім національної нормативно-правової бази, Суд наголошує на потребі враховувати міжнародні правові документи: матеріали ООН та ВОЗ про дотримання законів БДР як засобу зниження смертності на дорогах [6, п.п. 50–51], Валлійську декларацію ЄС, яка до основних причин ДТП відносить водіння в нетверезому стані та перевищення швидкості [6, п. 54].

До переліченого Суд додає те, що автомобілі можуть стати небезпечними через безвідповідальне чи необережне використання і можуть спричинити суспільну шкоду, тому держава повинна прагнути запобіганню ДТП, забезпечуючи за допомогою адекватних мір стримування та превентивних заходів дотримання відповідних правил, спрямованих на зниження ризиків небезпеки необережної, безвідповідальної поведінки під час дорожнього руху [6, п. 76].

На основі проведення якісної оцінки нормативно-правової бази Хорватії, Суд стверджує, що вона передбачала превентивні заходи, спрямовані на забезпечення громадської безпеки та мінімізацію ДТП і переходить до з'ясування того, чи ефективно діяла ця нормативно-правова база на практиці [6, п. 69, 77].

Суд констатує факти, зокрема, що перебування винуватця ДТП Д.М. в стані алкогольного сп'яніння знижує його здатність керувати автомобілем. Відповідно органи пов'язували таку поведінку з безвідповідальним водінням з умисним чи беззмисловим нехтуванням безпекою інших, яке виходить за рамки необачності, що викликало ДТП із смертельним наслідком і взяли винуватця під варту [6, п.п. 28, 38]. Розглядається й історія порушень ПДР винуватцем Д.М.: водіння в нетверезому стані; перевищення швидкості; недотримання дорожніх знаків; 32-разова реєстрація в поліції як винного за різного роду порушення ПДР; засудження за злочин з подвійною тимчасовою конфіскацією (на 3 місяці; на 3 дні) водійських прав; покарання штрафом, громадськими роботами чи доганою [6, п. 79]. Також Д.М. притягувався до кримінальної відповідальності за дрібні правопорушення, пов'язані із водінням в нетверезому стані та позбавлявся водійських прав терміном на 9 місяців. Це правопорушення Д.М. оскаржив у суді, проте його не було позбавлено водійських прав до

завершення судового розгляду. У рішенні суду першої інстанції було допущено помилку, яка полягала в неврахуванні того, що винуватець аварії Д.М. раніше був засуджений до штрафу без вилучення водійських прав [6, п. 80].

Перелічених фактів для Суду було достатньо, щоб влада Хорватії могла вважати Д.М. рецидивістом [6, п. 81]. Неefективність механізмів держави щодо незаконних дій Д.М. Суд вбачає і в тому, що влади припинили проти Д.М. розгляд десяти дрібних правопорушень в зв'язку з давністю і неналежним розглядом справ. Подібні дії влада Хорватії допустила у справі «Реметін проти Хорватії» [10, п. 29]. На думку Суду, невеликі штрафи та інші санкції до Д.М. не мали стримуючого ефекту і не привели його до поведінку у відповідність до ПДР [6, п. 82].

Попри прийняття національною владою певних мір проти Д.М., Суд вважає, що вона не змогла використати об'ємний та комплексний підхід у застосуванні ефективних стримуючих заходів для зниження факторів ризику щодо БДР. До таких заходів Суд відносить: анулювання водійських прав чи їх вилучення на більш тривалий період часу; введення дорожнього перевиховання; лікування від наркозалежності; більш суворі та стримуючі санкції. Прийняття таких заходів відповідало б механізмам, передбаченим нормативною базою та міжнародним стандартам, визнаним у Хорватії [6, п. 83].

Подібно до справи «Блякай та інші проти Хорватії» [11, п. 137, 157], Суд дотримується однакового принципу: не може робити припущень, чи склалися би події по-іншому, якби влада діяла інакше чи забезпечила ефективне застосування існуючої нормативно-правової бази щодо неодноразової протиправної поведінки Д.М., і не може стверджувати, що без пасивності та бездіяльності влади смерть не настала б. Проте Суд вважає це важливим та достатнім для притягнення держави до відповідальності за ст. 2 [6, п. 84]. На думку Суду, достатньо встановити багаторазову неспроможність національної влади на різних рівнях прийняти відповідні заходи щодо тривалої незаконної поведінки Д.М. Це сприяло б ефективному функціонуванню на практиці превентивних мір, спрямованих на забезпечення громадської безпеки та мінімізацію кількості ДТП. На основі сказаного Суд вбачає порушення матеріально-правової частини (позитивних обов'язків) ст. 2 Конвенції [6, п. 85–86].

Після з'ясування відповідності нормативно-правової бази позитивним обов'язкам держави за ст. 2, Суд переходить до процесуального аспекту ст. 2, наголошуючи, що позитивне зобов'язання за ст. 2 також поширюється на процесуальне позитивне зобов'язання мати ефективну незалежну судову систему для розгляду порушень БДР. Дотримуючись своїх принципів, наприклад у справі «Ніколає Вірджиліу Тенасе проти Румунії» [8, п. 137, 157], Суд тлумачить вимоги до цієї системи: вона повинна бути спроможною оперативності встановлювати факти, притягувати до відповідальності винних і надавати жертві винагороду. Ця процесуальна обставина є окремим і автономним обов'язком [12, п. 156, 159].

Окремий і автономний обов'язок, на думку Суду, це проводити ефективне офіційне розслідування, коли загинула людина, в тому числі і щодо нещасних випадків пов'язаних із ДТП [3, п. 51; 12, п. 194; 13, п. 170; 14, п. 137; 15, п. 73; 16, п. 73; 17, п. 56–65; 18, п. 28; 19, п. 63]. У справі «Ніколає Вірджиліу Тенасе проти Румунії» [8, п. 158–171] Суд дотримується наступних принципів, якими керується в подальших справах:

1) форма розслідування залежить від характеру втручання у право на життя. Ст. 2 може, а за певних обставин повинна, включати звернення до кримінального права. ... якщо смерть настала умисно, як правило, необхідне кримінальне розслідування [6, п. 88 (i)];

2) у випадках ненавмисного позбавлення життя, вимога наявності ефективної судової системи буде задоволена, чи самостійно, чи у поєднанні із засобом захисту у криміналь-

них судах, які у змозі встановити будь-яку відповідальність та отримати відповідне відшкодування [6, п. 88 (ii)];

3) у випадках ненавмисного позбавлення життя і появи виключних обставин, ефективне кримінальне розслідування необхідне для виконання процесуального зобов'язання за ст. 2. Приклад: добровільне чи безвідповідальне ігнорування приватною особою своїх законних обов'язків [6, п. 88 (iii)];

4) у ситуаціях, коли вимагається кримінальне розслідування, вид розслідування може варіюватись залежно від обставин. В усіх випадках розслідування має забезпечити ефективне застосування національного законодавства, тобто ефективно діяти на практиці. Це зобов'язання не результат, а лише засобів. Отже, сам факт, що судовий розгляд закінчився несприятливо для жертви, не означає, що держава не виконала свій позитивний обов'язок за ст. 2 [6, п. 88 (iv)];

5) до критеріїв, які в поєднанні визначають дотримання процесуальних вимог ст. 2 і дозволяють оцінити ступінь ефективності розслідування, відносяться: адекватність, ретельність, оперативність та розумна оперативність, незалежність, ефективна участь потерпілих та достатній громадський контроль [6, п. 88 (v)].

Доступність сторони потерпілого у судовому розгляді можлива в тій мірі, вважає Суд, в якій це необхідне для захисту його законних інтересів і не покладає на слідчі органи обов'язок задовольняти кожний запит про конкретну слідчу дію [20, п. 303–304]. Якщо офіційне розслідування призводить до порушення справи в національних судах, позитивний обов'язок держави потребує захисту права на життя з допомогою закону [9, п. 95; 6, п. 90; 21, п. 89]. Суд застерігає від того, що національні суди за жодних обставин не повинні винести вирок з довічним ув'язненням, оскільки існуватиме загроза злочинам залишитися непокараними [6, п. 90].

Виконання вироку Суд розглядає як невід'ємну частину процесуального обов'язку за ст. 2: виконувати свої кінцеві рішення без невиправданої затримки [22, п. 32; 23, п. 26; 6, п. 91; 24, п. 50].

Використання принципів, дотримуючись яких Суд встановлює порушення процесуального аспекту ст. 2, можна прослідкувати у вище згаданій справі «Смілянці проти Хорватії».

Суд вбачає, що поведінка Д.М., яка викликала ДТП, в результаті чого загинула людина, є необережним водінням з умисним беззмістовним нехтуванням безпеки інших та ПДР. Це вимагає звернення до кримінального права і винесення вироку у вигляді позбавлення волі. У порівнянні із справами, де смерть в ДТП викликана простою недбалістю, система цивільних засобів правового захисту може вважатись адекватною та достатньою [6, п. 92–93]. Суд відзначив факт оперативності поліції та прокуратури, які пред'явили Д.М. звинувачення в ДТП із смертельним наслідком до суду, який прийняв рішення, а згодом його підтвердив суд другої інстанції. У судових розглядах заявникам надавалась можливість брати участь та пропонувати свої аргументи. Такі дії органів державної влади не могли поставити під сумнів дотримання процесуального зобов'язання за ст. 2. Висунуті заявниками скарги на необ'єктивність деяких суддів Суд вважає необґрунтованими і бездоказовими [6, п. 94–95].

Суд звернув увагу на неадекватність вироку, винесеного за скоєння смерті та відстрочку виконання цього вироку [6, п. 96]. У цьому зв'язку Суд нагадав, що до його завдання не входить з'ясування правильності застосування судами кримінального права, зберігаючи при цьому певні можливості щодо перегляду і повноваження втручатися у випадках явної невідповідності між тяжкістю діяння та накладеним покаранням [25, п. 66; 26, п. 238; 6, п. 97]. Хоча кримінальне законодавство Хорватії передбачало позбавлення волі від 3 до 10 років, Суд встановив пору-

шення в роботі суду першої інстанції: Д.М. був засуджений до 2 років, а після відбування 14 місяців покарання – звільнений. До того ж, штраф, який був призначений Д.М., був нижче дозволеного законодавством мінімуму. Суд також зазначив, що суд першої інстанції Хорватії не взяв до уваги той факт, що Д.М. був раніше засуджений за кримінальні справи, кілька разів був оштрафований у справах про дрібні правопорушення. Суд відмічає посилення суду першої інстанції на те, що до здійснення злочину поведінка Д.М. відповідала закону, що контрастує із наведеними фактами поведінки в якості водія [6, п.п. 98–99].

Виходячи з того, що національне законодавство Хорватії передбачає позбавлення волі в терміновому порядку і що виконання вироку може бути відкладене при виняткових обставинах, Суд не бачить підстав відтермінування вироку на один рік після того, як воно стало остаточним [27, п. 31–32], підкреслюючи, що заявники кілька разів скаржилися на невиконання вироку Д.М. про позбавлення

волі [6, п. 100]. У цьому зв'язку Суд не вбачає необхідної старанності влад у виконанні вироку, а річне відтермінування вироку не вважає розумним.

Спираючись на виявлені недоліки, Суд приходять до висновку, що згідно зі ст. 2 ці недоліки дають підґрунтя стверджувати, що нормативно-правова база БДР Хорватії далека від суворості та мала незначний стримуючий ефект. На основі переліченого Суд вважає, що мало місце і порушення процесуального аспекту ст. 2 Конвенції [6, п. 102–103].

Висновки. На основі аналізу справ ЄСПЛ, пов'язаних із відповідальністю держави за ст. 2 Конвенції, а також справ, в яких розглядалися ДТП зі смертельними наслідками, вдалось виділити принципи, з допомогою яких Суд встановлює відповідальність держави у зв'язку із смертю людини у ДТП. Розглянуто принципи, на підставі яких оцінюється нормативно-правова база держави для захисту життя громадян від ДТП, та принципи, які визначають процесуальний аспект судового розгляду в згаданому аспекті.

ЛІТЕРАТУРА

1. Конвенція про захист прав людини і основоположних свобод з поправками, внесеними відповідно до положень Протоколів № 11 та 14 з Протоколами № 1,4,6,7,12 та 13. Страсбург : Секретаріат Європейського суду з прав людини. 2010. 24 с.
2. Музичук К.С. Демократичні основи судочинства (аспект інформаційних прав і свобод людини : монографія. Луцьк : Вежа-Друк, 2019. 528 с.
3. ЄСПЛ, справа «Кальвеллі та Чігліо проти Італії» (*Calvelliand Ciglio v. Italy*), № 32967/96, 17 січня 2002 р.
4. ЄСПЛ, справа «Фернандес де Олівейра проти Португалії» (*Fernandes de Olivejra v. Portugal*), № 78103/14, 31 січня 2019 р.
5. ЄСПЛ, справа «ЛСВ проти Сполученого Королівства» (*LCB v. the United Kingdom*), № 23413/94, 9 червня 1998 р.
6. ЄСПЛ, справа «Смілянч проти Хорватії» (*Smiljanic v. Croatia*), № 35983/14, 25 березня 2021 р.
7. ЄСПЛ, справа «Кавіт Тінарлюоглу проти Туреччини» (*Cavit Tinarlieli v. Turkey*), № 3648/04, 2 лютого 2016 р.
8. ЄСПЛ, справа «Ніколае Вірджиліу Тенасе проти Румунії» (*Nicolae Virgiliu Tanase v. Romania*), № 41720/13, 25 червня 2019 р.
9. ЄСПЛ, справа «Онерілдіз проти Туреччини» (*Oneriyildiz v. Turkey*), № 48939/99, 18 червня 2002 р.
10. ЄСПЛ, справа «Реметін проти Хорватії» (*Remetin v. Croatia*), № 29525/10, 11 грудня 2012 р.
11. ЄСПЛ, справа «Блякай та інші проти Туреччини» (*Bijakaj and Others v. Croatia*), № 74448/12, 18 вересня 2014 р.
12. ЄСПЛ, справа «Шіліх проти Словенії» (*Silih v. Slovenia*), № 71463/01, 09 квітня 2009 р.
13. ЄСПЛ, справа «Мустафа Тунч і Фере Тунч проти Туреччини» (*Mustafa Tunc and Fecire Tunc v. Turkey*), № 24014/05, 14 квітня 2015 р.
14. ЄСПЛ, справа «Лопез де Соуса Фернандес проти Португалії» (*Lopes de Sousa Fernandes v. Portugal*), № 56080/13, 19 грудня 2017 р.
15. ЄСПЛ, справа «Аль Фаєд проти Франції» (*Al Fayed v. France*), № 38501/02, 27 вересня 2007 р.
16. ЄСПЛ, справа «Асій Генк проти Туреччини» (*Asiye Genc v. Turkey*), № 24109/07, 27 січня 2015 р.
17. ЄСПЛ, справа «Орюк проти Туреччини» (*Oruk v. Turkey*), № 33647/04, 04 лютого 2014 р.
18. ЄСПЛ, справа «Райлен проти Молдовії» (*Railean v. Moldova*), № 23401/04, 05 січня 2010 р.
19. ЄСПЛ, справа «Сінім проти Туреччини» (*Sinim v. Turkey*), № 9441/10, 06 червня 2017 р.
20. ЄСПЛ, справа «Джуліані та Гарджіо проти Італії» (*Giuliani and Gaggio v. Italy*), № 23458/02, 24 березня 2011 р.
21. ЄСПЛ, справа «Баїч проти Хорватії» (*Bajic v. Croatia*), № 41108/10, 13 листопада 2012 р.
22. ЄСПЛ, справа «Кітановська-Станойкович проти бувшої югославської республіки Македонія» (*Kitanovska Stanojkovic and Others v. the former Yugoslav*), № 2319/14, 13 жовтня 2016 р.
23. ЄСПЛ, справа «Міннекер і Енгранд проти Бельгії» (*Minneker and Engrand v. Belgium*), № 45870/12, 07 лютого 2017 р.
24. ЄСПЛ, справа «Макучян і Мінасян проти Азербайджана та Угорщини» (*Makuchyan and Minasyan v. Azerbaijan and Hungary*), № 17224/13, 26 травня 2020 р.
25. ЄСПЛ, справа «А. проти Хорватії» (*A. v. Croatia*), № 55164/08, 14 жовтня 2010 р.
26. ЄСПЛ, справа «Армані да Сілва проти Сполученого Королівства» (*Armani Da Silva v. the United Kingdom*), № 5878/08, 30 березня 2016 р.
27. ЄСПЛ, справа «Золтай проти Угорщини та Ірландії» (*Zoltai v. Hungary and Ireland*), № 61946, 29 вересня 2015 р.