

Европейски съд по правата на човека

Хатън и други срещу Обединеното кралство
(Hatton and Others v. the United Kingdom)

Жалба № 36022/97

Решение от 8 юли 2003 г. на Голямото отделение на Съда

(резюме)*

Чл. 8: право на зачитане на личния и семеен живот и дома; **чл. 13:** право на ефективно вътрешноправно средство за защита

Чл. 8 може да се прилага в случаи, свързани с околната среда, без оглед на това дали замърсяването е директно причинено от държавата или нейната отговорност произтича от пропускане да регулира подходящо частната индустрия. Приложимите принципи са много сходни, независимо дали случаят се анализира от гледна точка на позитивното задължение на държавата или от гледна точка на изискването намесата от страна на властите в правата по чл. 8 да е оправдана съгласно т. 2 на разпоредбата.

В случаи, които касаят решения на държавата по екологични проблеми, Съдът може да прецени както съществуването на решението, за да се увери, че то е съвместимо с чл. 8, така и процеса на вземането му, за да установи дали е отдадено дължимото значение на интересите на отделния индивид.

От държавата се изисква да отдаде дължимото внимание на специфичните интереси, чието зачитане е длъжна да осигури по силата на чл. 8, но като общо правило трябва да й бъде предоставена възможност за избор между различните начини и средства за изпълнение на това задължение. Тъй като контролната функция на Съда е субсидиарна по своя характер, тя е ограничена до проверката дали дадено конкретно разрешение е постигнало справедлив баланс или не.

Когато става въпрос за сложни проблеми на екологичната и икономическата политика, процесът на вземане на управленческо решение трябва по необходимост да включва подходящи изследвания и проучвания, за да могат властите да постигнат справедлив баланс между различните конкуриращи засегнати интереси. Това обаче не означава, че подобни решения могат да бъдат взети само при наличието на подробни и поддаващи се на измерване данни за всеки един аспект на проблема, подлежащ на решаване.

Фактите по делото

Жалбоподатели по настоящето дело са осем граждани на Обединеното кралство, членове на Асоциацията за контрол на самолетния шум на летище Хийтроу и живеещи в близост до това летище. Те се оплакват, че в периода от

* Материалът е подготвен и предоставен от Фондация *Български адвокати за правата на човека*, като част от диск „Сборник материали по правата на човека”, издаден от НИП през 2007 г.

1993 г. до подаване на жалбата им пред Европейския съд броят на нощните полети на летище Хийтроу се е увеличил, което сериозно е смутило техния сън и им е причинило физически и емоционален дискомфорт.

Домовете на всички жалбоподатели били разположени в мислените шумови зони, очертани около летище Хийтроу, които според правителството отразяват средната степен на безпокойство, причинявано на гражданите от самолетен шум през деня. Били установени четири зони в зависимост от силата на шума: зона с ниска степен на безпокойство с шум до 57 dBA; зона със средна степен на безпокойство и сила на шума до 63 dBA; зона с висока степен на безпокойство и шум до 69 dBA и зона с много висока степен на безпокойство с шум 72 dBA.

Мерки за ограничаване на нощните полети на летище Хийтроу били въведени за първи път през 1962 г. и след това били ревизирани през определени периоди от време с оглед на променените условия. До 1993 г. полетите били регулирани главно посредством ограничаване на броя на кацанията и излитанията на самолети през нощта.

През 1990 г. Министерството на транспорта предприело ревизия на съществуващия режим, фокусирана върху създаването на нова класификация на използваните самолети и разработването на т. нар. система на квотни точки. През 1992 г. било извършено проучване сред 400 души, живеещи в околността на лондонски летища, за влиянието на самолетния шум върху съня им. То показало, че при много малка част от тях съществува риск от значително смущаване на нощния сън в резултат на самолетен шум и чувствителността само на около 2 до 3 % надвишава средната с повече от 60 %.

През януари 1993 г. правителството публикувало доклад относно предложената нова схема за регулиране на нощните полети на трите основни лондонски летища, между които и Хийтроу. В него били посочени главните цели на извършената ревизия, между които били защитата на местното население от прекомерен самолетен шум през нощта и отчитане на икономическите интереси, свързани с авиационния бизнес. Според авторите на доклада, направените предложения запазвали справедливия баланс между различните интереси и по-значително ограничаване на нощните полети щяло да се отрази отрицателно върху икономиката на Обединеното кралство. Като се позовавал на проведеното през 1992 г. проучване, докладът заключавал, че смущенията от самолетен шум могат да бъдат определени като незначителни на фона на общите средни нива на различни смущения, които като цяло не създавали опасност за здравето и благосъстоянието на населението.

На 6 юли 1993 г. властите обявили намерението си да установят считано от м. октомври 1993 г. квотна схема на ограничения на нощните полети. Схемата въвеждала квоти на шума за определен период през нощта, като за всеки модел самолет били определени “квотни точки” между 0.5 КТ (за най-безшумните) и 16 КТ (за най-шумните). За всяко летище бил предписан максимален брой квотни точки и реализираните полети трябвало да останат в рамките на така определения лимит. По този начин на авиооператорите била дадена възможност да избират дали да използват повече на брой и по-безшумни самолети или да летят с по-малко и по-шумни самолети. Схемата определяла “нощта” като времето между 23.00 ч. и 7.00 ч., а нощният квотен период обхващал часовете между 23.30 ч. и 6.00 ч. Авиооператорите нямали право да насрочват през нощта кацане или излитане на по-шумните самолети, а по време на нощния квотен период полетите

били ограничени посредством фиксиране на максималния им брой и шумова квота, които били определяни за всеки сезон.

Местните власти в районите около летищата поискали съдебна проверка на решението за въвеждане на схемата от 1993 г. В резултат на постановените няколко съдебни решения схемата била изменена, като допълнително бил приет общ максимален брой на полетите. Съдебните спорове около схемата продължили и в крайна сметка тя била обявена за законосъобразна с решение от м. юли 1996 г.

През 1998 и 1999 г. била извършена следваща ревизия на схемата и в публикувания доклад правителството посочвало, че за да се спази справедливият баланс между различните конкуриращи интереси, регулирането на нощните полети трябва да се основава върху съотношението между самолетния шум и въздействието върху съня на местното население, като под въздействие следва да се разбира както смущаването на съня, така и възпрепятстването му. Били предприети допълнителни изследвания в тази насока.

Резюме на решението на Европейския съд

I. Твърдяното нарушение на чл. 8 от Конвенцията

84. Жалбоподателите твърдят, че установената през 1993 г. правителствена политика по отношение на нощните полети на летище Хийтроу е нарушила правата им по чл. 8 от Конвенцията. Правителството отрича в настоящия случай да е извършено каквото и да е нарушение на Конвенцията.

A. Основни принципи

1. Решението на отделението

85-86. В своето решение от 2 октомври 2001 г. отделението на Съда е анализирано оплакванията на жалбоподателите от гледна точка на позитивното задължение на държавата да предприеме разумни и подходящи мерки за гарантиране на правата им по чл. 8, т. 1 (виж § 95 от решението му).

Отделението е подчертало, че за постигане на изисквания се баланс между интересите на индивида и на общността държавата трябва да вземе предвид всички релевантни съображения и че в особено деликатната сфера на защитата на околната среда простото позоваване на икономическото благосъстояние на страната не е достатъчно, за да натежи над правата на другите. От държавата се изисква да ограничи доколкото е възможно намесата в правата по чл. 8, като се опита да намери алтернативни разрешения и като се стреми да постигне своите цели по най-малко обременителния за човешките права начин. За това е нужно съответният проект да се предшества от адекватно и цялостно изследване и проучване с цел да бъде намерено най-доброто възможно разрешение, което наистина да постигне правилния баланс (виж пак там, § 97).

2. Становища на страните

a) Правителството

87-89. Пред Голямото отделение правителството остро критикува концепцията за “минималната намеса”, възприета от отделението. В конкретния

контекст този подход влизал в противоречие с постоянната практика на Съда и ограничавал прекомерно свободата на преценка, предоставена на държавата в области, налагащи спазването на труден и комплексен баланс между различни конкуриращи интереси и фактори. По отношение на регулирането на нощните полети не съществувала една единствена правилна политика. Положението било сходно с благоустройствената политика, по отношение на която Съдът в постоянната си практика приемал, че националните власти са в по-добро положение да преценят нуждите и условията в техните държави. Поради субсидиарната роля на Европейския съд, не било уместно той да изследва детайлно информацията, която правителството би следвало да вземе предвид, щом отсъстват данни за произволност или очевидна неадекватност на извършеното проучване.

б) Жалбоподателите

90-93. Жалбоподателите отбелязват, че както Съдът вече е приемал в практиката си, прекомерният шум от прелитащи самолети може да наруши правата по чл. 8 на засегнатите лица и държавата има позитивно задължение да ги защити. Предишни дела по чл. 8 сочели, че това задължение не е изпълнено, когато държавата не е спазила справедливия баланс между интересите на отделния индивид и обществото като цяло или когато са извършени процедурни нарушения като неразкриване на информация, пропуск решението да се основе на релевантните съображения или да се посочат относими и достатъчни основания за намесата. Свободата на преценка на държавата зависела от конкретните обстоятелства и в настоящия случай трябвало да бъде ограничена, тъй като лишаването от сън поради прекомерен шум, подобно на нечовешкото или унижително третиране, трябвало да се преценява по еднакви стандарти във всички договарящи държави. При това в случаи като настоящия, в които се констатира процедурно нарушение – пропуск на правителството да събере необходимите за вземане на решение доказателства, доктрината за свободата на преценка нямала място, тъй като международният съдия бил в състояние да прецени адекватността на процедурните гаранции. Освен на основанията, посочени от отделението, нарушение на чл. 8 можело да се констатира и на основание, че не са предприети необходимите стъпки за защита на установените в разпоредбата права, че не са изтъкнати релевантни и достатъчни основания за намесата или че не е постигнат справедлив баланс между конкуриращите интереси.

3. Становище на третите лица

94-95. Становище по делото е изразила организацията “Приятелите на Земята”. Тя се съгласява с решението на отделението, което според нея е в унисон с развитието на националното и международното право, регулиращо връзката между човешките права и околната среда. Британските авиолинии не са взели становище по приложимите общи принципи.

4. Преценката на Съда

96. Съдът припомня, че в Конвенцията не се съдържа изрично формулирано право на чиста и тиха околна среда, но когато индивидът е директно и сериозно засегнат от шум или друго замърсяване, може да се породи проблем по

чл. 8. Така, по делото [Пауел и Райнер с/у Обединеното кралство](#)¹ (решение от 21.02.1990 г., А.172, § 40) Съдът е приел, че чл. 8 е приложим, тъй като качеството на личния живот на всеки от жалбоподателите и възможността им да се ползват от удобствата на домовете си са били сериозно засегнати от шума, предизвикан от дневните полети на летище Хийтроу. Също така, по делото [Лопез Остра с/у Испания](#)² (решение от 9.12.1994 г., А.303-С, § 51) той е стигнал до заключението, че чл. 8 може да включва правото на защита срещу сериозно екологично замърсяване, тъй като подобен род проблеми биха могли да засегнат нормалното съществуване на индивида и да му попречат да ползва жилището си по такъв начин, че да накърнят неговия личен и семеен живот, макар и без да застрашават сериозно здравето му. По делото [Гуера и др. с/у Италия](#)³ (решение от 19.02.1998 г., Reports of Judgments and Decisions 1998-I, § 57) Съдът е постановил, че прякото отражение на вредните емисии върху правото на жалбоподателите на зачитане на техния личен и семеен живот означава, че чл. 8 е приложим.

97. В същото време Съдът припомня субсидиарната роля на Конвенцията и подчертава, че националните власти са по принцип в по-добро положение от международния съд да преценяват местните нужди и условия (виж например [Хендисайд с/у Обединеното кралство](#)⁴, 7.12.1976 г., А.24, § 48). Становището им е от особено значение по въпроси от сферата на общата държавна политика, по които мненията в едно демократично общество нормално могат да се различават чувствително (виж [Джеймс и др. с/у Обединеното кралство](#)⁵, 21.02.1986 г., А.98, стр. 32, § 46, където Съдът е намерил за естествено свободата на преценка, с която законодателят разполага при прилагането на социалната и икономическа политика, да бъде широка).

“98. Чл. 8 може да се прилага в случаи, свързани с околната среда, без оглед на това дали замърсяването е директно причинено от държавата или нейната отговорност произтича от пропускане да регулира подходящо частната индустрия. Независимо дали случаят ще се анализира от гледна точка на позитивното задължение на държавата да предприеме разумни и подходящи мерки за осигуряване на правата на жалбоподателите по т. 1 на чл. 8 или от гледна точка на това доколко намесата от страна на публичните власти е оправдана съгласно т. 2, приложимите принципи са много сходни. И в двата случая трябва да се вземе предвид справедливият баланс, който следва да бъде спазен между конкуриращите интереси на индивида и обществото като цяло, и при всички положения държавата разполага със свобода на преценка в известни граници при определяне на мерките, които да бъдат предприети за осигуряване на съответствие с Конвенцията. Освен това, дори и по отношение на позитивните задължения, произтичащи от т. 1 на чл. 8, за установяването на изисквания се баланс от определено значение могат да бъдат и целите, посочени в т. 2 (виж цитираните [Пауел и Райнер с/у Обединеното кралство](#), § 41, и [Лопез Остра с/у Испания](#), § 51).

99. Съдът счита, че в случаи като настоящия, които касаят решения на държавата по екологични проблеми, неговото изследване може да включва два аспекта. Първо, Съдът може да прецени съществуването на решението на правителството, за да се увери, че то е съвместимо с чл. 8. Второ, той може да

¹ Powell and Rayner v. the United Kingdom

² López Ostra v. Spain

³ Guerra v. Italy

⁴ Handyside v. the United Kingdom

⁵ James and Others v. the United Kingdom

изследва процеса на вземане на решението, за да установи дали е отдадено дължимото значение на интересите на отделния индивид.”

100. По отношение на проверката по същество Съдът е приел в практиката си, че на държавата следва да бъде предоставена широка свобода на преценка. Например по делото *Пауел и Райнер* той е посочил, че “безспорно Комисията или Съдът не могат да заместят преценката на националните власти по въпроса коя е най-добрата политика в такава сложна социална и техническа област”, каквато е регулирането на прекомерния шум от прелитащи самолети и вътрешноправните средства за защита, които да бъдат предоставени на гражданите (виж там § 44).

101. Съдът е признал на държавата широка свобода на преценка и в други случаи, засягащи екологични проблеми, например такива свързани с устройството на територията. Съображенията за това са изложени в решението по делото *Бъкли с/у Обединеното кралство*⁶ (решение от 25.09.1996 г., *Reports of Judgments and Decisions* 1996-IV, §§ 74-77), по което жалбоподателката се е оплакала, че ѝ е било отказано разрешение да разположи каравана за живеене в собствения ѝ имот. По това дело Съдът е постановил, че “задача на националните власти е да извършат първоначалната преценка на необходимостта от намеса що се отнася до приложимото законодателство и конкретните мерки, които да бъдат предприети ... Въпреки свободата на преценка, с която разполагат, тяхното решение подлежи на проверка от страна на Съда за това дали е съобразено с изискванията на Конвенцията. Границите на свободата на преценка не са еднакви във всеки случай, а се променят в зависимост от контекста ... Релевантни фактори са характера на засегнатото право, неговото значение за индивида и естеството на предприетите действия.” Съдът е припомнил, че благоустройствените схеми предполагат решения по изпълнението на приетата в интерес на обществото политика, които са постановени в условията на свобода на преценката и Съдът не може да ги замени със собственото си виждане по въпроса коя е най-правилната благоустройствена политика или кои са най-подходящите индивидуални мерки в подобни случаи. Доколкото упражняването на дискреция, включващо оценка на множество фактори с местно значение, е присъщо на избора и провеждането на политиката по устройство на териториите, националните власти разполагат с широка свобода на преценка. По въпросното дело Съдът е подчертал също, че “не може да пренебрегне факта, че интересите на обществото следва да бъдат съпоставени с правото на жалбоподателката на зачитане на нейния дом ... Важността на това право за жалбоподателката и нейното семейство също трябва да бъде взета предвид при определяне на границите на свободата на преценка, предоставена на държавата. Каквито и дискреционни правомощия за намеса в упражняването на правата по Конвенцията да са предоставени на националните власти, съществуващите за гражданите процедурни гаранции ще бъдат от особено значение за преценката дали при правната уредба държавата е останала в [тези] граници ... [И] макар чл. 8 да не съдържа конкретни процедурни изисквания, процесът по приемане на обуславящото намесата решение трябва да бъде справедлив и годен да осигури дължимото уважение на защитените от чл. 8 интереси на индивида ... Задачата на Съда е да реши дали в светлината на гореизложените принципи основанията, изтъкнати като оправдание за въпросната намеса, са релевантни и достатъчни по смисъла на чл. 8, т. 2”.

“102. Съдът вече е приемал, че когато политиката на правителството, провеждана под формата на наказателни закони, засяга особено интимен аспект

⁶ Buckley v. the United Kingdom

от личния живот на индивида, обхватът на предоставената на държавата свобода на преценка ще бъде ограничен (виж [Дъджън с/у Обединеното кралство](#)⁷, 22.10.1981 г., А-45, стр. 21, § 52).

103. В случая Съдът е изправен пред две противоположни гледни точки що се отнася до обхвата на свободата на преценка: от една страна, според правителството границите на свободата на преценка трябва да бъдат широки, тъй като случаят касае въпроси, спадащи към общата политика на държавата, а от друга страна жалбоподателите твърдят, че засягането на възможността им за сън налага тесни граници, поради “интимния” характер на защитеното право. Този конфликт в позициите относно свободата на преценка може да бъде разрешен само с оглед на конкретните обстоятелства на даден случай.

104. Във връзка с проверката си по отношение на процеса на вземане на решения в случай, касаещи екологични въпроси, Съдът следва да обсъди всички процедурни аспекти, включително характера на политиката или решението, за които става дума, степента, в която мнението на гражданите (включително на жалбоподателите) е взето предвид в хода на производството и съществуващите процесуални гаранции.”

Б. Преценка на фактите по настоящия случай в светлината на горните принципи

1. Решението на отделението

105. Отделението е приело, че като е допуснало засилване на нощния самолетен шум при действието на схемата от 1993 г. правителството не е изпълнило своето позитивно задължение пряко или посредством възлагане на независимо проучване критично да оцени значението на нощните полети за икономиката на страната. Преди въвеждането на спорната схема то провело само частично изследване за въздействието от нощния самолетен шум върху местното население, без да проучи проблема с възпрепятстването на съня. “Скромните” стъпки, предприети за намаляване на нощния шум, според отделението не могат да бъдат окачествени като “необходимите мерки” за защита на жалбоподателите. То е заключило, че “при липсата на какъвто и да е сериозен опит за определяне степента или отражението на упражненото въздействие върху съня на жалбоподателите и при отсъствието на предварително специално и пълно проучване с цел да се намери най-малко обременителното за човешките права решение, не може да се приеме, че при установяването на схемата от 1993 г., съпоставяйки намесата с икономическите интереси на страната, правителството е спазило изисквания се баланс”

2. Аргументите на страните

а) Правителството

106-107. Правителството признава, че шумът от самолети през нощта е могъл да смути съня на жалбоподателите или да му попречи, но приканва Съда да разгледа критично техните оплаквания, доколкото домовете им имали различно местоположение спрямо пистите на летището и всеки от тях бил изложен на

⁷ Dudgeon v. the United Kingdom

различни по интензитет шумови смущения. Освен това, пазарната цена на жилищата им не се понижала. Правителството подчертава още, че отмяната на нощните полети на летище Хийтроу сериозно би намалила неговата конкурентоспособност спрямо другите централни европейски летища. Нощните приземявания на Хийтроу били основно между 4.00 ч. и 6.00 ч., а напоследък – не по-рано от 4.30 ч.

108-110. Правителството се позовава на редица изследвания и проучвания, проведени в продължителен период, по отношение на влиянието на самолетния шум върху живеещите в близост до големите летища. Признава, че по схемата от 1993 г. полетите във времето между 6.00 ч. и 6.30 ч. през зимата действително са се увеличили, но за сметка на това между 23.30 ч. и 6.00 ч. се наблюдавало подобряване на ситуацията, благодарение на въведената система за насърчаване използването на по-безшумни самолети през нощта.

б) Жалбоподателите

111-114. Жалбоподателите подчертават, че макар много малка част от полетите да са се осъществявали във времето от 23.30 ч. до 6.00 ч., предизвиканите от тях смущения са били значителни, защото са засегнали много хора и защото естеството на разстройството на съня било такова, че след като веднъж се събуди, човек не може да заспи повече дори и при малък брой полети. Те поддържат още, че нощният шум, на който са били изложени, често е надвишавал международните стандарти и че схемата от 1993 г. е довела до увеличаване на нощните полети и общо влошаване на шумовата ситуация. Изтъкват липсата на изследвания относно пречките за съня и относно икономическата полза от полети през нощта.

3. Третите лица

115. Авиокомпанията British Airways, подкрепена от две браншови асоциации, поддържа, че нощните полети на летище Хийтроу играят жизненоважна роля за икономиката на Обединеното кралство и забраната или намаляването им би могло да нанесе значителни щети на авиационната индустрия в страната.

4. Преценката на Съда

116-117. Спорът в настоящия случай се отнася до начина, по който жалбоподателите са били засегнати от прилагането на схемата от 1993 г. за регулиране на нощните полети на летище Хийтроу, чиято декларирана цел е била едновременно защита на местните жители от прекомерния нощен шум и отчитане на сериозните икономически интереси. Смущенията на съня, причинени от самолетния шум, са били приети за незначителни въз основа на данните от проведено през 1992 г. изследване, на което правителството се е позовало и при ревизията на уредбата на нощните полети през 1998/99 г., когато е била призната нуждата от допълнителни проучвания главно по отношение на препятстването на съня и такива са били поръчани.

118. Съдът не се съмнява, че прилагането на схемата от 1993 г. е било в състояние да повлияе отрицателно върху качеството на личния живот на жалбоподателите и възможността им да се ползват от удобствата на домовете си.

Всеки от жалбоподателите е описал начина, по който е бил засегнат, и Съдът не вижда причини за недоверие в искреността на техните твърдения в тази насока. Наистина, те не са представили доказателства за твърдяната степен на неудобство и по-специално не са оборили информацията на правителството относно дневния шум, измерен около домовете им. Тъй като обаче чувствителността към шум има и субективен елемент, както е показало и изследването от 1992 г., причиненото на засегнатите лица неудобство ще зависи не само от разположението на домовете им спрямо самолетните писти, но също и от индивидуалното им предразположение към смущения от шум. В настоящия случай е възможно степента на смущение да варира при различните жалбоподатели, но Съдът не може да се съгласи с правителството, че те въобще не са били засегнати от въпросната схема или са били засегнати в пренебрежима степен.

119. Съдът отбелязва, че в случая смущенията в резултат на самолетния шум не са били причинени от държавата или от нейни длъжностни лица, а произтичат от дейността на частни лица, макар да може да се твърди, че промените, въведени със схемата от 1993 г., съставляват пряка намеса от страна на държавата в правата на засегнатите лица по чл. 8. От друга страна, отговорността на държавата в случаи, които касаят опазването на околната среда, може да се породии от пропуската ѝ да регулира частната индустрия по начин, гарантиращ зачитане на правата по чл. 8 от Конвенцията. Както бе подчертано в § 98 по-горе, приложимите принципи са много сходни, независимо дали случаят се анализира от гледна точка на позитивното задължение на държавата или от гледна точка на изискването намесата от страна на публичните власти в правата по чл. 8 да е оправдана съгласно т. 2 на разпоредбата. Ето защо, Съдът не следва да решава дали случаят попада в едната или в другата категория, а трябва да прецени дали при прилагането на схемата от 1993 г. за регулиране на нощните полети на летище Хийтроу е постигнат справедлив баланс между конкуриращите интереси на всеки от жалбоподателите и на обществото като цяло.

120. Съдът припомня, че по предишни дела, свързани с опазването на околната среда, намерените нарушения на Конвенцията са произтичали от пропуската на националните власти да се съобразят с някое от изискванията на вътрешното право (*Лопез Остра* и *Гуера*, цитирани по-горе). Този елемент на несъответствие с вътрешното право изцяло отсъства в настоящия случай. Жалбоподателите не са направили подобно оплакване, а по повод оспорване от местните власти схемата е била обявена за законосъобразна.

121. Като оправдание за схемата на нощните полети от 1993 г. правителството сочи не само икономическите интереси на търговските субекти и техните клиенти, но преди всичко икономическите интереси на държавата като цяло, които според него породили необходимостта от въздействие, поне до определена степен, върху правата по чл. 8 на лицата, засегнати от схемата. Съдът отбелязва, че в светлината на допустимите ограничения на правата по т. 2 на чл. 8 правителството легитимно е взело предвид тези интереси при провеждането на своята политика.

122. Трябва да се провери дали държавата е постигнала справедлив баланс между въпросните интереси и конкуриращите интереси на лицата, в това число и жалбоподателите, които са понесли смущения от самолетния шум. “Защитата на околната среда трябва да се взема предвид от държавите, когато действат в границите на свободата си на преценка, както и от Съда, когато проверява дали тези граници са спазени, но не е удачно Съдът да възприема специален подход в

това отношение с оглед някакъв специален статут на свързаните с околната среда човешки права.”

123. Съдът отбелязва, че въвеждането на схемата на нощните полети от 1993 г. е било обща мярка, която не е била насочена конкретно към жалбоподателите, въпреки че е имала очевидни последици за тях и за други лица, намиращи се в същото положение. Понесените от жалбоподателите смущения на съня обаче не са нарушили някой аспект от личния им живот по начин, който да е подобен на начина на въздействие на наказателните мерки, разгледани по делото *Дъджън*, така че да се налага особено ограничен обхват на свободата на преценка на държавата. В случая е релевантно по-скоро общото правило, което се прилага по отношение на решения от сферата на общата държавна политика, още повече че то може да бъде използвано дори и спрямо индивидуални мерки, взети в рамките на общата политика, както е по споменатото дело *Бъкли* (виж § 101). От държавата се изисква да отдаде дължимото внимание на специфичните интереси, чието зачитане е длъжна да осигури по силата на чл. 8, но като общо правило трябва да й бъде предоставена възможност за избор между различните начини и средства за изпълнение на това задължение. Тъй като контролната функция на Съда е субсидиарна по своя характер, тя е ограничена до проверката дали дадено конкретно разрешение е постигнало справедлив баланс или не.

124. По настоящето дело е трудно да се установи дали схемата от 1993 г. действително е влошила ситуацията с шума през нощта, както твърдят жалбоподателите и отрича правителството. Съдът не е в състояние да стигне до заключение по този въпрос, но във всички случаи не вижда данни за несъвместимост на въведения режим с чл. 8.

125. Дали при прилагането на този режим е бил спазен правилният баланс между засегнатите права по чл. 8 и конкуриращите интереси на обществото, зависи от отдадената им относителната тежест. Съдът приема, че предвид общия характер на предприетите мерки властите са имали основание да се позоват на наличните статистически данни за средното отражение на шума. Съгласно доклада от 1993 г., доколкото смущения на съня в резултат на самолетен шум са установени при малък брой лица, те могат да бъдат третирани като незначителни на фона на общите резултати. Това обаче не означава, че безпокойството на засегнатите лица е било напълно пренебрегнато. Напротив, главната цел на приетата схема е била да се ограничат шумовите смущения за местните жители до една приемливо ниво. Освен това, наложило се е разбирането, че предвид променящите се условия използваните мерки следва да бъдат непрекъснато контролирани.

126. По отношение на икономическите интереси, влизащи в конфликт с интереса от ограничаване или спиране на полетите през нощта, Съдът отбелязва, че нощните полети поне до известна степен са спомагали за развитието на икономиката като цяло. Въпреки че не разполага с точни данни за икономическата цена на прекратяването на определени нощни полети, от представената от правителството информация Съдът може да се направи извода, че съществува връзка между въздушните комуникации като цяло и нощните полети, особено от дестинации в Далечния изток. Без колебание може да се приеме, че съществува икономически интерес от поддържането на редовни полети до Лондон от отдалечени дестинации, и е трудно, ако не и невъзможно, да се постави ясна разграничителна линия между интересите на авиационната индустрия и икономическите интереси на страната като цяло. Авиокомпаниите обаче не могат да осъществяват дейността си както намерят за добре, тъй като са

наложени съществени ограничения на свободата им на действие, в това число и ограниченията на нощните полети, прилагащи се на летище Хийтроу. Съдът отбелязва, че приетата в крайна сметка схема на нощните полети е по-строга от първоначалните предвиждания, а впоследствие са били наложени и допълнителни ограничения.

127. Друг фактор, който е от значение за преценката дали е спазен точният баланс, е съществуването на мерки за смекчаване на въздействието на самолетния шум като цяло и на нощния шум в частност, каквито са били предприети в настоящия случай. Съдът отбелязва също така, че жалбоподателите не са оспорили твърденията на правителството, че цената на жилищата им в района на летището не е била чувствително засегната като последица от самолетния шум. “Съдът счита за разумно, при преценката на въздействието на дадена обща държавна политика върху гражданите, населяващи определен район, да вземе предвид тяхната възможност да напуснат този район. Когато само ограничен брой лица в даден район (2 до 3 % според изследването на съня от 1992 г.) са особено засегнати от предприета обща мярка, за цялостната преценка доколко тази мярка е разумна от значение трябва да бъде и фактът, че те могат, ако решат, да се преместят някъде другаде без да претърпят финансови загуби.”

128. “По отношение на процедурния аспект на случая Съдът отбелязва, че когато става въпрос за сложни проблеми на екологичната и икономическата политика, както е в настоящия случай, процесът на вземане на управленческо решение трябва по необходимост да включва подходящи изследвания и проучвания, за да могат властите да постигнат справедлив баланс между различните конкуриращи засегнати интереси. Това обаче не означава, че подобни решения могат да бъдат взети само при наличието на подробни и поддаващи се на измерване данни за всеки един аспект на проблема, подлежащ на решаване.” В това отношение от значение е постоянният контрол, осъществяван от властите, и фактът, че спорната схема е последната от поредица мерки за ограничаване на нощните полети, като всяка нова схема е отчитала проучванията и подобренията, извършени през предишния период, и по този начин въведената през 1993 г. система е била предхождана от дългогодишни изследвания и проучвания. Освен това новите мерки, въведени с нея, са били направени обществено достояние и всички заинтересовани лица, включително представителите на авиационната индустрия и гражданите, живеещи в близост до летищата, са могли да се запознаят и да вземат отношение по него, а в случай, че предложенията им не бъдат взети предвид – да оспорят в съда последващите решения или схемата като цяло. При това жалбоподателите са членували в нарочна организация и по този начин са се намирали в добро положение за изразяване на становище.

129-130. При тези обстоятелства Съдът не намира, че властите са престъпили границите на своята свобода на преценка, като не са постигнали справедлив баланс между правото на гражданите на зачитане на личния живот и дома, засегнато от спорната уредба, и конкуриращите интереси на другите и на обществото като цяло, нито пък счита, че при изработването на правилата за ограничаване на нощните полети от 1993 г. са извършени съществени процедурни нарушения. Съобразно с това, не е налице нарушение на чл. 8 от Конвенцията.⁸

II. Твърдяното нарушение на чл. 13 от Конвенцията

⁸ Решението е взето с мнозинство 12 гласа срещу пет.

131-132. Жалбоподателите твърдят, че в случая съдебният контрол не може да се разглежда като ефективно средство за защита на правата им по чл. 8 от Конвенцията. Правителството оспорва.

1. Решението на отделението

133. Отделението е приело, че обхватът на съдебната проверка на вътрешните съдилища не е включвал разглеждане на въпроса дали увеличаването на нощните полети при действието на схемата от 1993 г. е съставлявало оправдано ограничаване на правата по чл. 8 на лицата, живеещи в околността на летището.

2. Становища на страните

134. Правителството поддържа, че чл. 13 не е приложим, а алтернативно – че обхватът на съдебната проверка е отговарял на изискванията на разпоредбата.

135. Жалбоподателите твърдят, че не са разполагали с частноправно средство за защита срещу прекомерния нощен шум, тъй като чл. 76 от Закона за гражданската авиация (ЗГА) изрично изключвал правото им на иск. Що се отнася до възможността за обжалване на схемата по съдебен ред, ограниченият обхват на упражнявания от съда контрол го правел неефективно средство.

3. Становища на третите лица

136. Третите лица в производството не са взели становище по този въпрос.

4. Преценката на Съда

137-138. Съдът припомня, че съгласно установената му практика чл. 13 изисква наличието на вътрешноправно средство за защита само по отношение на оплаквания, които са “защитими” по смисъла на Конвенцията (виж например [Бойл и Райс с/у Обединеното кралство](#)⁹, решение от 27.04.1988 г., А.131, § 54). В случая не бе намерено нарушение на чл. 8, но след като отделението е счело основаното на този текст оплакване за допустимо и дори основателно, Съдът трябва да приеме, че то е защитимо. Той отново отбелязва, че чл. 13 не отива дотам да гарантира средство, което позволява законите на една договаряща държава да бъдат оспорвани като противоречащи на Конвенцията (виж [Костело-Робъртс с/у Обединеното кралство](#)¹⁰, решение от 25.03.1993 г., А.247-С, стр. 62, § 40). Разпоредбата не позволява и оспорване на общата политика на държавата. Когато обаче един жалбоподател разполага със защитимо твърдение за нарушение на право по Конвенцията, вътрешната правна уредба трябва да предоставя ефективно средство за защита.

139. Както е констатирало отделението, чл. 76 от ЗГА не допуска предявяване на съдебни иски по отношение на прекомерния шум, причиняван от самолетите през нощта, а освен това жалбоподателите се оплакват от полети, които са били разрешени съгласно схемата от 1993 г. и са били в съответствие с действащата уредба.

⁹ Boyle and Rice v. the United Kingdom

¹⁰ Costello-Roberts v. the United Kingdom

“140. Въпросът, с който Съдът трябва да се занимае, е дали жалбоподателите са разполагали на национално ниво със средство за “реализиране същността на правата и свободите по Конвенцията, в каквато и форма да са осигурени от националния правен ред”. Съдът припомня две дела срещу Обединеното кралство, по които е достигнал до различни отговори на този въпрос. Така по делото *Вилвараджа и др. с/у Обединеното кралство*¹¹ (решение от 30.10.1991 г., А.215, §§ 117-127), касаещ имиграцията в страната, обхватът на проверката на националните съдилища е бил относително широк поради важността, отдадена от вътрешното право на физическата неприкосновеност, и Съдът е приел, че той задоволява изискванията на чл. 13. Обратно, в решението си по делото *Смит и Грейди с/у Обединеното кралство*¹² (от 27.09.1999 г., ECHR 1999-VI, §§ 135-139) Съдът е заключил, че съдебният контрол не е ефективно средство за защита, тъй като вътрешните съдилища са определили общата политика толкова широко, че жалбоподателите не са могли да предявят пред тях възраженията си по Конвенцията във връзка с правата по чл. 8.”

141. Съдът отбелязва, че националните съдилища са разполагали с правомощието да установят незаконосъобразност на схемата от 1993 г. поради сериозно разминаване между правителствената политика и практиката, но обхватът на тяхната проверка е бил ограничен от класическата публичноправна английска концепция за ирационалност, незаконосъобразност и очевидна неразумност и в релевантния период не е позволявал да се разгледа въпросът дали увеличаването на нощните полети съставлява оправдано ограничаване на правата по чл. 8 на живеещите в околността на летището. При това положение Съдът счита, че обхватът на проверката на вътрешните съдилища е бил недостатъчен по смисъла на чл. 13 от Конвенцията и следователно е налице нарушение на разпоредбата¹³.

Жалбоподателите претендират обезщетение за неимуществени вреди. Съдът припомня решението си от 16.12.1997 г. по делото *Камензинд с/у Швейцария*¹⁴ (*Reports of Judgments and Decisions 1997-VIII*, стр. 2897, § 57), в което е установил нарушение на чл. 13, но не е открил нарушение по същество на Конвенцията и съответно е приел, че решението му съставлява само по себе си достатъчно справедливо обезщетение за твърдените неимуществени вреди. Освен това, в настоящия случай нарушението на чл. 13 произтича не толкова от липсата изобщо на средство за защита, колкото от ограничения обхват на съдебната проверка в относимия период. Поради това Съдът заключава, че констатирането на нарушение само по себе си представлява достатъчно справедливо обезщетение за претърпените от жалбоподателите неимуществени вреди.

По отношение на искането на жалбоподателите за присъждане на разносните за производството в Страсбург Съдът отбелязва, че не е открил нарушение на чл. 8 от Конвенцията, но доколкото чл. 13 няма самостоятелно приложение, той следва да вземе предвид до известна степен и употребените от представителите на жалбоподателите часове по оплакването по чл. 8, макар и не в същия обем, както ако беше установил нарушение на разпоредбата. Съответно, присъжда 50 000 евро.

¹¹ *Vilvarajah and Others v. the United Kingdom*

¹² *Smith and Grady v. the United Kingdom*

¹³ Решението е взето с мнозинство 16 гласа срещу един.

¹⁴ *Camenzind v. Switzerland*