

ПРЕДМЕТОТ ХАТОН И ДРУГИТЕ против ОБЕДИНЕТОТО КРАЛСТВО

(Апликација бр. 36022/97)

ГОЛЕМ СУДСКИ СОВЕТ

ПРЕСУДА

СТРАЗБУР

8 јули 2003 година

Во предметот Хатон и другите против Обединетото Кралство,

Европскиот суд за човекови права, заседавајќи како Голем судски совет во состав од следниве судии:

Г. Л. ВИЛДХАБЕР, *Претседател,*

Г. Ј.-П. КОСТА,

Х. Г. РЕС,

Г. Г. БОНЕЛО,

Г-ѓа Е. ПАЛМ,

Г. И. КАБРАЛ БАРЕТО,

Г. Р. ТИРМЕН,

Г-ѓа В. СТРАЖНИЦКА

Г. В. БУТКЕВИЧ,

Г. Б. ЖУПАНЧИК

Г-ѓа Н. ВАЈИЌ,

Г-ѓа С. БОТУЧАРОВА,

Г. А. КОВЛЕР,

Г. В. ЗАГРЕБЕЛСКИ,

Г-ѓа Е. ШТАЈНЕР,

Г. С. ПАВЛОВСКИ,

Сер Брајан КЕР, ад хок *судија,*

И исто така Г. П.Ј. МАХОНИ, *Секретар,*

Разгледувајќи го предметот зад затворени врати на 13 ноември 2002 и 21 мај 2003 година,

Ја донесе следнава пресуда, којашто беше усвоена на последно наведениот датум:

ПОСТАПКА

1. Предметот е оформен врз основа на апликацијата (бр. 36022/97) против Обединетото Кралство на Велика Британија и Северна Ирска вложена на 6 мај 1997 година пред Европската комисија за човекови права („Комисијата“) согласно поранешниот член 25 од Конвенцијата за заштита на човековите права и основните слободи („Конвенцијата“) од страна на осум државјани на Обединетото Кралство, г-ѓа Рут Хатон, г. Питер Тејк, г. Џон Хартли, г-ѓа Филипа Едмундс, г. Џон Кавала, г. Џефри Томас, г. Ричард Бирд и г. Тони Андерсон („апликантите“). Сите апликанти се членови на Здружението за контрола на авионска бучава на Хитроу (ХАЦАН, сега ХАЦАН-КлиерСкајс), што пак е членка на Советодавниот комитет на Аеродромот Хитроу.

2. Апликантите биле застапувани од г. Р. Бакстон, адвокат со пракса во Кембриџ. Владата на Обединетото Кралство („Владата“) била застапувана од нејзиниот агент, г. Х. Луилин, од Министерството за надворешни работи и Комонвелтот.

3. Апликантите тврделе дека владината политика за ноќни летови на аеродромот Хитроу довела до повреда на нивните права согласно членот 8 од Конвенцијата и дека им бил ускратен ефикасен домашен правен лек за таа жалба, што е спротивно на членот 13 од Конвенцијата.

4. Апликацијата беше пренесена во надлежност на Судот на 1 ноември 1998 година, кога влезе во сила Протоколот бр. 11 кон Конвенцијата (членот 5 § 2 од Протоколот бр. 11).

5. Апликацијата беше доставена на Третиот оддел на Судот (Правило 52 § 1 од Деловникот на Судот). На 16 мај 2000 година, по одржаното рочиште за допуштеноста и основаноста

(Правило 54 § 4, поранешна верзија), апликацијата била прогласена за допуштена од страна на Совет на тој Оддел, во состав од г. Ј.П. Коста, претседател, г. Л. Лукаидес, г. П. Кирис, г-ѓа Ф. Тулкенс, г. К. Јунгвирт, г-ѓа Х.С. Грече, судии, сер Брајан Кер, *ад хок* судија, и г-ѓа С. Доле, секретар на Одделот.

6. На 2 октомври 2001 година, Советот ја изрече својата пресуда во која со пет наспроти два гласа одлучи дека постои повреда на членот 8 од Конвенцијата и со шест наспроти еден глас дека постои повреда на членот 13. Советот исто така одлучи, со шест наспроти еден глас, да додели отштета за претрпена нематеријална штета од по 4.000 британски фунти (GBP) на секој апликант и вкупна сума од 70.000 GBP за судски и адвокатски трошоци. Издвоените мислења на г. Коста, г-ѓа Грече и сер Брајан Кер се дадени во прилог кон пресудата.

7. На 19 декември 2001 година, Владата побара, во согласност со членот 43 од Конвенцијата и правилото 73, предметот да биде упатен до Големиот судски совет. Панел составен од Големиот судски совет го прифати ова барање на 27 март 2002 година.

8. Составот на Големиот судски совет беше определен согласно одредбите од членот 27 §§ 2 и 3 од Конвенцијата и правилото 24. Г. Ц.Л. Розакис и г. П. Лорензен, коишто не беа во можност да учествуваат во конечното одлучување, беа заменети од страна на г-ѓа Е. Штајнер и г. И. Кабрал Барето (правило 24 § 3).

9. И апликантите и Владата доставија писмени поднесоци за основаноста. Освен тоа, беа примени коментари од трети лица како „Пријатели на Земјата“ и „Бритиш Ервејз“ (член 36 § 2 од Конвенцијата и правило 61 § 3 од Деловникот на Судот).

10. Јавна расправа беше одржана во Зградата на човековите права во Стразбур, на 13 ноември 2002 година (правило 59 § 2).

Пред Судот се појавија:

(а) за Владата г. Х. ЛУЕЛИН, Министерство за надворешни работи и Комонвелтот, агент, Лорд ГОЛДСМИТ КЦ, државен главен обвинител, г. П. ХАВЕРС КЦ, г. Ј. Иди, бранител, г. Г. ГАЛИФОРД, г. П. РИЕРДОН, г. Г. ПЕНДЕЛБЕРИ, г-ѓа М. КРОКЕР, советници;

(б) за апликантите г. Д. АНДЕРСОН КЦ, г-ѓа Х. МАУНТФИЛД, бранител, г. Р. БАКСТОН, г-ѓа С. РИНГ, адвокати, г. Ц. СТАНБЕРИ, г. М. ШЕНФИЛД, советници.

Пред Судот се обратија г. Андерсон и лорд Голдсмит.

ФАКТИТЕ

ОКОЛНОСТИТЕ НА ПРЕДМЕТОТ

А. Степенот на вознемирување предизвикан на секој апликант од ноќните летови

11. Рут Хатон е родена во 1963 година. Помеѓу 1991 и 1997 година живеела во Ист Шин со својот сопруг и двете деца. Според информациите доставени од Владата, нејзината куќа се наоѓала на 11,7 км од крајот на најблиската авионска писта на Хитроу и потпаѓала во контурите на дневна бучава каде што нивото на вознемирување од авионска бучава изнесувало помеѓу 57 и 60 dBA Leq. Според Владата, со dBA Leq се мери просечниот степен на вознемирување на заедницата од авионска бучава во период од шеснаесет часа дневно, а истражувањата покажале дека во области каде што дневната изложеност на бучава изнесува под 57 dBA Leq, не постои значително вознемирување на заедницата. Владата тврди дека контури на дневна бучава од 57 dBA Leq претставуваат ниско ниво на вознемиреност; 63 dBA Leq претставува умерено ниво на вознемирување; 69 dBA Leq соодветствува на високо ниво на вознемирување; а 72 dBA Leq претставува многу високо ниво на вознемирување.

12. Според г-ѓа Хатон, во 1993 година нивото на ноќна бучава се зголемило, а нивоата на бучава ѝ станале „неподносливи“ навечер. Таа верувала дека бучавата е поголема кога авиони слетувале на Хитроу од исток. Кога се случувало ова, г-ѓа Хатон не можела да спие без тампони за уши, а децата честопати се буделе пред 6 наутро, а понекогаш и пред 5 часот наутро. Кога г-ѓа Хатон не носела тампони за уши, авионите ја буделе во околу 4 часот наутро. Понекогаш можела повторно да заспие, но ѝ било невозможно повторно да заспие штом почнало „рано утринското бомбардирање“, коешто, во зимата 1996/1997 година, се одвивало помеѓу 5 и 5.30 часот наутро. Кога се будела на овој начин, г-ѓа Хатон имала тенденција да пати од главоболка во останатиот дел од денот. Кога авионите слетувале од запад, нивоата на бучава биле пониски, а децата на г-ѓа Хатон спиеле многу подобро, генерално без да бидат разбудени пред 6.30 часот. Во зимата 1993/1994 година, г-ѓа Хатон толку била преморена и депримирана од нарушеното спиење, што нејзиниот лекар ѝ препишал антидепресанти. Во октомври 1997 година, се преселила со семејството во Кингстон на Темза за да се оддалечи од ноќната авионска бучава.

13. Питер Тејк е роден во 1965 година. Од 1990 до 1998 година, живеел во Хаунслоу со својот партнер. Неговиот дом во Хаунслоу се наоѓал на 4,4 км од аеродромот Хитроу и малку северно од јужната патека на летање, во контура на дневна бучава помеѓу 63 и 66 dBA Leq, според Владата.

14. Г. Тејк тврди дека во околу 1993 година, нивото на ноќното вознемирување од авионска бучава значително се зголемило и почнал да се буди или да не може да спие

навечер заради авионската бучава. Г. Тејк особено тешко спие на топло време, кога заради отворените прозори уште повеќе се зголемува вознемирувањето од авионската бучава, а со затворени прозори било претопло да се спие, и тешко му било да заспие повторно откако го будела авионската бучава рано наутро. Понекогаш останувал буден заради авионско летање до полноќ или 1 часот наутро, и повторно го буделе помеѓу 4 и 5 часот изутрина. Г. Тејк исто така го буделе авиони што летале во чудно време сред ноќ, на пример кога ги пренасочувале од друг аеродром. Во 1997 година, г. Тејк дозна дека може да се пожали на Линијата за бучава на Хитроу за авионската бучава доколку го забележел времето на летот. До 30 април 1997 година, г. Тејк доволно бил вознемирен да го забележи времето на летот и се пожалил на Линијата за бучава на Хитроу во деветнаесет пригоди. Тој останал во Хаунслоу до февруари 1998 година затоа што неговото семејство, пријателите и работното место му биле во областа на Хитроу, но се преселил во Винчестер, во Хемпшир, кога се појавила соодветна можност за ново работно место дури и ако тоа значело да го остави семејството и пријателите за да избега од авионската бучава што „[го] полудувала“.

15. Џон Хартли е роден во 1948 година и живеел со сопругата на моменталната адреса во Ричмонд од 1989 година. Според информациите што ги дала Владата, домот на г. Хартли се наоѓа на 9,4 км од крајот на најблиската писта на Хитроу и куќата е сместена речиси директно под јужниот пристап до аеродромот, во рамките на контурите на дневна бучава помеѓу 60 и 63 dBA Leq. Прозорите во куќата се со двојна глазура.

16. Од 1993 година, г. Хартли тврди дека забележал „огромно“ зголемување на вознемирувањето предизвикано од летови помеѓу 6 и 6.30 часот наутро (или 8 часот наутро во недела). Тој тврди дека Британскиот аеродромски орган немал пракса да менува (да користи само една писта за слетувања во текот на половина ден и потоа да ги промени слетувањата на друга писта) во текот на овој период како што го правеле тоа преку ден, а на аеродромот редовно слетувале авиони од исток на двете писти. Кога ветрот дувал од запад, а авионите слетувале од исток, што се случувало во околу 70% од времето, авионската бучава продолжувала до полноќ, па г. Хартли не можел да заспие порано од тогаш. Му било невозможно да спие после 6 часот наутро кој било ден од неделата, а обично го вознемиривала авионска бучава во околу 5 часот, по што сфатил дека не може повторно да заспие. Кога авионите слетувале од запад, г. Хартли можел да спие.

17. Филипа Едмундс е родена во 1954 година и живее со сопругот и двете деца во Ист Твикенхам. На моменталната адреса живее од 1992 година. Според информациите доставени од Владата, домот на г-ѓа Едмундс се наоѓа на 8,5 км од крајот на најблиската писта на Хитроу и на приближно 1 км од патеката на летање, во рамките на контури на дневна бучава од помалку од 57 dBA Leq.

18. Апликантот тврди дека пред 1993 година честопати ја будела авионска бучава во околу 6 часот наутро. Од 1993 година, обично се будела околу 4 часот наутро. Во 1996 година, г-ѓа Едмундс и нејзиниот сопруг монтирале двојна глазура на прозорите во нивната спална соба за да се обидат да ја намалат бучавата. Иако со двојната глазура бучавата се намалила, г-ѓа Едмундс продолжила да се буди од авионите. Во 1996 и 1997 година страдала од ушни инфекции поради носењето на тампони за уши навечер, но и покрај тоа што лекарот ѝ советува да престане да ги користи, таа продолжила за да може да спие. Г-ѓа Едмундс исто така била загрижена за можните долгорочни ефекти од користењето на тампони за уши, вклучително и за зголемен ризик од свонење во ушите. И двете деца на г-ѓа Едмундс страдале од вознемирување од авионска бучава.

19. Џон Кавала е роден 1925 година. Од 1970 до 1996 година живеел со сопругата во Ајлворт, директно под патеката на летање на северната писта на аеродромот Хитроу. Според информациите доставени од Владата, куќата на апликантот се наоѓала на 6,3 км од крајот на најблиската авионска писта на Хитроу и потпаѓала во контурите на дневна бучава помеѓу 63 и 66 dBA Leq.

20. Апликантот тврди дека во раните 1990-ти години, климата од бучавата значително се влошила, делумно заради значителното зголемување во сообраќајот, но главно како резултат од авионската бучава рано наутро. Г. Кавала смета дека авионскиот сообраќај драстично пораснал помеѓу 6 и 7 часот наутро како резултат на скратувањето на ноќниот период на квоти. Востановил дека штом еднаш ќе се разбуди од авион што слетува на аеродромот Хитроу рано наутро, не бил во можност повторно да заспие.

21. Во 1996 година, г. Кавала и неговата сопруга се преселиле во Санбери за да избегаат од авионската бучава. Според Владата, новата куќа се наоѓа на 9,5 км од Хитроу, во контури на дневна бучава под 57 dBA Leq. Откако се преселиле, г. Кавала не живеел под лентите за пристап за слетувачки авиони, а авионите ја користеле рутата за полетување што го прелетувала неговиот нов дом само во ретки случаи навечер. Следствено на тоа, само многу ретко бил изложен на ноќна авионска бучава откако се преселил.

22. Џефри Томас е роден во 1928 година и живее во Кју со сопругата и двајцата синови, и со сопругата и синот на едниот син. Семејството живее на моменталната адреса од 1975 година, во куќа што се протега помеѓу северната и јужната патека за летање на Хитроу. Според Владата, куќата се наоѓа на 10,7 км од Хитроу, во рамки на контури на бучава од 57 до 60 dBA Leq. Над нивната куќа прелетувале авионски летала седум или осум дена од десет кога ветрот доаѓал од запад.

23. Г. Томас тврди дека забележал нагло зголемување на ноќното вознемирување во 1993 година. Тој се жали дека се будел во 4.30 наутро кога три или четири големи летала обично слетувале со раздалеченост од само неколку минути. Штом ќе се разбудел, доволно било по еден голем авион да слета на секој половина час за да остане буден до 6 или 6.30 часот наутро, кога авионите почнувале да слетуваат со фреквенција од еден на секоја минута сè до околу 11 часот навечер.

24. Ричард Бирд е роден во 1933 година и живеел во Виндзор триесет години сè додека не се пензионирал во 1998 година. Неговата куќа во Виндзор се наоѓала директно под западната патека на летање кон аеродромот Хитроу. Според Владата, куќата се наоѓала на 11,5 км од Хитроу, во контура на дневна бучава од 57 до 60 dBA Leq.

25. Апликантот тврди дека во последните години, а особено од 1993 година, тој и неговата сопруга страдале од интрузивна авионска бучава навечер. И покрај тоа што г. Бирд напоменал дека и полетувањата и слетувањата се одвивале сè подоцна и подоцна во ноќта, главниот проблем бил предизвикан од бучавата од раноутринските слетувања. Тој изјавил дека многу често се будел во 4.30 или 5 наутро од авион при слетување и потоа не можел повторно да заспие и се чувствувал исклучително уморно во текот на денот. Г. Бирд се пензионирал во декември 1998 година и се преселил со сопругата во Воркингхам, Сари, специјално за да избега од авионската бучава што „навистина [му] одела на нерви“.

26. Тони Андерсон е роден во 1932 година и живее од 1963 година во Тачен Енд, под пристапот кон пистата 09L на аеродромот Хитроу и, според Владата, на далечина од 17,3 км од крајот на најблиската писта, во контура на дневна бучава под 57 dBA Leq.

Според апликантот, до 1994 година почнал да востановува дека спиењето му е нарушено од авионска бучава навечер и дека се буди во 4.15 часот наутро или дури и порано од авиони што доаѓаат од запад за да слетаат на аеродромот Хитроу.

27. Цифрите за контурите на бучава dBA Leq што ги доставила Владата и на коишто се упатува погоре ги мерат нивоата на вознемирување предизвикано од бучава во текот на еден просечен летен ден. Владата тврди дека не е можно да се мапираат еквивалентни контури за ноќно вознемирување од бучава затоа што не постои широко прифатена скала или стандард според кој може да се мери ноќното вознемирување предизвикано од авионска бучава. Сепак, Владата тврди дека максималните нивоа на „просечна изложеност на звук“ во децибели (dBA) претрпени од секој апликант како резултат на седумте различни типа на авиони што слетуваат на Хитроу пред 6 часот секое утро е како што следува: Г-ѓа Хатон – 88 dBA; г. Тејк – 88,8 dBA; г. Хартли – 89,9 dBA; г-ѓа Едмундс – 83,4 dBA; г. Кавала (на претходната адреса) – 94.4 dBA; г. Томас – 88,7 dBA; г. Бирд – 87,8 dBA; и г. Андерсон – 84,1 dBA.

Владата понатаму тврди дека просечните нивоа на „врвот на настан со бучава“, односно максималната бучава што ја предизвикува единствено авионско движење што ја трпел секој апликант навечер е како што следува: Г-ѓа Хатон – 76,3 dBA; г. Тејк – 77,1 dBA; г. Хартли – 78,9 dBA; г-ѓа Едмундс – 70 dBA; г. Кавала (на претходната адреса) – 85 dBA; г. Томас – 77,2 dBA; г. Бирд – 76 dBA; и г. Андерсон – 71,1 dBA.

Владата тврди дека истражувањето нарачано пред ревизијата на ноќни рестрикции од 1993 година покажало дека нивоата на изложеност на надворешен звук коишто во просек изнесуваат под 90 dBA, што е еквивалентно со нивоата на врв на настан со бучава од околу 80 dBA, е неверојатно да предизвикуваат какво и да е мерливо зголемување на севкупната стапка на пореметување на сонот што би се искусувало при нормално спиење. Меѓутоа, апликантите се повикуваат на „Упатствата за бучава во заедницата“ на Светската здравствена организација, каде што се дава упатна вредност од 60 dBA за единечен настан на бучава за да се избегнуваат нарушувањата на сонот навечер.¹

Б. Ноќниот регулаторен режим за аеродромот Хитроу

28. Аеродромот Хитроу е најпрометниот аеродром во Европа и најпрометниот меѓународен аеродром во светот. Го користат повеќе од 90 авиокомпани и опслужува повеќе од 180 дестинации во целиот свет. Тој е водечкото пристаниште на Обединетото Кралство од аспект на трговија со стока.

29. Во 1962 година за прв пат беа воведени рестрикции во ноќните летови на аеродромот Хитроу, и овие беа периодично ревидирани, најскоро во 1988, 1993 и 1998 година.

30. Помеѓу 1978 и 1987 година беа објавени бројни извештаи за авионската бучава и нарушувањата на спиењето од или во име на Управата за цивилно воздухопловство.

31. Владата на Обединетото Кралство објави Советодавен документ во ноември 1987 година во контекст на ревидирање на политиката за ноќни рестрикции на Хитроу. Советодавниот документ наведува дека истражувањата на врската помеѓу авионската бучава и спиењето покажуваат дека бројот на движења во текот на ноќта може да се зголеми за 25% без притоа да се влоши вознемирувањето, под услов да не се зголемат нивоата на dBA Leq.

¹ Владата забележува дека овие упатства биле објавени во 1999 година, и претставуваат цел со чие постигнување нема да се нарушува сонот, а не меѓународен стандард.

32. Се наведува дека постојат две причини за да не се размислува за забрана на ноќните летови: Како прво, со забраната на ноќните летови на авиокомпаниите би им се негирала можноста да планираат некои закажани летови во ноќниот период и да се справуваат со прекини и доцнења; како второ, забраната на ноќните летови би го оштетила статусот на аеродромот Хитроу како меѓународен аеродром што работи дваесет и четири часа (со импликации врз безбедноста и одржувањето и потребите на патниците), како и на неговата конкурентна положба во однос на бројните други европски аеродроми.

33. Од 1988 до 1993 година, ноќното летање било регулирано единствено со ограничување на дозволеният број на полетувања и слетувања навечер. Распоредот на рестрикции бил како што следува:

Лето 23.30 до 06.00 во работни денови, 23.30 до 06.00 за слетувања во недела, 23.30 до 08.00 за полетувања во недела;

Зима 23.30 до 06.30 во работни денови, 23.30 до 08.00 за полетувања и слетувања во недела.

34. Во јули 1990 година, Министерството за транспорт започнало интерна ревизија на рестрикциите на ноќните летови. Главниот фокус на ревизијата била нова класификација на авионските летала и изработка на систем за пресметка на квоти. Како дел од ревизијата, Министерството за транспорт побарало од Управата за цивилно воздухопловство да отпочне понатамошна објективна студија за авионската бучава и нарушувањата на сонот. Целите на ревизијата содржеле „да се продолжи да се штитат локалните заедници од прекумерна авионска бучава навечер“ и „да осигурат дека се земени предвид конкурентните влијанија што ги засегнуваат аеродромите на Обединетото Кралство и авиокомпаниите, како и пошироките импликации врз вработувањето и економските импликации“.

35. Теренската работа за студијата се извршила во текот на летото 1991 година. Биле добиени мерења на нарушувањето од 400 субјекти со живеалиште во близина на аеродромите Хитроу, Гетвик, Стенстед и Манчестер. Наодите биле објавени во декември 1992 година како „Извештајот за теренската студија за авионска бучава и нарушување на сонот“ („студијата на сонот од 1992 година“). Се утврдило дека штом ќе заспијат, многу мал број на лица што живеат во близина на аеродроми се под ризик на значително нарушување на сонот поради авионска бучава и дека, во споредба со севкупниот просек од околу осумнаесет ноќни будења без каква било авионска бучава, дури и голем број на бучни ноќни авионски движења би предизвикале многу мало зголемување во бројот на ноќни будења на еден просечен човек. Се заклучило дека резултатите од теренското испитување не дале докази што ќе укажат дека авионската бучава веројатно ќе предизвика штетни последици. Меѓутоа, исто така се потенцирало дека заклучоците се засновале врз просечни ефекти, а некои од субектите на студијата (2 до 3%) биле за повеќе од 60% почувствителни од просекот.

36. Во јануари 1993 година, владата објавила Советодавен документ за предложениот нов систем за уредување на ноќните летови на трите главни аеродроми што го опслужуваат Лондон: Хитроу, Гетвик и Стенстед. Со Советодавниот документ се утврдувале четири цели на преземената ревизија (што се однесува до Хитроу): да се ревидираат и ажурираат постојните аранжмани; да се воведат заеднички режим за ноќни летови за трите аеродроми; да се продолжи со заштитата на локалните заедници од прекумерни нивоа на авионска бучава навечер; и да се осигура дека се земени предвид конкурентните влијанија и импликациите врз поширокото вработување и економските импликации. Во одделот насловен како „Грижете на локалното население“, Советодавниот документ упатува на аргументите дека ноќните летови треба дополнително да се ограничат или севкупно да се

забранат. Според мислењето на авторите, со предлозите се воспоставува правичен баланс помеѓу различните интереси и навистина „се штити локалното население од прекумерна авионска бучава навечер“. Разгледувајќи ја побарувачката на ноќни летови, Советодавниот документ упатувал на фактот дека кога би се вовеле рестрикции на ноќните летови во Обединетото Кралство, некои летови не би биле толку погодни или трошоците за истите би биле повисоки од оние што може да ги понуди конкуренцијата во странство, и дека патниците би ги одбрале оние алтернативи што подобро им одговараат на нивните барања.

37. Исто така се наведува дека разни странски оператори се лоцирани на аеродроми каде што нема ноќни рестрикции, што значело дека може да имаат пониски цени постигнувајќи висока искористеност на леталата, и дека тоа е клучен фактор за привлекувањето работа на она што е високо конкурентен и ценовно чувствителен пазар.

38. Дополнително, Советодавниот документ наведува дека и авиокомпаниите со редовни и со чартер летови веруваат дека нивното работење би можело значително да се подобри кога би им биле дозволени повеќе движења во ноќниот период, особено слетувања. Исто така наведува дека чартер компаниите ја бараат можноста да работат во ноќниот период затоа што оперираат на високо конкурентен, ценовно чувствителен пазар и требало да ги сведуваат трошоците на колку што е можно пониско ниво. Комерцијалната одржливост на нивниот бизнис зависел од високата искористеност на леталата, што типично бара три ротации на ден до поблиски дестинации, а ова може да се вклопи само со употреба на движења навечер.

39. И конечно, што се однесува до ноќните летови, Советодавниот документ упатувал на постојаната побарувачка за неколку исклучиво товарни ноќни летови што превезуваат пошта и друг временски чувствителен товар како што се весници и стока со краток рок на употреба, и упатувале на фактот дека сите товарни движења биле забранети, без оглед дали слетуваат или полетуваат, во поголемиот дел од денот на аеродромот Хитроу.

40. Советодавниот документ упатувал на студијата на сонот од 1992 година, забележувајќи дека со неа се утврдило дека бројот на нарушувања предизвикани од авионска бучава е толку мал, што имал занемарлив ефект врз севкупната стапка на нормално нарушување, и дека стапките на нарушување од сите причини не биле на ниво со коешто има веројатност дека ќе влијаат врз човековото здравје или добросостојба.

41. Во Советодавниот документ понатаму се истакнувало дека за да се исполнува обврската зададена во 1988 година да не се дозволува влошување на бучавата навечер, а во идеален случај и да се намали, било предложено квотата за наредните пет години заснована врз новиот систем да се постави на ниво со коешто ќе се одржуваат севкупните нивоа на бучава под нивото од 1988 година.

42. Бил примен значителен број на одговори во врска со Советодавниот документ од трговски здруженија и од здруженија од индустријата со интерес во авиотранспортот (вклучително и од Меѓународната асоцијација за авиотранспорт (ИАТА), Конфедерацијата на британската индустрија и од Стопанската комора на Лондон и Долината Темза), како и од авиокомпаниите, од коишто сите ја истакнале важноста на ноќните летови. Здруженијата и авиокомпаниите дале детални информации и цифри во потпора на своите одговори.

43. На 6 јули 1993 година, Министерот за транспорт ја објавил својата намера да се воведат систем на квоти за рестрикции на ноќните летови што би стапил во сила од октомври 1993

година, чијашто цел била да се намали бучавата на трите главни аеродроми во Лондон, вклучително и на Хитроу („Системот од 1993 година“).

44. Со системот од 1993 година се воведува распоред за квоти на бучава за ноќниот период на квоти. Согласно системот за квоти на бучава, секој тип на летало добивал „пресметка на квота“ помеѓу 0,5 QC (за најтивниот) и 16 QC (за најбучниот). Потоа, на секој аеродром му доделувал определен број на поени за квоти и движењата на леталата морало да се одржуваат во рамките на вкупниот број на дозволени поени. Ефектот од ова било што согласно системот од 1993 година, наместо да се конкретизира максималниот број на поединечни движења на леталата, операторите на леталата можело да одберат во рамките на квотата на бучава дали ќе управуваат со поголем број на потивки авиони или со помал број на побучни авиони. Системот бил дизајниран, согласно Советодавниот документ од 1993 година, да ја поттикне употребата на потивки авиони со тоа што побучните типови ќе користат повеќе квоти за секое движење.

45. Според системот од 1993 година, „ноќта“ се дефинира како периодот помеѓу 23 и 7 часот, а „ноќниот период на квоти“ се дефинира во времетраење од 23.30 до 6 часот, седум дена во неделата во текот на годината, кога контролите се строги. Во текот на ноќта, операторите не смееле да закажуваат полетување за побучните типови на летала (авиони со број на квоти од 8 QC или 16 QC) или слетување (авиони со број на квоти од 16 QC). Во ноќниот период на квоти, авионските движења биле ограничени со горна граница на движења и квота на бучава, што се утврдувале за секоја сезона (летна и зимска).

46. Со Советодавниот документ од 1993 година се предлагал рејтинг од 0 QC за најтивниот авион. Меѓутоа, со тоа би се дозволил неограничен број на летови за ваквите авиони во ноќниот период, и владата ги зела предвид приговорите на овој предлог, одлучувајќи да пресметуваат за најтивниот авион 0,5 QC. Инаку, системот од 1993 година бил во главно во согласност со предлозите утврдени во Советодавниот документ од 1993 година.

47. Локалните власти од областите околу трите главни аеродроми во Лондон побарале судска ревизија на одлуката на Министерот за воведувањето на системот од 1993 година поднесувајќи четири последователни претставки за судска ревизија и две жалби пред Апелациониот суд (видете ги ставовите 80-83 подолу). Како резултат на разните пресуди изречени од Високиот суд и Апелациониот суд, владата се консултирала за ревидираните предлози во октомври и ноември 1993 година; наратчала студија од АНМАК (Советодавниот комитет за следење на авионска бучава при Министерството за животна средина, транспорт и регионите (ДЕТР), поранешното Министерство за транспорт) во мај 1994 година за теренска бучава во ноќниот период на Хитроу, Гетвик и Стенстед аеродромите; додала во системот за пресметка на квоти севкупен максимален број на авионски движења; издала дополнителен Советодавен документ во март 1995 година и издала додаток на Советодавниот документ од март 1995 година во јуни 1995 година.

48. Со додатокот од јуни 1995 година се наведува дека политиките на Министерот и предлозите засновани врз нив дозволувале повеќе бучава отколку што било искусено од реалните авионски движења во летото 1988 година и се признава дека тоа било спротивно на владината политика, како што е изразена во Советодавниот документ од 1993 година. Како дел од ревизијата во 1995 година на системот од 1993 година, владата повторно ги прегледала извештаите од Управата за цивилно воздухопловство во врска со авионската бучава и нарушувањето на сонот, вклучително и студијата на сонот од 1992 година. ДЕТР подготвило серија документи во врска со статистичките податоци за полетувањата и слетувањата во ноќниот период на Хитроу, Гетвик и Стенстед аеродромите, за распоредот на летови и полицискиот час за ноќните движења, за капацитетот на пистата помеѓу 6 и 7

часот наутро, за ноќните слетувања на Хитроу во текот на четири одбрани седмици во 1994 година и ноќните полетувања од Хитроу во текот на четири одбрани седмици во 1994 година. ДЕТР исто така го земал предвид документот подготвен од страна на Аеродромот Хитроу ДОО за импликациите од забраната на ноќни летови помеѓу 00.00 и 5.30 часот.

49. На 16 август 1995 година, Министерот за транспорт објавил дека квотите за бучава и сите други аспекти од режимот за ноќни рестрикции би останале како што биле објавени претходно. Во јули 1996 година, Апелациониот суд ја потврдил законитоста на системот од 1993 година, како што бил изменет и дополнет (видете ги ставовите 82-83 подолу).

50. Ограничувањата на движењето за Хитроу согласно системот од 1993 година, воведени како последица на правните спорови пред домашните судови се утврдиле на 2.550 по зимска сезона од 1994/1995 до 1997/1998 година, и на 3.250 по летна сезона од 1995 до 1998 година (сезоните се смета дека се менуваат со промена на часовникот од Средно време по Гринич (ГМТ) на британско сметање на летното време (БСТ)). Квотите на бучава за Хитроу до летото 1998 година биле утврдени на 5.000 за секоја зимска сезона, и на 7.000 за секоја летна сезона. Од рестрикциите биле исклучени летови што опфаќаат итни случаи. Бројот на движења дозволени во текот на ноќниот период на квоти (односно од 23.30 до 6 часот) останал на приближно истото ниво како и помеѓу 1988 и 1993 година. Истовремено, бројот на дозволени движења во текот на ноќниот период (односно од 23 до 7 часот) се зголемил согласно системот од 1993 година поради намалување на времетраењето на ноќниот период на квоти.

51. Во септември 1995 година, на аеродромот Хитроу бил воведен пробен период за изменети процедури за рано утринските слетувања (слетувањата помеѓу 4 и 6 часот). Целта на пробата, управувана од Националните воздухопловни услуги ДОО во име на ДЕТР, била да се помогне во ублажувањето на бучавата врз делови од централен Лондон во раноутринскиот период. Во ноември 1998 година бил издаден привремен извештај насловен „Оценување на пробниот период за ревидираната процедура за раноутрински летови на Хитроу“.

52. Во декември 1997 година студијата нарачана од ДЕТР, а спроведена од Националната лабораторија за физика придонела до изработката на извештајот „Контури на ноќна бучава: физибилити студија“, што била издадена истиот месец. Извештајот содржи детално испитување на причините и последиците од ноќната бучава и ги дефинира можните области на понатамошно истражување. Се заклучува дека нема доволно докази од истражувањата со коишто би се дошло до „научно поткрепени јасни ноќни контури за да се опишат нивоата на вознемирување во текот на ноќниот период“.

53. Во 1998 година, владата извела двофазна консалтинг активност за ноќните рестрикции на Хитроу, Гетвик и Стенстед аеродромите. Во февруари 1998 година бил издаден прелиминарен советодавен документ за ноќните рестрикции на Хитроу, Гетвик и Стенстед. Според прелиминарниот советодавен документ, најголемиот број на ноќни движења првенствено опслужуваат различни потреби од движењата во текот на дневниот период и во истиот се наведуваат причини за дозволување на ноќните летови. Овие причини се во суштина истите како и оние што се даваат во советодавниот документ од 1993 година.

54. Понатаму, прелиминарниот советодавен документ упатувал на фактот дека воздушниот превоз е еден од најбрзо растечките сектори во светската економија и ги опфаќа некои од најуспешните фирми од Обединетото Кралство. Со воздушниот превоз се олеснува економскиот раст, светската трговија, меѓународните инвестиции и туризмот и е од особена важност за Обединетото Кралство заради неговата отворена економија и

географска положба. Советодавниот документ потоа вели дека дозволувањето на ноќните летови, иако подлежат на рестрикции, на главните аеродроми во Обединетото Кралство има придонесено за ваквиот успех.

55. Владата поставила граници на движењата и квоти на бучава за зимата 1998/99 година што биле на истото ниво како и во претходниот зимски период за да се овозможи соодветен период за консултации.

56. Британското здружение за авиопревоз (БАТА) нарачале извештај од Куперс и Лајбранд за економската цена на одржувањето на рестрикциите на ноќните летови. Извештајот бил издаден во јули 1997 година насловен како „Економската цена на рестрикциите во ноќното летање на аеродромите во Лондон“. Извештајот заклучува дека економската цена на чинење на тогашните рестрикции кога би се одржувале во текот на периодот од 1997/1998 до 2002/2003 би изнесувала околу 850 милиони фунти (ГБП). БАТА го доставиле извештајот до владата како одговор на прелиминарниот советодавен документ.

57. На 10 септември 1998 година, владата објавила дека ограничувањата на движењето и квотите на бучава за летниот период во 1999 година би биле исти како и за летото 1998 година.

58. Во ноември 1998 година, владата ја објавила втората фаза од Советодавниот документ за ноќните рестрикции на Хитроу, Гетвик и Стенстед. Во Советодавниот документ се вели дека последователните влади сметаат дека политиката за ноќна бучава треба да се заснова врз истражувањето на врската помеѓу авионската бучава и мешањето во сонот и дека тоа треба да продолжи да биде основа за одлуките за да се задржи балансот помеѓу различните интереси. Во Советодавниот документ се наведува дека „мешањето на сонот“ има за цел да го опфати нарушувањето на сонот (будење од сон, колку и да е кратко) и спречувањето на спиењето (како прво тешкотии при заспивањето навечер, будење и потоа неможност за повторно заспивање рано наутро). Во Советодавниот документ исто така се вели дека е нарачано понатамошно истражување на ефектите од авионската бучава врз сонот, што би опфатило ревизија на постојното истражување во Обединетото Кралство и во странство, како и проба за да се оценат методологијата и аналитичките техники за да се определи дали да се продолжи со една сеопфатна студија на спречувањето на спиењето или целокупната загуба на сонот.

59. Советодавниот документ го повторува наодот од студијата на сонот од 1992 година според која при настани на бучава во опсег од 90-100 dBA SEL (80-95 dBA Lmax) веројатноста еден просечен човек да се разбуди од настан на авионска бучава изнесувала околу 1 во 75. Се потврдува дека едната веројатност во седумдесет и петте се однесува на нарушување на сонот, а не на спречување на спиењето, и дека иако постои значителен опсег на истражување на нарушувањето на сонот, сепак се знае помалку за спречувањето на спиењето или севкупната загуба на сонот.

60. Во Советодавниот документ се наведува дека целите на тековната ревизија во врска со Хитроу се да се направи рамнотежа помеѓу потребата да се заштитат локалните заедници од нивоа на прекумерна авионска бучава навечер и да им се обезбеди на авионските оператори да работат навечер кога се од корист за локалната, регионалната и националната економија; да се гарантира дека се земени предвид конкурентните фактори што ги засегнуваат аеродромите на Обединетото Кралство и авиокомпаниите и пошироките импликации врз вработувањето и економските импликации; да се земат предвид истражувањата за односот помеѓу авионската бучава и попречувањето во спиењето и другите влијанија врз здравјето; да се поттикне употребата на потивки летала навечер; и да

се воведат на Хитроу, за ноќниот период на квоти (23.30 до 6 часот) аранжмани што ќе придонесат за понатамошно постепено унапредување на климата на ноќна бучава околу аеродромот и да се ажурираат аранжманите како што е соодветно.

61. Во Советодавниот документ се наведува дека откако е воведен системот од 1993 година, постои подобрување на климата од бучава околу Хитроу во текот на ноќниот период на квоти врз основа на вкупниот број на квоти пресметани за летало во однос на квотата на бучава, но дека веројатно постои влошување во текот на целокупниот ноќен период помеѓу 23 и 7 часот како последица од порастот на сообраќајот помеѓу 6 и 7 часот.

62. Во Советодавниот документ е утврдена силна преференца на корисниците за ноќни долги летови од Азиско-пацифичкиот регион.

63. Советодавниот документ утврдува дека владата не се обидела да ги квантифицира воздухопловните и економските придобивки од ноќните летови од финансиски аспект. Тоа се должи на тешкотиите при добивањето веродостојни и независни податоци за патничките и економските придобивки (од коишто некои се комерцијално чувствителни) и при моделирањето на таквите комплексни интеракции. БАТА доставиле примерок од извештајот од Куперс и Лајбранд од јули 1997 година заедно со нивниот одговор на Прелиминарниот советодавен документ, а во Советодавниот документ се забележува дека во извештајот е извршена проценка на вредноста од дополнително закажан секојдневен долготраен ноќен лет на Хитроу на 20 до 30 милиони GBP годишно, од коишто половина го сочинуваат профитот на авиокомпаниите. Во Советодавниот документ се наведува дека дека финансиските ефекти врз авиокомпаниите се подразбира дека произлегуваат од проценките направени од водечката авиокомпанија од Обединетото Кралство. Со други делови од пресметката се отсликуваат претпоставките за ефектите врз патниците и второстепените ефекти врз други услуги, изразени од аспект на претпоставен процент од претпоставен приход заработен со таквите услуги. Советодавниот документ наведува дека цената на построгот ограничување на постојните ноќни летови би можела да е различна, а цифрите на БАТА не ги земаат предвид пошироките економски ефекти што не биле опфатени со проценката за влијанието врз авиокомпаниите и патниците.

64. Во Советодавниот документ се наведува дека при формулирањето на нејзините предлози, владата ги зела предвид како цифрите од БАТА, така и фактот дека не било возможно владата да ги тестира проценките или претпоставките извршени од БАТА. Секоја вредност што му се придава на „маргинален“ ноќен лет треба да се измери во однос на непогодностите врз животната средина. Овие не би можело да се проценат од финансиски аспект, но повикувајќи се на студијата на сонот од 1992 година, било возможно да се процени бројот на лица коишто веројатно ќе се разбудат. Советодавниот документ заклучува дека при формирањето на нејзините предлози, владата мора да ги земе предвид, од една страна, важните воздухопловни интереси, како и пошироките економски аргументи. Се чини јасно дека авиокомпаниите и авионите од Обединетото Кралство би можеле да имаат загуби во деловното работење, вклучително и во текот на дневниот период, доколку се спречени со несоодветно строги рестрикции да нудат ограничен број на услуги навечер, од коишто и корисниците би можеле да страдаат а со што би се намалиле и услугите што ги нудат аеродромот и авиокомпаниите од Обединетото Кралство, а со тоа и атрактивноста на Лондон и Обединетото Кралство општо земено. Од друга страна, ваквите аргументи требало да се измерат во однос на вознемирувањето од бучавата предизвикана од ноќните летови. Предлозите што се даваат во Советодавниот документ имале за цел да направат рамнотежа помеѓу различните интереси, а според мислењето на владата, би го заштитиле локалното население од прекумерна бучава во текот на ноќта.

65. Главните предлози во однос на Хитроу биле следниве: да не се воведува забрана на ноќните летови, ниту пак период на полициски час; да се задржат сезонските квоти на бучава и ограничувањата на движењата; да се ревидира класификацијата на пресметка на квоти (QC) по поединечно летало, а ако со тоа се изврши значителна рекласификација, повторно да се разгледаат границите на квотите; да се задржи системот на QC; да се ревидира системот на QC пред летната сезона во 2002 година (кога би се променил составот на возниот парк по завршувањето на задолжителното фазно расчистување на цивилните авионски летала од „Поглавјето 2“ во Европа, со исклучок на Конкорд, којшто отпочна во април 1995 година) во согласност со политиката на поттикнување на потивки летала; да се намалат квотите на бучава во летниот и зимскиот период; да се задржи ноќниот период од 23 до 7 часот и ноќниот период на квоти од 23.30 до 6 часот; да се прошират рестрикциите за авионите класифицирани како QC8 при слетување или полетување за да се поклопат со оние за QC16; и да се забрани полетувањето или слетувањето на леталата QC4 во текот на ноќниот период на квоти со почетокот на летната сезона во 2002 година (односно, по завршувањето на задолжителното фазно расчистување од Поглавјето 2).

66. Во Советодавниот документ се наведува дека од воведувањето на системот од 1993 година, во квотите се разработило место со што се намалува стимулацијата за операторите да користат потивки летала. Како прв чекор за повторното воведување на стимулацијата било замислено намалувањето на квотите на бучава во летниот и зимскиот период за да се добијат до нивото на нивната тековна употреба. Нивото на квоти на бучава во зимскиот период согласно шемата од 1993 година изнесувало 5.000 QC поени, а просечната искористеност во последните две сообраќајни сезони изнесувала 3.879 QC поени. Се предложувало намалување на 4.000. Нивото на квоти на бучава во летниот период 7.000 поени, а просечната искористеност во последните две сообраќајни сезони била приближно пресметана на 4.472. Се предлагало намалување на 5.400 поени. Новите нивоа би останале во сила до крајот од летната сезона во 2004 година, а би подлежеле на исходот од ревизијата на QC.

67. Со Делот 2 од Советодавниот документ се повикувало да се достават коментари за тоа дали треба да се воведат алтернирање на пистите на Хитроу, како и за преференцијалната употреба на пистите на Хитроу навечер.

68. На 10 јуни 1999 година, владата објави дека предлозите од Советодавниот документ од ноември 1998 година ќе се спроведуваат од 31 октомври 1999 година, со ограничен број на измени. Во врска со Хитроу, единствената измена е дека требало да има помало намалување на квотите на бучава отколку предложеното. Квотите биле утврдени на 4.140 QC поени во зимскиот период, и 5.610 QC за летниот период. Ефектот од тоа бил да се постават зимските квоти на пониско ниво од нивната реална искористеност во зимата 1998/99 година.

69. Системот од 1999 година влегол во сила на 31 октомври 1999 година.

70. На 10 ноември 1999 година бил издаден извештај за „Придонесот на воздухопловната индустрија во економијата на Обединетото Кралство“. Извештајот го изработиле Оксфорд економик форкастинг и бил спонзориран од бројни авиокомпаниии, аеродромски оператори и БАТА, како и од владата.

71. На 23 ноември 1999 година, владата објавила дека алтернирањето меѓу пистите на Хитроу ќе продолжи во текот на ноќта „штом се укаже практично изводлива можност“ и

издала дополнителен Советодавен документ во врска со предлозите за промена на преференцијалната употреба на пистите на Хитроу навечер.

72. Во декември 1999 година, ДЕТР и Националните услуги за авиосообраќај ДОО го објавиле последниот извештај на техничката работна група АНМАК за „Бучава од авион при слетување“. Целта на извештајот била да се опишат објективно изворите на оперативната бучава на авионите при слетување, да се разгледаат можните начини за унапредување на бучавата и да се дадат препораки до ДЕТР.

73. Во март 2000 година, Службата за оперативно истражување и анализа (ДОРА) објавила извештај, подготвен во име на ДЕТР, со наслов „Негативните последици од ноќната авионска бучава“. Извештајот идентификува бројни прашања за можно понатамошно истражување и бил наменет да претставува потпора на која било идна студија за ноќна авионска бучава во Обединетото Кралство. Во извештајот се наведува дека се пронајдени недостатоци во знаењето, како и дека ДЕТР размислува дали постои случај за понатамошна широкоопсежна студија за негативните ефекти од ноќната авионска бучава и одлучува да нарачаат две понатамошни кратки истражувачки студии за да се испитаат можностите. Овие студии биле нарачани во есента 1999 година, пред објавувањето на извештајот на ДОРА. Една од нив претставува пробна студија за да се оцени истражувачката методологија. Другата претставува социјално истражување чијашто цел опфаќа истражување на разликата помеѓу објективно измерените и јавно добиените податоци за вознемирувањето поради авионската бучава навечер. Обете студии ги спроведуваат универзитетски истражувачи.

74. Како дополнение на рестрикциите на ноќните летови, на аеродромот Хитроу се воведени и серија мерки за ублажување и намалување на бучавата. Овие го опфаќаат следново: сертификација на авионската бучава за намалување на бучавата кај нејзиниот извор; задолжително фазно расчистување на постарите, побучните млазни авиони; преференцијални рути заради бучавата и минимални косини на искачување за полетувањето на авионите; постапки за насочени кон смалување на бучавата (процедури за континуирано спуштање и управување со пониска енергетска искористеност и поголема ефикасност); ограничување на движењата во авиопревозот; аеродромски такси поврзани со нивото на бучава; грант програми за изолација на бучавата; и исплаќање надомест за вознемирување од бучава согласно Законот за надомест за земјиште од 1973 година.

75. ДЕТР и раководството на аеродромот Хитроу вршат континуирано и детално следење на рестрикциите на ноќните летови. Секој квартал се доставуваат извештаи до членовите на Советодавниот комитет на аеродромот Хитроу во којшто свои претставници имаат локалните владини тела одговорни за областите во близина на аеродромот Хитроу, како и здруженијата на локалните жители.

II. РЕЛЕВАНТНО ДОМАШНО ПРАВО И ПРАКСА

A. Законот за цивилно воздухопловство од 1982 година („Законот од 1982 година“)

76. Делот 76(1) од Законот од 1982 година, во релевантниот дел, предвидува:

„Не се поведува дејство во врска со неовластен премин или вознемирување исклучиво заради авионско прелетување врз имот на висина над земјата коешто, имајќи ги предвид ветрот, временските услови и сите околности на случајот, е разумно, или редовни инциденти од таков лет, под услов соодветно да се почитуваат одредбите од секој налог за воздухопловна навигација ...“

77. Налозите за воздухопловна навигација согласно Законот од 1982 година го предвидуваат донесувањето на кралски укази за цели на регулирање на воздухопловството.

Кралските укази, меѓу другото, постапуваат по прашања на емисии од мотор, сертифицирање на бучавата и отштета за вознемирување заради бучава.

78. Делот 78(3) од Законот од 1982 година, во релевантниот дел, предвидува:

„Доколку Министерот смета дека е соодветно да спречи полетување или слетување на авионски летала, или да го ограничи бројот на можности за полетување или слетување на аеродромот во текот на одредени временски периоди, со цел да се избегне, ограничи или ублажи ефектот од бучавата и вибрациите поврзани со полетувањето или слетувањето на авион на одредениот аеродром, тоа може да го стори по пат на известување што се објавува на пропишаниот начин или може да преземе нешто од следново, односно -

(а) да им забрани на леталата опишани во известувањето да полетуваат или да слетуваат на аеродромот (освен во итен случај што е така опишан) во текот на утврдените периоди;

(б) да го утврди бројот на пригоди во кои леталото опишано во известувањето може да добие дозвола за полетување или слетување на аеродромот ... во текот на така утврдените периоди;
...”

79. Рестрикциите на ноќните летови на аеродромот Хитроу се воведуваат преку известувања објавени од Министерот согласно делот 78(3) од Законот од 1982 година.

Б. Тужбите против Системот од 1993 година

80. Локалните власти за регионот околу трите главни аеродроми на Лондон барале судска ревизија на министерската одлука за воведување на системот од 1993 година. Вложиле четири последователни тужба за судска ревизија и два пати поднеле жалба до Апелациониот суд. Високиот суд го прогласил Системот од 1993 година спротивен на условите од делот 78(3)(б) од Законот од 1982 година, а оттаму и за неважечки, затоа што со него не се „утврдува максималниот број на можности опишаниот авион да добие дозвола за слетување или полетување“, а наместо тоа, воведува контроли во зависност од нивоата на изложеност на силината од бучава (видете *R. Против Министерот за транспорт, ex parte Советот на општината Ричмонд на Темза и други* [1994] 1 Weekly Law Reports 74).

81. Министерот одлучил да го задржи системот за пресметка на квоти, но во него го додал максималниот број на авионски движења. Одлуката на Високиот суд била дека тоа е во согласност со делот 78(3)(б) од Законот од 1982 година. Сепак, за Советодавниот документ од 1993 година било одлучено дека „суштински доведува до заблуда“ затоа што не разјаснува дека со примената на предлозите за аеродромот Хитроу би се овозможило зголемување на нивоата на бучава во однос на таквите нивоа од 1988 година (видете *R. против Министер за транспорт, ex parte Советот на општината Ричмонд на Темза и други* [1995] Environmental Law Reports 390).

82. По објавувањето на дополнителниот Советодавен документ во март 1995 година, а и на додатокот на Советодавниот документ од март 1995 година во јуни 1995 година, локалните власти поднеле дополнителна тужба барајќи судска ревизија. Во јули 1996 година, Апелациониот суд одлучил дека Министерот дал адекватни причини и доволно образложение за неговиот заклучок дека била разумна, врамнотежена одлуката да се ризикува да се намали до одредена мера можноста за спиење навечер на локалното население заради други компензациски аргументи на коишто тој, во 1993 година, бил подготвен да им даде поголема тежина и дека до јуни 1995 година грешките во советодавните документи биле поправени и не можело да се каже дека новата политика била неразумна (видете *R. против Министер за транспорт, ex parte Richmond LBC* [1996] 1 Weekly Law Reports 1460).

83. На 12 ноември 1996 година, Горниот дом го отфрлил барањето на локалните власти за дозвола да вложат жалба против одлуката на Апелациониот суд.

ПРАВОТО

НАВОДНА ПОВРЕДА НА ЧЛЕНОТ 8 ОД КОНВЕНЦИЈАТА

84. Апликантите се пожалиле дека со владината политика за ноќни летови на Хитроу воведена во 1993 година се врши повреда на нивните права од членот 8 од Конвенцијата, што го предвидува следново:

„1. Секој човек има право на почитување на неговиот приватен и семеен живот, домот и преписката.

2. Јавната власт не смее да се меша во остварувањето на ова право, освен ако тоа мешање е предвидено со закон и ако претставува мерка која е во интерес на државната и јавната безбедност, економската благосостојба на земјата, заштитата на поредокот и спречувањето на кривични дела, заштитата на здравјето и моралот, или заштитата на правата и слободите на другите, во едно демократско општество.“
Владата го одрекла постоењето на повреда на Конвенцијата во овој случај.

А. Општи принципи

1. Пресудата на советот

85. Со пресудата од 2 октомври 2001 година, Советот одлучил дека поради тоа што аеродромот Хитроу и авионите што го користеле не биле во сопственост, под контрола ниту управувани од владата или нејзините агенти, Обединетото Кралство не може да се рече дека „се мешало“ во приватниот или семејниот живот на апликантите. Наместо тоа, Советот ги анализираше тужбите на апликантите од аспект на позитивната обврска на државата да преземе разумни и соодветни мерки за гарантирање на правата на апликантите согласно членот 8 § 1 (видете го ставот 95 од пресудата на Советот).

86. Советот дополнително одлучил дека без оглед каков аналитички пристап ќе се примени, мора да се има обзир кон правичниот баланс меѓу конкурентните интереси на поединецот и заедницата како целина. Во обата контекста, државата уживала во одредена маргина на уважување при одлучувањето какви чекори ќе преземе за да гарантира усогласност со Конвенцијата (видете го ставот 96 од пресудата на Советот). Сепак, Советот подвлекол дека при обезбедувањето на потребниот баланс, државите мора да го имаат предвид целокупниот дијапазон на материјални аргументи. Дополнително, на особено чувствителното поле на заштитата на животната средина, не било доволно само да се упати на економската благосостојба на државата за да се натезнат правата на другите. Советот сметал дека државите треба да го сведат на минимум што е можно повеќе мешањето во правата од членот 8, обидувајќи се да најдат алтернативни решенија и генерално барајќи да ги постигнат нивните цели со што е можно помалку жртви по човековите права. За да го постигнат тоа, со цел да се најде најдоброто можно решение, вистинскиот баланс би се постигнал со правилно и целосно истражување и проучување што треба да му претходи на релевантниот проект (видете го ставот 97 од пресудата на Советот).

2. Поднесоците на странките

(а) Владата

87. Во писмото со кое се бара предметот да му биде упатен на Големиот судски совет, и во нивните писмени и усни забелешки до Големиот судски совет, Владата силно се спротивставила на пристапот со „минимално мешање“ што го дефинира Советот во ставот 97 од пресудата.

Владата аргументира дека таквиот тест во контекстот на конкретниот тип на предмет не е во согласност со доследната судска пракса согласно Конвенцијата, и во принцип е неоправдан. Тие тврделе дека со тестот ќе се сведе на изумирање маргината на уважување што им се дава на државите во областа што вклучува тешко и комплексно балансирање на разни конкурентни интереси и фактори.

88. Не само што имало јасна превласт во полза на широката маргина, туку и принципиелно било соодветно и правилно на државата да ѝ се даде таква маргина во таков контекст каков што е конкретниот затоа што требало да се балансира помеѓу бројни конкурентни права и интереси, а важноста и чувствителноста на некои од нив тешко можела да се оцени. Не постоела единствена правилна политика за регулирањето на ноќните летови; државите можеле и усвојувале бројни различни пристапи. Владата образложила дека конкретниот контекст бил сличен со областа на политиките за планирање, каде што Судот доследно признал дека заради нивниот директен и постојан контакт со релевантните тела од нивните држави и поради опсегот на дискреционите прашања што биле опфатени, националните власти во принцип биле подобро позиционирани отколку меѓународен суд за да ги оценат локалните услови и потреби.

89. Владата прифатила дека обезбедувањето на правилен баланс подразбира истото да биде доволно образложено во врска со релевантните прашања за да се избегне донесувањето на арбитражни одлуки или перцепцијата дека се донеле такви одлуки. Сепак, процесот на одлучување бил примарно за националните власти, во овој случај за владата, и подлежи на судска ревизија од домашните судови. Надлежноста на Европскиот суд во овој контекст била само надзорна: Во отсуство на индикации за арбитражна или јасно неадекватна истрага, не било неопходно ниту соодветно да се даде детална и прецизна критика на информациите што владата треба да ги земе предвид.

(б) Апликантите

90. Апликантите тврделе дека било веќе утврдено од претходната судска пракса дека авионската бучава можела да врши повреда на правата од членот 8 на оние лица коишто се доволно засегнати од истата и дека домашните власти имале позитивна должност да преземат чекори за да ја гарантираат ефективната заштита на тие права. Повикувајќи се на претходни предмети поврзани со животната средина и грижата за деца, како и други предмети согласно членот 8, тие аргументирале дека должноста би можела да се повреди во околности во кои, имајќи ја предвид маргината на уважување, Судот сметал дека државата спровела погрешен суштински баланс помеѓу интересот по што трагала и ефективното уживање на поединецот во правото од членот 8, или каде што имало процесен пропуст, како на пример пропуштање да се обзнанат информации на поединец засегнат од вознемирување од животната средина или пропуштање да се заснова процесот на одлучување врз релевантните аргументи или да се дадат релевантни и доволни причини за мешањето во основното право.

91. Апликантите прифатиле дека секоја информирана оценка за тоа дали мешањето во правата од членот 8 било „потребно во едно демократско општество“ би можела да подлежи на маргина на уважување, а ширината на таквата маргина би зависела од контекстот. Сепак, тие тврделе дека во конкретниот предмет, маргината би требало да биде тесна затоа што лишувањето од спиење поради изложеност на прекумерна бучава,

како и наметнувањето на нечовечки или деградирачки третман, било прашање коишто би можело и би требало да се процени според слични стандарди во слични држави договорнички.

92. Дополнително, онаму каде што еден предмет—како конкретниов—би можел да се реши врз основа на процесна повреда, имено пропустот на владата правилно да ги состави доказите потребни за процесот на одлучување, доктрината на маргината на уважување немала улога, поради тоа што меѓународниот судија бил добро позициониран за да ја оцени адекватноста на процесните гаранции што ги применила државата.

93. За апликантите, пристапот на Советот – дека повредата на членот 8 се засновала врз владиниот пропуст да ги состави доказите што ќе биле потребни за одлучувањето врз основа на релевантните аргументи - бил само еден начин на којшто може да се постапи по предметот. Повредата на членот 8 можела исто така да се утврди врз основа на тоа што потребните чекори за заштита на правата од членот 8 не биле преземени, дека не биле дадени „релевантни и доволно причини“ за мешањето, или дека не бил направен правилно суштински баланс меѓу интересите.

3. Третите лица

94. „Пријателите на Земјата“ тврделе дека пресудата на Советот во конкретниов предмет била доследна со развојот во домашното и меѓународното право во врска со односот помеѓу човековите права и животната средина. Била особено доследна со барањата од јавното меѓународно право што бара од одлучувачите да бидат задоволни од одговорите добиени преку нивната правилна, целосна и претходна истрага на факторите што треба да се земат предвид за да се постигне соодветен баланс помеѓу правата на поединецот и економските интереси на државата.

95. Бритиш Ервејз не дале коментар на општите принципи што требало да ги примени Судот.

4. Оценка на Судот

96. Со членот 8 се штити правото на поединецот на почитување на неговиот приватен и семеен живот, домот и преписката. Не постои изречно право во Конвенцијата на чиста и тивка животна средина, но кога поединецот е директно и сериозно засегнат од бучава или друго загадување, може да се јави прашање согласно членот 8. Така, во *Powell and Rayner против Обединетото Кралство* (пресуда од 21 февруари 1990 година, Серија А бр. 172, стр. 18 § 40), кога апликантите се жалеле на вознемирувањето од дневната авионска бучава, Судот одлучил дека членот 8 бил релевантен затоа што „квалитетот на приватниот живот на [секој] апликант и опсегот на уживање во комфорот на сопствениот дом биле негативно засегнати од бучавата што ја произведувале авионите користејќи го аеродромот Хитроу“. Слично на тоа, во *López Ostra против Шпанија* (пресуда од 9 декември 1994 година, Серија А бр. 303-С, стр. 54-55, § 51), Судот пресудил дека членот 8 може да опфаќа право на заштита од тешко загадување на животната средина затоа што таквиот проблем би можел да „ја засегне добросостојбата на поединците и да ги спречи во уживањето на сопствениот дом на начин на којшто негативно ќе го засегне нивниот приватен и семеен живот без, сепак, притоа сериозно да го загрозува нивното здравје“. Во *Guerra and Others против Италија* (пресуда од 19 февруари 1998 година, *Reports of Judgments and Decisions* 1998-I), којашто, како во Лопес Остра, се однесува на загадување на животната средина, Судот утврдил дека „директниот ефект од токсичните емисии врз

правото на апликантите на почитување на нивниот приватен и семеен живот значи дека се применува членот 8^а (стр. 227, § 57).

97. Истовремено, Судот ја повторува во суштина супсидијарната улога на Конвенцијата. Домашните власти имаат директен демократски легитимитет и, како што пресудил Судот во многу наврати, во принцип се подобро позиционирани отколку меѓународен суд да ги проценат локалните потреби и услови (видете, на пример, *Handyside против Обединетото Кралство*, пресуда од 7 декември 1976 година, Серија А бр. 24, стр. 22, § 48). По прашања на генерална политика, каде што мислењата во рамките на едно демократско општество би можеле во голема мера да се разликуваат, улогата на домашните креатори на политиките би требало да добие специјална тежина (видете *James and Others против Обединетото Кралство*, пресуда од 21 февруари 1986 година, Серија А бр. 98, стр. 32, § 46, во која Судот одлучил дека е нормално маргината на уважување „што му е на располагање на законодавецот во спроведувањето на социјалните и економските политики да биде широка“).

98. Членот 8 може да се применува во предмети од животната средина во кои загадувањето е директно предизвикано од државата или во кои одговорноста на државата се јавува од пропустот правилно да ја регулира приватната индустрија. Меѓутоа, без оглед дали предметот се анализира од аспект на позитивната обврска на државата да презема разумни и соодветни мерки за гарантирање на правата на апликантите согласно ставот 1 од членот 8 или од аспект на оправданоста на мешањето од страна на јавен орган во согласност со ставот 2, применливите принципи се во главно слични. Во обата контекста, мора да се има предвид правичниот баланс помеѓу конкурентните интереси на поединецот и на заедницата како целина; и во обата контекста државата ужива одредена маргина на уважување во определувањето на чекорите што треба да се земат за да се гарантира почитувањето на Конвенцијата. Понатаму, дури и во врска со позитивните обврски што произлегуваат од првиот став од членот 8, при одржувањето на потребниот баланс, може да бидат одредена релевантност и целите што се споменати во вториот став (видете *Powell and Rayner*, стр. 18, § 41, и *López Ostra* стр. 54-55, § 51, обете цитирани погоре).

99. Судот смета дека во предмет како што е конкретниов, којшто опфаќа државни одлуки што ги засегнуваат прашањата за животната средина, постојат два аспекта во испитувањето што може да го спроведе Судот. Како прво, Судот може да ја оцени суштинската основаност на владината одлука, да се осигури дека таа е компатибилна со членот 8. Како второ, може да го преиспита процесот на одлучување за да се осигури дека на интересите на поединецот им е дадена соодветна тежина.

100. Во однос на материјалниот аспект, Судот одлучил дека државата мора да добие широка маргина на уважување. Во *Powell and Rayner*, на пример, потврдил дека „секако не е работа на Комисијата или на Судот да ја заменуваат оценката на домашните власти со друга оценка за тоа што би можело да биде најдобра политика во оваа тешка општествена и техничка сфера“, имено регулирањето на прекумерната авионска бучава и средствата на оштета што треба да му се дадат на поединецот во рамките на домашниот правен систем. Судот продолжил дека „ова е област во која за државите договорнички треба да биде признаено дека уживаат широка маргина на уважување“ (стр. 19, § 44).

101. И во други предмети што опфаќаат прашања за животната средина, на пример предметите што инволвираат просторно планирање, Судот исто така одлучил дека на државата треба да ѝ се дозволи широка маргина на уважување. Причините за ваквиот пристап Судот ги објаснил во *Viscky против Обединетото Кралство*, кога апликантот се жалел дека не ѝ била одобрена дозвола за просторно планирање за да постави станбена

приколка на земјиште што го поседувала (пресуда од 25 септември 1996 година, *Reports 1996-IV*, pp. 1291-93, §§ 74-77):

„74. Како што е утврдено во јуриспруденцијата на Судот, националните власти треба да изготват почетна оценка на „потребата“ од вмешување, и што се однесува до законската рамка, но и до конкретна мерка на спроведување...Иако со тоа на домашните власти им се остава маргина на уважување, нивната одлука останува подложна на ревизија од Судот во однос на усогласеноста со барањата од Конвенцијата. Опсегот на маргината на уважување не е идентичен во секој предмет, туку ќе варира во зависност од контекстот...Во релевантните фактори се вклучени природата на засегнатото право од Конвенцијата, неговата важност за поединецот и природата на засегнатите активности.

75. Судот веќе имал пригода да забележи дека урбанистичките планови за градовите и државите опфаќаат реализација на дискрециони проценки во спроведувањето на политиките кои се носат во интерес на заедницата...Не е работа на Судот да го даде сопственото мислење за тоа што би требало да биде најдобра политика на полето на урбанизмот, или најсоодветна поединечна мерка во предметите поврзани со урбанизам...Поради нивниот директен и постојан контакт со виталните сили од нивните држави, националните власти во принцип се подобро позиционирани отколку меѓународен суд за да ги оценат локалните потреби и услови. Поради тоа што реализацијата на дискреционото право што опфаќа мноштво локални фактори е нераздвојна од изборот и спроведувањето на урбанистичките политики, националните власти во принцип уживаат широка маргина на уважување.

76. Судот не може да го игнорира фактот дека сепак, во конкретниов предмет, треба да се изврши баланс помеѓу интересите на заедницата и правото на апликантот на почитување на нејзиниот „дом“, право од што зависат нејзината и личната безбедност и добросостојба на нејзините деца ...Важноста на тоа право за апликантот и нејзиното семејство мора исто така да се земе предвид при определувањето на опсегот на маргината на уважување што ѝ се дозволува на тужената држава.

Кога и да им се дава на домашните власти дискрециона моќ со која ќе можат да се вмешаат во правата од Конвенцијата како што е во конкретниов предмет, процесните гаранции достапни на поединецот ќе бидат особено суштински во определувањето на тоа дали тужената држава останала во нејзините граници на маргината на уважување при утврдувањето на регулаторната рамка. Навистина, утврдена судска пракса е дека иако членот 8 не содржи изречни процесни барања, процесот на одлучување што доведува до мерките на мешање треба да биде правичен и таков што ќе овозможува соодветно почитување на интересите кои му се гарантирани на поединецот со членот 8 ...

77. Задачата на Судот е да определи, врз основа на горенаведените принципи, дали причините дадени за да се оправда засегнатото мешање се релевантни и доволни согласно членот 8 § 2.“

102. Судот признал дека во оние места каде владината политика во форма на кривични закони се меша во особено интимен аспект од приватниот живот на поединецот, ќе се намали обемот на маргината на уважување што ѝ се остава на државата (видете *Dudgeon против Обединетото Кралство, пресуда од 22 октомври 1981 година, Серија А бр. 45, стр. 21, § 52*).

103. Така, Судот се соочува со контрадикторни мислења во врска со примената на маргината на уважување: од една страна, владата бара широка маргина врз основа на тоа дека предметот се однесува на прашања од опсегот на јавната политика, а од друга страна, пак, наводот на апликантите е дека тогаш кога е засегнато спиењето, маргината треба да биде тесна поради „интимната“ природа на заштитеното право. Овој Суд во врска со наводите за маргината на уважување може да одлучи само преку согледување на околностите на конктениот предмет.

104. Во врска со процесниот елемент од судското разгледување на предмети што опфаќаат прашања за животната средина, од Судот се бара да ги земе предвид сите аспекти од постапката, вклучително и типот на засегнатата политика или одлука, опсегот до кој биле земени предвид мислењата на поединците (вклучително и на апликантите) при постапката на одлучување, како и достапните процесни гаранции.

Б. Оценување на фактите на предметот во контекст на општите принципи

1. Пресудата на советот

105. Советот одлучил дека сè на сè, нивото на бучава во текот на периодот помеѓу 23.30 и 6 часот се зголемило согласно Системот од 1993 година. Сметал дека владата, дозволувајќи зголемени нивоа на бучава од 1993 година натаму, пропуштила да ја исполни својата позитивна обврска кон апликантите не успевајќи да направи, директно или со нарачување на независно истражување, една критичка оценка на важноста на придонесот на ноќните летови во економијата на Обединетото Кралство. Советот понатаму ја критикувал владата што спровела само едно ограничено истражување на ефектот од ноќните летови врз локалното население пред да го воведо Системот од 1993 година, забележувајќи дека студијата на сонот од 1992 година била ограничена само на пореметувањата во спиењето и не го ни споменува проблемот со спречувањето на спиењето. Советот не прифатил дека „скромните“ чекори преземени за да се ублажи ноќната бучава согласно Системот од 1993 година можеле да претставуваат „потребните мерки“ за заштита на апликантите. Тој заклучил дека „во отсуство на сериозен обид да се оцени опсегот на влијанието на мешањата во спиењето на апликантите, и генерално недостатокот од претходна конкретна и целосна студија со цел да се најде најмалку скапото решение во однос на човековите права, не може да се согласиме дека мерејќи го мешањето наспроти економскиот интерес на државата-кој самиот не е квантифициран-владата направила правилен баланс со воведувањето на Системот од 1993 година“.

2. Поднесоците на странките

(а) Владата

106. Владата признала дека ноќната бучава од авионските летала имала капацитет да го наруши или спречи спиењето, но го повикала Судот критички да ги оцени тужбените барања на апликантите според кои секој од нив страдал од високо ниво на нарушување. Во врска со ова, истакнале дека апликантите се наоѓале на значително различни географски позиции, како и на различни нивоа на изложеност на ноќна бучава. Дополнително, вреди да се забележи дека стотици илјадници жители на Лондон и обиколните окрузи биле во слична положба, дека пазарот на недвижности во засегнатите подрачја цветал и дека апликантите не тврделе дека не можат да ги продадат своите куќи и да се преселат.

107. Владата потенцирала дека сите други главни европски аеродроми имале помалку строги рестрикции за ноќните летови отколку рестрикциите на трите аеродроми во Лондон. Париз-Шарл де Гол и Амстердам-Схипол воопшто немале рестрикции на вкупниот број на летала од „Поглавјето 3“ што може да летаат навечер, а Франкфурт имал рестрикции за слетувања на летала од „Поглавјето 3“ помеѓу 1 и 4 часот наутро. Доколку рестрикциите на ноќните летови на Хитроу биле построги, авиокомпаниите од Обединетото Кралство би биле ставени во значително помалку конкурентна положба. Од 1988 година, тие ги користеле ретките ноќни места во распоредот на Хитроу за две цели: мал број биле доцните вечерни полетувања за одложени летови, но повеќето, обично тринаесет до шестнаесет летови навечер, биле раноутрински следувања помеѓу 4 и 6 часот наутро на долги закажани летови, главно од Југоисточна Азија, Северна Америка и Јужна Африка. Во последните години, засегнатите авиокомпаниии преземале чекори да осигурат дека летовите не слетувале пред 4.30 часот.

Владата аргументирала дека ваквите летови претставуваат составен дел од мрежата на конекциски авиоуслуги. Доколку биле принудени да ги вршат во текот на денот, би можеле да обезбедуваат помалку одржливи конекции со регионалните услуги на двата краја, на тој начин нарушувајќи на атрактивноста на Лондон како место за вршење на

деловни активности. Во секој случај, дневниот капацитет на сите аеродроми во Лондон бил речиси полн, а би било непрактично да се презакажуваат летови надвор од ноќниот период.

108. Владата потврдила дека пред 1993 година биле спроведени детални прегледи на голем број на аспекти од режимот на ноќни рестрикции. Така, во јули 1990 година, Министерството за транспорт отпочнало интересен преглед на рестрикциите што биле во примена тогаш и во јануари, октомври и ноември 1993 година, и во март и јули 1995 година објавило Советодавни документи за да го побара мислењето од јавноста и засегнатата индустрија за потребата и ефектите од ноќните летови и за разните предложени измени на режимот.

Анкетираните лица од авионската индустрија ја истакнале економската важност на ноќните летови, како што е утврдено погоре. Тие дале информации кои покажуваат дека во 1993 година, преку еден типичен секојдневен ноќен лет би се генерирал годишен приход во висина помеѓу 70 и 175 милиони GBP и годишна заработка од околу 15 милиони GBP. Загубата на овие приходи и добивка сериозно би повлијаела врз можноста на авиокомпаниите да управуваат со летови и цената на чинење на авиопревозот преку ден и навечер. Владата аргументирала дека основните компоненти на економската оправданост за ноќни летови никогаш не биле суштински оспорени, ниту од лицата што одговориле во врска со Советодавниот документ, ниту оттогаш. Иако прифаќајќи ја силата на економската оправданост, властите не отишле толку далеку како што побарала индустријата, на пример не ги одобриле повторливите барања за многу поголеми квоти на ноќна бучава или ноќен период на квоти што би завршувал во 5 часот наутро. Наместо тоа, направиле вистински баланс помеѓу интересите на индустријата и на локалното население.

109. Владата истакнала дека тие исто така ги имале на располагање, во декември 1992 година, резултатите од истражувањето наречано во јули 1990 година за нарушувањата од авионска бучава кај лица што живееле близу аеродромите Гетвик, Хитроу, Стенстед и Манчестер („студијата на сонот од 1992 година“ – видете став 35 погоре). Оваа студија била и останала најсеопфатна ваква студија, а ѝ претходеле голем број на други извештаи за авионска бучава и нарушување на сонот, вклучително и детални интервјуа со околу 1.636 лица што живееле близу аеродромите („социјалната студија“). Целта на целото вакво истражување, што кулминирало со студијата на сонот од 1992 година, била да се дадат информации на што е можно посигурна научна основа, во врска со ефектите од ноќната авионска бучава врз сонот. Студијата на сонот покажала дека нивоата на надворешна бучава под 80 dBA многу неверојатно би предизвикале зголемување во нормалната стапка на нарушување на нечиј сон; дека со нивоа на надворешна бучава помеѓу 80 и 95 dBA, веројатноста едно просечно чие да се разбуди изнесувала 1 во 75; и дека бројот на нарушувања предизвикани од авионска бучава бил толку низок, што имал занемарлив ефект врз севкупните стапки на нарушување, иако било веројатно 2-3% од населението што било почувствително на нарушување од бучава да се разбуди од истата два пати повеќе од останатите. Според социјалното истражување, околу 80% од лицата што живееле близу регионот на Хитроу изјавиле дека никогаш не се буделе или само понекогаш се буделе поради каква било причина. Од тие што се разбудувале, 17% да навеле авионската бучава како причина, 16% го обвиниле партнерот или детето, а други 28,5% навеле разни други причини. Речиси 35% од лицата што живееле близу Хитроу рекле дека ако се разбудат, од која било причина, тешко им било повторно да заспијат.

110. Владата аргументирала дека заради промените на периодот на рестрикциите, продолжувањето на рестрикциите на квотите за да се ограничат многу претходно изземени типови на авиони и рестрикциите во распоредите за слетување или полетување на

најбучните категории на летала во подолг ноќен период, било невозможно да се направи идентична споредба помеѓу режимите од пред и по 1993 година.

Тие признале дека имало зголемување во бројот на движења помеѓу 6 и 6.30 часот во зима заради тоа што овој временски период подлежел на рестрикции пред 1993 година, а сега потпаѓал надвор од периодот на квоти. Меѓутоа, владата тврдела дека во текот на засегнатиот период на квоти од 23.30 до 6 часот, имало подобрување во околината од аспект на бучавата заради преземените мерки, имено заради воведувањето на системот за пресметка на квоти, за да се поттикне употребата на потивки летала навечер.

(б) Апликантите

111. Апликантите, коишто ја прифатиле пресудата на Советот како еден аспект на примена на Конвенцијата на фактите на предметот, истакнале дека само многу мал процент на летови се одвиваат помеѓу 23.30 и 6 часот, и дека воопшто и да нема летови пред 4 часот, а во просек имало четири слетувања помеѓу 4 и 4.59 часот во 2000 година, и единаесет помеѓу 5 и 5.59 часот. Тие тврделе дека нарушувањата предизвикани од таквите летови биле значителни затоа што апликантите и голем број други лица биле засегнати, а во природата на нарушувањето на сонот е дека штом некој ќе се разбуди, дури и мал број на летови ќе го спречат повторно да заспие.

112. Апликантите исто така истакнале дека ноќната бучава на којашто биле подложни честопати ги надминувала меѓународните стандарди: Светската здравствена организација утврдила упатна вредност на нивото на еднократен настан на бучава на 60 dBA L_{max} за да се избегне нарушувањето на сонот навечер; речиси сите апликанти страдале од настани на ноќна бучава од над 80 dBA L_{max}, а во еден случај тој бил висок дури 90 dBA L_{max}. Поради логаритмичката природа на децибелната скала, силината на бучава од 80 dBA L_{max} изнесува сто пати повеќе од силината на бучава на 60 dBA L_{max}, а во однос на субјективната гласност, таа е четири пати погласна.

113. Апликантите тврделе дека Системот од 1993 година неизбежно ќе резултирал и резултирал со зголемување на ноќните летови и со влошување на климата на ноќна бучава, без оглед дали позицијата била мерена преку упатување на официјалниот ноќен период од 23 до 7 часот или на ноќниот период на квоти од 23.30 до 6 часот.

114. Апликантите упатиле на отсуството од истражувања во областа на спречување на спиењето пред Системот од 1993 година, и додале дека студиите и предлозите по 1993 година не се свеле на оценување на ефектот на ноќната бучава врз спречувањето на сонот. Тие понатаму го забележале отсуството на какво и да е истражување нарачано од владата за економските придобивки од ноќните летови, сметајќи го овој пропуст како особено сериозен со оглед на тоа што многу од водечните бизнис центри во светот (на пример Берлин, Цирих, Минхен, Хамбург и Токио) имаат целосна забрана на патнички летови во времетраење од седум до осум часа.

3. Третите лица

115. Бритиш Ервејз, чиишто поднесоци биле поддржани од Британската асоцијација за авиотранспорт (БАТА) и Меѓународната асоцијација за авиотранспорт (ИАТА), тврделе дека ноќните летови на Хитроу играат суштинска улога во транспортната инфраструктура на Обединетото Кралство и значително придонесуваат во продуктивноста на економијата на Обединетото Кралство и на животниот стандард на граѓаните на Обединетото Кралство. Тие тврделе дека забрана или намалување на ноќните летови би предизвикало голема и несразмерна штета на деловното работење на Бритиш Ервејз и би го намалил

изборот на клиентите. Загубата на ноќните летови би предизвикала значителна штета на економијата на Обединетото Кралство.

4. Оценка на Судот

116. Предметот се однесува на начинот на којшто апликантите биле засегнати од воведувањето во 1993 година на нов систем за регулирање на ноќните летови на Хитроу. Системот од 1993 година бил последен во серијата рестрикции на ноќните летови, што започнала на Хитроу во 1962 година и го заменил претходниот петгодишен Систем од 1988 година. Во неговите цели се содржеле, според Советодавниот документ од 1993 година (видете го ставот 36 погоре), како заштитата на локалната заедница од прекумерна ноќна бучава, така и пошироките економски импликации. Била задржана обврската што си ја зела владата во 1988 година „да не се дозволи влошување на бучавата навечер, а во идеални околности и да се подобри“ (видете ги ставовите 41 и 43 погоре). Поконкретно, со системот се заменува претходниот систем на ограничување на движењата со режим што им давал на авионските оператори избор, преку пресметката на квоти, дали ќе управуваат помалку бучни авиони или повеќе помалку бучни типови (за повеќе подробности, видете ги ставовите 44-46 погоре). Иако бил изменет во некои делови по неколку постапки за судска ревизија (видете ги ставовите 47-50 и 80-83 погоре), и како резултат на дополнителни студии и консултации (видете ги ставовите 51-69 погоре), системот за пресметка на квоти воведен во 1993 година останал во сила и ден-денес, а властите продолжуваат да ја следат состојбата за цели на можни подобрувања (видете ги ставовите 70-75 погоре).

117. Со Системот од 1993 година се прифатиле заклучоците од студијата на сонот од 1992 година (видете став 35 погоре) дека кај голем дел од лицата што живеат близу аеродромите нема ризик од суштинско нарушување на сонот поради авионска бучава и дека само мал процент поединци (околу 2-3%) биле почувствителни од другите. Врз ваква основа, нарушувањата предизвикани од авионска бучава се сметале за занемарливи во однос на целокупните стапки на нормални нарушување (видете го ставот 40 погоре). Владата продолжила да се повикува на студијата на сонот од 1992 година во нејзиниот преглед од 1998/99 година на регулативите за ноќни летови, кога било признаено дека е потребно дополнително истражување, а особено што се однесува до спречувањето на сонот, и биле назначени бројни дополнителни студии на темата (видете ги ставовите 58-59 и 73 погоре).

118. Судот не се сомнева дека спроведувањето на Системот од 1993 година бил предиспониран негативно да влијае врз квалитетот на приватниот живот на апликантите и врз опсегот на нивното уживање во комфорот на сопствениот дом, а така и на нивните права заштитени со членот 8 од Конвенцијата. Секој од апликантите го опишал начинот на којшто го засегнале промените воведени со Системот од 1993 година во релевантниот период (видете ги ставовите 11-26 погоре), и Судот не гледа причина да се сомнева во искреноста на нивните поднесоци од овој аспект. Точно е дека апликантите не доставиле доказ во потпора на степенот на претрпената непријатност, а особено не ги побиле тврдењата на владата во однос на „објективните“ дневни контури на бучава измерени во домот на секој апликант (ibid). Сепак, како што признава и самата влада, и како што е очигледно од студијата на сонот од 1992 година на која се повикуваат, чувствителноста на бучавата содржи и субјективен елемент, еден мал број на луѓе поверојатно ќе се разбудат од други или на друг начин ќе бидат вознемирени во сонот од авионска бучава навечер. Затоа, непријатноста предизвикана кај засегнатите поединци нема да зависи само од географската локација на нивниот соодветен дом во однос на разните патеки на летање, туку исто така и од нивната индивидуална предиспонираност да бидат разбудени од бучава. Во конкретниов предмет, степенот на вознемирениост може да варира од еден

апликант до друг, но Судот не може да ја следи владата кога тие се чини дека тврдат дека апликантите не биле, или не биле значително, засегнати од конкретниот систем.

119. Јасно е дека во конкретниов предмет, нарушувањето од бучавата предмет на жалбата не биле предизвикани од државата или државните органи, туку тие произлегле од дејствијата на приватните оператори. Може да се дискутира дали промените воведени со Системот од 1993 година треба да се разгледуваат како директно мешање од државата во правата од членот 8 на засегнатите лица. Од друга страна, може исто така да се јави одговорноста на државата во случаи за животната средина поради пропустот да го регулира приватниот сектор на начин што ќе овозможи правилно почитување на правата загарантирани со членот 8 од Конвенцијата. Како што е забележано погоре, применливите принципи се воглавно слични без оглед дали предметот се анализира од аспект на позитивната обврска на државата или од аспект на оправданоста на мешањето во правата од членот 8 од страна на јавен орган во согласност со ставот 2 од оваа одредба. Затоа, од Судот не се бара да одлучи дали конкретниот предмет спаѓа во една или друга категорија. Прашањето е дали, при спроведувањето на политиката од 1993 година за ноќни летови на аеродромот Хитроу, бил постигнат правичен баланс помеѓу конкурентните интереси на поединците засегнати од ноќната бучава и на заедницата како целина.

120. Судот уште од самиот почеток забележува дека во претходни предмети каде што прашања поврзани со животната средина даваат повод за повреди на Конвенцијата, повредата била заснована врз пропуст од страна на домашните власти да се усогласат со некој аспект од домашниот режим. Така, во предметот Лопес Остра, засегнатиот погон за обработка на отпад бил незаконит затоа што работел без потребната дозвола, и конечно бил затворен (*López Ostra*, цитиран погоре, стр.46-47, §§ 16-22). Во предметот Гера и другите, повредата била исто така заснована врз неправилната позиција на домашно ниво, затоа што апликантите не можеле да ги добијат информациите коишто државата имала статутарна обврска да ги даде (*Guerra and Others*, цитиран погоре, стр. 219, §§ 25-27).

Елементот на домашна неправилност е сосема отсутен во конкретниов предмет. Политиката за ноќни летови воведена во 1993 година била оспорена од локалните власти и, по определени измени, било утврдено дека е компатибилна со домашното право. Апликантите не тврдат дека политиката (како што била изменета) на некој начин била незаконита на домашно ниво, и, навистина, не ги исцрпиле домашните правни лекови во врска со таква тужба. Дополнително, тие не тврдат дека некои од ноќните летови коишто го нарушувале нивниот сон биле во спротивност со релевантните регулативи, и повторно, такво тужбено барање би се вложило во домашните судови согласно делот 76(1) од Законот за цивилно воздухопловство од 1982 година.

121. За да се оправда системот за ноќни летови во формата според која бил организиран од 1993 година, владата не упатила само на економскиот интерес на операторите на авиолиниите и другите претпријатија и нивните клиенти, туку исто така, а што е уште поважно, и на економскиот интерес на државата во целина. Во нејзиниот поднесок, со ваквите аргументи потребно е да се влијае, барем до некој степен, на правата од членот 8 на лицата засегнати од системот. Судот забележува дека според вториот став од членот 8 дозволени се рестрикции, *inter alia*, во интерес на економската добросостојба на државата и за заштита на правата и слободите на другите. Затоа, легитимно е што државата ги зела предвид горенаведените економски интереси во креирањето на нејзината политика.

122. Судот мора да разгледа дали може да се каже дека државата направила правичен баланс меѓу таквите интереси и контрадикторните интереси на лицата засегнати од нарушувањата од бучавата, вклучително и на апликантите. Државите треба да ја земат предвид заштитата на животната средина при дејствијата во рамките на нивната маргина

на уважување, а исто така и Судот при разгледувањето на таквата маргина, но би било несоодветно Судот да применува посебен пристап во овој контекст упатувајќи на специјалниот статус на човековите права во областа на животната средина. Во таков контекст, Судот мора да се наврати на прашањето за опсегот на маргината на уважување достапна на државата при одлучувањето за политики од предметниот вид (видете став 103 погоре).

123. Судот забележува дека воведувањето на Системот за ноќни летови од 1993 година било генерална мерка што не им била конкретно наменета на апликантите во овој предмет, иако носела очигледни последици за нив и за други лица во слична ситуација. Сепак, нарушувањата на сонот на кои се повикале апликантите не задирале во аспект на приватниот живот на начин споредлив со кривичните мерки предмет на случајот Даџон, за следствено да се побара особено тесна маргина на уважување за државата (видете *Dudgeon*, цитиран погоре, стр. 21, § 52, и став 102 погоре). Наместо тоа, во овој случај би се чинело значајно нормалното правило применливо на генералните одлуки за политики (видете го ставот 97 погоре), уште повеќе затоа што ова правило може да се повика дури и во врска со мерки упатени на поединци коишто се преземени во рамките на една генерална политика, како што е во предметот Бакли, цитиран погоре (видете го ставот 101). Додека државата треба да ги земе предвид конкретните интереси, чиешто почитување мора да го гарантира преку членот 8, таа во принцип мора да има избор помеѓу разните начини и средства за постигнување на таквата обврска. Како што надзорната функција на Судот е од супсидијарна природа, тој се ограничува да види дали конкретното решение применето од државата може да се смета дека воведува правичен баланс.

124. Во конкретниот предмет, Судот прво ги забележува тешкотиите во одлучувањето дали Системот од 1993 година всушност довел до влошување на климата од ноќната бучава. Апликантите тврделе дека довел, а владата дека не. Според исказите во Советодавниот документ од 1998 година, генерално, климата од бучавата околу Хитроу може да се подобрила во текот на ноќниот период на квоти, но веројатно се влошила за целокупниот ноќен период (видете го ставот 61 погоре). Судот не може да даде цврст наод за оваа точка. Спорот помеѓу страните го подразбира и прашањето дали треба да се користат авионските движења и пресметката на квоти како соодветно метро за мерење на ноќната бучава. Сепак, не наоѓа показател дека одлуката на властите да воведат режим заснован врз системот за пресметка на квоти бил како таков некомпатибилен со членот 8.

125. Дали при спроведувањето на таквиот режим бил во суштина постигнат правичен баланс помеѓу правата од членот 8 засегнати од таквиот режим и другите контрадикторни интереси на заедницата зависи од релативната тежина што им се дава на секој од нив. Судот прифаќа дека во ваков контекст властите имале право, имајќи ја предвид генералната природа на преземените мерки, да се повикаат на статистичките податоци засновани врз просечната перцепција на нарушувањето од бучавата. Го забележува заклучокот од Советодавниот документ од 1993 година дека поради малиот број на случаи на нарушување на сонот предизвикани од авионска бучава, тие може да се третираат како занемарливи во споредба со севкупните нормални стапки на нарушување на сонот (видете го ставот 40 погоре). Сепак, тоа не значи дека грижите на засегнатите лица биле сосема отфрлени. Самата цел на постоењето на систем на рестрикции на ноќните летови била да се одржува нарушувањето од бучавата на прифатливо ниво за локалното население кое живее во близина на аеродромот. Освен тоа, имало разбирање дека поради променливите услови (зголемување на авиопревозот, технолошкиот напредок во намалувањето на бучавата, еволуцијата на социјалниот став, итн.), релевантните мерки морало да бидат под постојана ревизија.

126. Што се однесува до економските интереси кои се во судир со пожелноста да се ограничат или сопрат ноќните летови при трагањето по горенаведените цели, Судот смета дека е разумно да се претпостави дека таквите летови придонесуваат најмалку во одреден степен кон општата економија. Владата до Судот поднела извештаи за резултатите од серија испитувања на економската вредност на ноќните летови спроведени пред и по воведувањето на Системот од 1993 година. Иако не постојат конкретни индикации за економската цена на чинење на отстранувањето на конкретни ноќни летови, може да произлезе од таквите студии дека постои позврзаност помеѓу конекциите на летовите општо земени и ноќните летови. Поконкретно, владата тврди дека некои летови од Далечниот Исток до Лондон би можеле да пристигнат само ако полетаат многу доцна навечер, со што би им се нанела сериозна непријатност на патниците и тоа би довело до загуба на конкурентноста. Може секако да се прифати дека постои економски интерес во одржувањето на целосна услуга до Лондон од далечните аеродроми и тешко е, а можеби и невозможно, да се исцрта јасна линија помеѓу интересите на авионската индустрија и економските интереси на државата во целина. Сепак, авиокомпаниите немаат дозвола да летаат по сопствена волја, им се наметнуваат суштински ограничувања на нивната слобода на летање, вклучително и ноќни рестрикции кои важат на Хитроу. Судот овде забележал дека Системот од 1993 година, којшто бил финално воведен, бил построг отколку системот предвиден во Советодавниот документ од 1993 година, затоа што дури и најтивките авиони биле ставени во системот за пресметка на квоти. А освен тоа, владата не им поткликнала на повиците за пократок ноќен период на квоти или за укинување на ноќните рестрикции. Судот исто така забележува последователни модификации во системот, што опфаќаат дополнителни ограничувања за операторите, вклучувајќи го, *inter alia*, дополнувањето со севкупен максимален број на дозволени авионски движења (видете го ставот 50 погоре) и намалување на достапните пресметковни бодови за квоти (видете го ставот 66 погоре).

127. Дополнителен релевантен фактор во оценувањето дали е постигнат вистински баланс е достапноста на мерки за ублажување на ефектите од авионската бучава генерално, вклучително и на ноќната бучава. Погоре се спомнуваат голем број на мерки (видете став 74). Судот исто така забележува дека апликантите не ја оспориле суштината на тврдењето на владата дека цените на недвижнините во регионот каде што живеат не се под негативно влијание од ноќната бучава. Судот смета дека е разумно, при определувањето на влијанието на генералната политика врз поединците во одредена област, да ја земе предвид можноста на поединецот да ја напушти таа област. Кога во една област е особено засегнат ограничен број на луѓе (2-3% од засегнатото население, според студијата на сонот од 1992 година) од генерална мерка, фактот дека тие можат, ако одберат, да се преселат на друго место без финансиска загуба мора да се смета за значителен за севкупната разумност на генералната мерка.

128. Во врска со процесниот аспект на предметот, Судот забележува дека еден владин процес на одлучување во врска со комплексни прашања за политиката за животната средина и економската политика, како во конкретниов предмет, мора да опфаќа соодветни истраги и студии за да се овозможи да се направи правичен баланс помеѓу разните засегнати конфликтни интереси. Меѓутоа, сепак тоа не значи дека одлуките може да се донесуваат само ако има на располагање сеопфатни и мерливи податоци во врска со секој поединечен аспект од прашањето што треба да се одлучи. Во овој поглед, релевантно е дека властите доследно ја следеле состојбата, а и дека Системот од 1993 година бил последниот во низа рестрикции врз ноќните летови што отпочнале уште во 1962 година. Позицијата во врска со истражувањето на нарушувањето на сонот и ноќните летови е далеку од статична, а и политиката на владата за објавување на рестрикции врз ноќните летови била на сила за максимум пет години, и секој нов систем го земал предвид

истражувањето и другите развојни активности во претходниот период. Така, на Системот од 1993 година, му претходела низа истраги и студии спроведувани во текот на долг временски период. Конкретните нови мерки воведени со таквиот систем ѝ биле обзнаени на јавноста преку Советодавен документ којшто упатувал на резултатите од студијата спроведена за Министерството за транспорт, а која опфаќала студија на авионска бучава и нарушување на сонот. Во неа се вели дека квотите требало да се утврдат на ниво што нема да овозможува влошување на ноќната бучава, и, идеално, да ја подобрат состојбата. Овој документ бил објавен во јануари 1993 година и бил испратен до телата што ја претставуваат авионската индустрија и луѓето што живеат во близина на аеродромите. Апликантите и лицата во слична положба така имале пристап до Советодавниот документ и имале можност да вложат приговор доколку сметале дека треба. Да не им биле земени предвид приговорите, можеле да ги оспоруваат последователните одлуки, или самиот систем пред суд. Освен тоа, апликантите биле тогаш или претходно членови на ХАЦАН (видете го ставот 1 погоре), и така биле особено добропозиционирани да вложат приговор.

129. Во овие околности, Судот не утврдил дека властите суштински ја пречекориле својата маргина на уважување преку пропустот да направат правичен баланс помеѓу правата на поединците засегнати од таквите регулативи во однос на нивниот приватен живот и домот и спротивставените интереси на другите и на заедницата како целина, ниту пак утврдува дека имало фундаментални процесни пропусти во подготовката на регулативите од 1993 година за ограничувањата на ноќните летови.

130. Следствено на тоа, нема повреда на членот 8 од Конвенцијата.

II. НАВОДНА ПОВРЕДА НА ЧЛЕНОТ 13 ОД КОНВЕНЦИЈАТА

131. Апликантите тврделе дека судската ревизија не била ефективен правен лек во врска со нивните права согласно членот 8 од Конвенцијата, што е во спротивност со членот 13.

Членот 13 предвидува:

„ Секој човек, чии права и слободи признати со оваа Конвенција, се нарушени, има право на ефективен правен лек пред националните власти, дури и тогаш кога повредата на овие права и слободи ја сториле лица при вршење на службена должност.“

132. Владата го оспорила тврдењето на апликантите дека имало повреда на членот 13.

A. Пресудата на советот

133. Во неговата пресуда од 2 октомври 2001 година, Советот одлучил дека опсегот на ревизијата од домашните судови не дозволувал да се разгледа дали зголемувањето на ноќните летови согласно Системот од 1993 година претставувал оправдано ограничување на правата од членот 8 на лицата што живееле во близина на аеродромот Хитроу (видете ги ставовите 115 и 116 погоре).

B. Поднесоците на странките

1. Владата

134. Во нејзиниот допис со којшто барала предметот да му се упати на Големиот судски совет, владата не упатила на членот 13 од Конвенцијата. Во последователните дописи, тие се навратиле на одбраната пред Комисијата и Советот, ги резимирале ставовите 112 и 113 од пресудата на Советот, во која тврделе дека членот 13 не се применува или, алтернативно, дека опсегот на судската ревизија бил доволен за да ги задоволи барањата од таа одредба. На рочиштето од 13 ноември 2002 година, владата подвлекла дела

конкретниов предмет се однесувал повеќе на позитивните отколку на негативните обврски, и упатила на сличностите помеѓу постапката за судска ревизија во Обединетото Кралство и пристапот согласно Конвенцијата.

2. Апликантите

135. Апликантите тврделе, како што сториле и пред Советот, дека немале права пропишани со приватното право во врска со прекумерната ноќна бучава како последица од статутарното изземање на одговорноста во делот 76 од Законот за цивилно воздухопловство од 1982 година. Тие аргументирале дека ограничувањата во барањето на судска ревизија значеле дена немало ефективен правен лек. Тие додале дека во *R. (Daly) против Министерот за внатрешни работи* ([2001] 2 предмети по жалба 532), Горниот дом ја потврдил неадекватноста на пристапот во *R. Против Министерот за одбрана, ex parte Smith* ([1996] Queen's Bench Reports 517).

В. Третите лица

136. Третите лица не дале коментар по прашањата за членот 13.

Г. Оценка на Судот

137. Како што напоменал Советот, членот 13 бил доследно толкуван од страна на Судот дека бара правен лек во домашното право само во однос на жалби што може да се сметаат за „поткрепени“ во смисла на Конвенцијата (видете, на пример, *Boyle and Rice против Обединетото Кралство*, пресуда од 27 април 1988 година, Серија А бр. 131, стр. 23-24, § 54). Во конкретниов предмет не е најдена повреда на членот 8, но Судот смета дека кога ќе се соочи со наод од Советот дека прашањата од членот 8 биле прифатливи и дека навистина имало повреда на таа одредба, мора да прифати дека тужбата согласно членот 8 била поткрепена. Затоа, мора да се разгледа тужбеното барање согласно членот 13.

138. Судот прво повторува дека членот 13 не оди толку далеку за да гарантира правен лек што ќе овозможи законите на државите договорнички да се оспоруваат пред домашен орган врз основа на тоа дека се спротивни на Конвенцијата (видете *Costello-Roberts против Обединетото Кралство*, пресуда од 25 март 1993 година, Серија А бр.247-С, стр. 62, § 40). Слично на тоа, не дозволува да се оспорува генерална политика како таква. Кога апликантот дава поткрепено тврдење за повреда на право од Конвенцијата, сепак, домашниот режим мора да обезбеди ефективен правен лек (*ibid.*, стр. 62, § 39).

139. Како што утврдил Советот, делот 76 од Законот од 1982 година не дозволува дејствија на вознемирување со прекумерна авионска бучава навечер. Апликантите се пожалиле на летовите дозволени со Системот од 1993 година, а кои биле во согласност со релевантните регулативи. Така, немало дејствија на пречекорување или вознемирување во однос на законските ноќни летови.

140. Прашањето што мора да го одговори Судот е дали апликантите имале правен лек на национално ниво да „ја спроведат суштината на правата од Конвенцијата ... во која било форма и да се гарантирани во домашниот правен поредок“ (видете *Vilvarajah и другите против Обединетото Кралство*, пресуда од 30 октомври 1991 година, Серија А бр. 215, стр. 38-40, §§ 117-27). Опсегот на домашната ревизија во предметот Вилварајах, што се однесувал на имиграциони прашања, бил релативно широкоопсежен заради важноста што домашното право му ја припишувала на прашањето на физичкиот интегритет. Врз основа на тоа, било одлучено дека судската ревизија ги почитувала барањата од членот 13. Спротивно на тоа, во *Smith and Grady против Обединетото Кралство* (нос. 33985/96 и

33986/96, §§ 135-39, ECHR 1999-VI), Судот заклучил дека судската ревизија не била ефективен правен лек заради тоа што домашните судови ги дефинирале политичките прашања толку широко, што било невозможно апликантите да ги докажат своите поенти од Конвенцијата во врска со нивните права од членот 8 пред домашните судови.

141. Судот утврдил дека постапките на судска ревизија можеле да утврдат дека Системот од 1993 година бил незаконит затоа што празнината помеѓу владината политика и пракса била преширока (видете *R. Против Министерот за Транспорт, ex parte Richmond LBC* (бр. 2) [1995] *Environmental Law Reports* 390). Сепак, јасно е, како што е забележано од Советот, дека опсегот на ревизијата од домашните судови била ограничена на класичните концепти на англиското јавно право, како што се нерационалноста, незаконитоста и очигледната неразумност, и во тој период (односно, пред влегувањето во сила на Законот за човекови права во 1998 година) не овозможувало разгледување дали спомнатото зголемување на ноќните летови според Системот од 1993 година претставувал оправдано ограничување на правото на почитување на приватниот и семејниот живот или на домот на лицата што живееле во близина на аеродромот Хитроу.

142. Во ваквите околности, Судот смета дека опсегот на ревизијата од домашните судови во конкретниов предмет не била доволна за да го исполни членот 13. Следствено на тоа, има повреда на членот 13 од Конвенцијата.

III. ПРИМЕНА НА ЧЛЕНОТ 41 ОД КОНВЕНЦИЈАТА

143. Членот 41 од Конвенцијата го утврдува следново:

„Ако Судот оцени дека постои повреда на Конвенцијата или на нејзините протоколи, и ако домашното право на засегнатата Висока страна договорничка овозможува само делумно отстранување на последиците на таа повреда, Судот ѝ дава на оштетената страна, доколку е потребно, правична сатисфакција.

A. Оштета

144. Апликантите, упатувајќи на пресудата од Советот, сметале дека треба да се додели скромнен надомест на нематеријална штета.

145. Владата застанала на ставот дека утврдувањето на повреда само по себе би требало да претставува правична сатисфакција во однос на повредата или на членот 8 или на членот 13.

146. Советот на секој апликант му ја доделил сумата од 4.000 фунти (GBP) за нематеријална штета во однос на утврдените повреди на члените 8 и 13.

147. Судот утврдил повреда на процесното право на ефикасен домашен правен лек согласно членот 13 од Конвенцијата во однос на жалбите на апликантите согласно членот 8, но не нашол повреда на суштинското право на почитување на приватниот живот, семејниот живот, домот и преписката согласно членот 8.

148. Судот забележува дека во *Camenzind против Швајцарија* (пресуда од 16 декември 1997 година, *Reports* 1997-VIII, стр. 2897-98, § 57), Судот утврдил повреда на членот 13 во врска со жалбата на апликантот согласно членот 8, но не нашол материјална повреда на Конвенцијата. Во тој случај, Судот сметал дека пресудата самата по себе претставувала доволно правична сатисфакција за наводната нематеријална штета.

Дополнително, во конкретниов предмет, повредата на членот 13 произлегувала не од недостатокот на пристап на апликантите до британските судови за да го оспорат

влијанието што врз нив го имала државната политика за ноќни летови на аеродромот Хитроу, туку од премногу тесниот опсег на судската ревизија во тој период, што значи дека достапниот правен лек согласно британското право не бил „ефикасен“ за да овозможи претрес на содржината на нивната жалба согласно членот 8 од Конвенцијата (видете ги ставовите 140-42 погоре).

Штом тоа е така, Судот смета дека имајќи ја предвид природата на утврдената повреда, одлуката за повреда сама по себе претставува доволна правична сатисфакција во однос на нематеријална оштета.

Б. Надоместоци и трошоци

149. Апликантите побарале вкупно 153.867,56 GBP плус 24.929,55 GBP данок на додадена вредност (ДДВ) за трошоците пред Советот, и дополнителни 154.941,48 GBP плус 23.976,82 GBP за ДДВ (вкупно 178.918,30 GBP) за трошоците пред Големиот судски совет.

150. Владата дала голем број коментари во врска со надоместоците и трошоците пред Големиот судски совет. Тие ги оспориле тарифите на инволвираните адвокати и сметале дека тарифираното времетраење било прекумерно. Тие исто така сметале дека надоместоците што ги наплатил бранителот и вештите лица на апликантите биле прекумерни. Сè на сè, ја предложиле сумата од 109.000 GBP како соодветна цифра за надоместоците и трошоците за Големиот судски совет.

151. Советот ги намалил трошоците и надоместоците што ги барале апликантите во постапката до тогаш од 153.867,56 GBP на 70.000 GBP.

152. Трошоците и надоместоците нема да се доделат согласно членот 41 освен ако не се утврди дека тие биле реални и неопходни и биле разумни како цифра (видете *Сандеј тајмс против Обединетото Кралство (бр. 1)* (член 50), пресуда од 6 ноември 1980 година, Серија А бр. 38, стр.13, § 23). Освен тоа, судските трошоци се покриваат само доколку се однесуваат на утврдената повреда (видете *Beyeler против Италија* (правично задоволување) [ГСС], бр.33202/96, § 27, 28 мај 2002 година).

153. Судот забележува дека иако Советот утврдил повреда и на членот 8 и на членот 13 од Конвенцијата, Големиот судски совет нашол само повреда на членот 13 во врска со жалбата на апликантот согласно членот 8. Иако оваа разлика во наодите треба да се отслика во доделувањето на надоместот на трошоци, Големиот судски совет не треба да го пренебрегне фактот дека членот 13 не може да стои сам. Без „поткрепена жалба“ во врска со материјалните прашања, Судот немало да може да го разгледува членот 13 (видете, на пример, *Boyle and Rice*, цитиран погоре, стр.23-24, §§ 52 and 54). Доделувањето на трошоците би требало да ја отслика работата што ја презеле претставниците на апликантите во врска со прашањата согласно членот 8 до одреден степен, дури и ако не до истиот степен како кога би била најдена повреда и на членот 8.

154. Судот им ја доделува на апликантите сумата од 50.000 евра, вклучително и ДДВ, за трошоци и надоместоци.

В. Затезна камата

155. Судот смета дека е соодветно затезната камата да се заснова на маргиналната стапка на заеми на Европската централна банка, на која треба да се додадат три процентни поени.

ОД ОВИЕ ПРИЧИНИ, СУДОТ

1. *Одлучува* со дванаесет наспроти пет гласа дека нема повреда на членот 8 од Конвенцијата;

2. *Одлучува* со шестнаесет наспроти еден глас дека има повреда на членот 13 од Конвенцијата;

3. *Одлучува* со петнаесет наспроти два гласа дека наодот за повреда на членот 13 од Конвенцијата сам по себе претставува доволно правично задоволување за која било штета претрпена од апликантите;

4. *Одлучува* едногласно

(а) дека тужената држава треба да им исплати на апликантите во рок од три месеца 50.000 ЕУР (педесет илјади евра) за трошоци и надоместоци, да се претворат во фунти според девизниот курс применлив на датумот на исплатата, како и данокот што ќе применува на истата.

(б) дека од истекот на горенаведениот тримесечен период сè до исплатата ќе се плаќа камата на горенаведениот износ според стапка еднаква на маргиналната стапка на заем на Европската централна банка во текот на периодот на неплаќање плус три процентни поени;

5. *Го отфрла* со тринаесет наспроти четири гласа останатиот дел од барањето на апликантите за правично задоволување.

Изготвена на англиски и француски јазик и изречена на јавно рочиште во Зградата за човекови права, Стразбур, на 8 јули 2003 година.

Луциус ВИЛДХАБЕР Претседател, Пол МАХОНИ, Секретар

Во согласност со членот 45 § 2 од Конвенцијата и Правилото 74 § 2 од Деловникот на Судот, кон оваа пресуда се приложуваат и следниве издвоени мислења:

(а) заедничко издвоено мислење на г. Коста, г. Рес, г. Тирмен, г. Жупанчиќ и г-ѓа Штајнер;

(б) издвоено мислење на сер Брајан Кер.

Л.В.П.Ј.М.

ЗАЕДНИЧКО ИЗДВОЕНО МИСЛЕЊЕ НА СУДИИТЕ КОСТА, РЕС, ТИРМЕН, ЖУПАНЧИЌ И ШТАЈНЕР

Вовед

Изразуваме жалење што не можеме да се приклучиме кон мислењето на мнозинството дека немало повреда на членот 8 од Европската конвенција за човекови права во овој предмет. Го постигнавме нашето заедничко издвоено мислење првенствено читајќи ја моменталната развојна фаза на релевантната судска пракса. Освен тоа, тесната поврзаност помеѓу заштитата на човековите права и итната потреба од деконтаминација на животната средина нè доведе да го сметаме здравјето како најосновна човекова потреба и како водечка сила. После сè, како што е во овој предмет, што значат човековите права во однос на приватноста на домот ако секој ден и секоја ноќ, постојано или повремено, одекнува со вриежот на авионски мотори?

1. Точно е дека во оригиналниот текст на Конвенцијата сè уште не се открива свеста за потребата од заштита на човековите права во однос на животната средина.² Во 1950-тите години, универзалната потреба од заштита на животната средина сè уште не била евидентна. Историски погледнато, сепак, размислувањата за животната средина секако не се непознати за нашата непрекината и заедничка правна традиција,³ кога, пред триесет години, во Декларацијата од Конференцијата за човековата животна средина на Обединетите нации како прв принцип беше наведен следниов:

„... Човекот има основно право на слобода, еднаквост и адекватни услови за живот, во квалитетна животна средина којашто овозможува достоинствен живот и благосостојба“⁴

Повелбата за основните права на Европската унија (иако нема моментално обврзувачка правна сила) дава интересна илустрација на поентата. Членот 37 од Повелбата предвидува: „Во политиките на Унијата мора да се интегрира високо ниво на заштита на животната средина и унапредување на квалитетот на животната средина и истото да се гарантира во согласност со принципот на одржлив развој.“

Овие препораки покажуваат јасно дека земјите-членки на Европската унија сакаат високо ниво на заштита и подобра заштита, и очекуваат од Унијата да изработи политики насочени кон овие цели. На пошироко ниво, Протоколот од Кјото го прави очигледен податокот дека прашањето на загадувањето на животната средина е супранационално прашање, затоа што не ги познава границите на државната сувереност.⁵ Со тоа, ова прашање станува прашање на меѓународното право *par excellence* – и а фортиори за меѓународната судска надлежност. Во меѓувреме, многу врховни и уставни судови се повикале на уставната одбрана на разни аспекти од заштитата на животната средина токму

²Фразата „заштита на животната средина“ се појавува во педесет и седум наши предмети. Фразата „човекови права во однос на животната средина“ се појавува за прв пат во поважна пресуда.

³На пример, исклучително чувствителната доктрина за нарушувања на животната средина оди до римското право. Во римското право овие вознемирувања се класифицираат како *immissiones in alienum*. Dig.8.5.8.5 Ulpianus 17 ad ed.; видете <http://www.thelatinlibrary.com/justinian/digest8.shtml>

⁴Декларација од Конференцијата на Обединетите нации за човековата животна средина, 1972 година; видете <http://www.unep.org/Documents/Default.asp?DocumentID=97&ArticleID=1503>. Интересно е дека уште од самиот почеток, заштитата на животната средина е поврзана со личната добросостојба (здравје). Видете забелешка 3, стр. 45.

⁵Протоколот од Кјото кон Рамковната конвенција на Обединетите нации за климатски промени, видете „the Convention and Kyoto Protocol“ на <http://unfccc.int/resource/convkp.html>.

врз таа основа.⁶ Ние веруваме дека ваквата грижа за заштитата на животната средина има заеднично тло со општата грижа за човековите права.

II. Развој на судската пракса

2. Како што Судот честопати подвлекол: „Конвенцијата е жив инструмент, што треба да се толкува во контекст на актуелните услови“ (видете, меѓу многу други референци, *Airey против Ирска*, пресуда од 9 октомври 1979 година, Серија А бр. 32, стр. 14-16, § 26, и *Loizidou против Турција* (прелиминарни приговори), пресуда од 23 март 1995 година, Серија А. 310, стр. 26-27, § 71). Ова „еволутивно“ толкување од Комисијата и Судот на разни барања од Конвенцијата општо земено било „прогресивно“ во смисла на тоа дека тие постепено го прошириле и покачиле нивото на заштита што им се дава на правата и слободите загарантирани со Конвенцијата за да се развие „европскиот јавен поредок“. На полето на човековите права во областа на животната средина, кои биле практично непознати во 1950 година, Комисијата и Судот сè повеќе го заземале ставот дека членот 8 го опфаќа правото на здрава животна средина, па оттаму и на заштита од загадување и вознемирувања предизвикани од штетни хемикалии, непријатни мириси, агенсии што предизвикуваат респираторни проблеми, бучава, и така натаму.

3. Во претходните предмети во врска со заштита од авионска бучава, Комисијата не се двоумела да пресуди дека членот 8 бил применлив и ги прогласила за прифатливи жалбите на повреда на таа одредба – во *Arrondelle* и *Baggs*, на пример. Во *Arrondelle против Обединетото Кралство* (бр. 7889/77, одлука на Комисијата од 15 јули 1980 година, Decisions and Reports (DR) 19, стр. 186), домот на апликантот се наоѓал на нешто подалеку од еден и пол километар од крајот на пистата на аеродромот Гетвик. Во *Baggs против Обединетото Кралство* (бр. 9310/81, одлука на Комисијата од 16 октомври 1985 година, DR 44, стр. 13) имотот на апликантот се наоѓал на 400 метри од јужната писта на аеродромот Хитроу. Овие две апликации, кои биле прогласени за прифатливи, завршиле со спогодба. Иако тоа не значи дека имало повреда на Конвенцијата, сепак покажува дека тужената влада прифатила дека во тоа време постоел реален проблем. А Судот само од технички причини одбил да го разгледа прашањето од членот 8 во предметот *Powell and Rayner против Обединетото Кралство* (пресуда од 21 февруари 1990 година, Серија А бр. 172), којшто исто така се однесувал на полетувања и слетувања на Хитроу.

4. Судот дал јасна потврда дека со членот 8 од Конвенцијата се гарантира правото на здрава животна средина: Нашол повреда на членот 8, и тоа во двата наврата едногласно, во *López Ostra против Шпанија* (пресуда од 9 декември 1994 година, Серија А бр. 303-С) и *Guerra и други против Италија* (пресуда од 19 февруари 1998 година, *Reports of Judgments and Decisions* 1998-I). Првиот предмет се однесувал на вознемирување (мирис, бучава и чад) предизвикано од погон за третирање на отпадни води во близина на домот на апликантот, којшто го повлијаел врз здравјето на ќерка му. Вториот предмет се однесувал на штетни емисии од хемиски работи коишто претставувале сериозен ризик по апликантите кои живееле во блиската општина.

5. Додека со пресудата на Големиот судски совет во конкретниов предмет се заклучува, спротивно на пресудата на Советот од 2 октомври 2001 година, дека нема повреда на членот 8, нам ни се чини дека отстапува од горенаведените развојни активности во судската пракса, а дури и оди еден чекор поназад. Им дава предност на економските

⁶ Видете, на пример, *Компендиум од резимеа на судски одлуки во предмети поврзани со животната средина* (SACEP/UNEP/NORAD Publication Series on Environmental Law and Policy no. 3), Компендиум на резимеа на <http://www.unescap.org/drpad/vc/document/compendium/index.htm>; EPA search results at http://oaspub.epa.gov/webi/meta_first_new2.try_these_first.

аргументи пред основните здравствени услови со квалификацијата на „чувствителноста на бучава“ на апликантите како чувствителност на мало малцинство на луѓе (видете го ставот 118 од пресудата). Трендот на омаловажувањето на таквата чувствителност – а уште повеќе на грижите за бучава и нарушен сон – оди во спротивен правец од растечката грижа за прашањата на животната средина насекаде во Европа и во светот. Една едноставна споредба на горенаведените предмети (*Arrondelle*, *Baggs* и *Powell and Rayner*) со конкретна пресуда се чини дека покажува дека Судот се врти против струјниот тек.

III. Позитивната обврска на државата

6. Конвенцијата го штити поединецот од директна злоупотреба на надлежноста од страна на државните власти. Типично, аспектот за животната средина на човековите права на поединецот не е под закана од директно владино дејство. Индиректно, сепак, прашањето честопати е дали државата ги презела потребните мерки за да го заштити здравјето и приватноста. Дури и да претпоставиме дека ги презела, директните дејства на државата може да го земат обликот на дозволување, како што е овде, да се управува со аеродром под одредени услови. Не е лесно да се определи опсегот на дозволливо директно мешање на државата и на нејзините позитивни обврски во вакви ситуации, но овие тешкотии не треба да ја поткопаат севкупната заштита што државата мора да ја гарантира согласно членот 8.

7. Така, согласно домашното право, регулаторната надлежност на државата е вклучена во заштитата на поединецот од макроекономските и комерцијалните интереси што предизвикуваат загадување. Лажливата варијација во ова индиректно спротивставување на поединецот и државата, затоа потекнува од фактот дека државата има обврска да дејствува, а пропушта да го стори тоа (или тоа го прави прекршувајќи го начелото на пропорционалност). Од овој аспект, изодевме долг пат од ситуацијата што ја разгледуваше овој Суд во *Powell and Rayner* (цитиран погоре, стр. 9-10, § 15), во кој Законот за намалување на бучава конкретно ја иззема авионската бучава од опсегот на неговата заштита. Затоа, ова прашање во контекст на домашното право е дали државата сторила нешто или дали сторила доволно.

8. Барем од *Powell and Rayner* (стр. 18, § 41), клучното прашање е позитивната обврска на државата.

9. Мнозинството се обидуваат да го разликуваат овој предмет од предметот *Dudgeon против Обединетото Кралство* (пресуда од 22 октомври 1981, Серија А бр. 45), којшто се однесувал на аспектот на сексуална интимност од приватниот живот на апликантот. Во *Dudgeon* (стр. 21, § 52), се вели: „Овој предмет се однесува на најинтимниот аспект од приватниот живот. Според тоа, мора да постојат особено сериозни причини пред да може да има легитимно мешање од страна на јавните власти за целите на ставот 2 од членот 8. “Пресудата на мнозинството го разликува конкретниот предмет од предметот *Dudgeon* со тоа што вели: „нарушувањата на сонот на кои се повикале апликантите не задирале во аспект на приватниот живот на начин споредлив со кривичните мерки предмет на случајот Даџон, за следствено да се побара особено тесна маргина на уважување за државата“ (видете 123 од пресудата).

10. Нелогично е да има обратен сооднос помеѓу важноста на засегнатото право на приватност од една страна и дозволливиот интензитет на мешањето на државата од друга страна. Исто така е точно дека сексуалната интимност го олицетворува најтесниот концентричен круг од приватниот живот, каде поединецот треба да биде оставен на мира освен ако не се меша во правата на другите. Сепак, не е логично да се заклучи од ова дека доктрината на сразмерност на обратниот однос помеѓу важноста на правото на приватност

и дозволивото мешање би требало да се ограничи на сексуалната интимност. Некои други аспекти на приватноста, како што е здравјето, може да бидат исто толку „интимни“, ако не и поважни.

11. Приватноста е хетерогено право. Конкретните контури на приватноста може јасно да се разграничат и да се воочат само кога таа се брани од разни видови на загрозување. Освен тоа, приватноста е еден аспект од општата добросостојба на лицето и не мора да претставува сама по себе цел. Затоа, интензитетот на дозволеното мешање на државата во приватноста на поединецот и неговото семејство треба да се гледа како обратнопропорционален сооднос со штетата која мешањето веројатно ќе му ја предизвика на неговото психичко и физичко здравје. Поентана, со други зборови, не е дека може да биде засегнат сексуалниот живот на парот чијшто дом одекнува со бучава од авионски мотори. Поттикот зад нашиот аргумент е дека „здравјето како состојба на целосна физичка, психичка и социјална добросостојба“ е, во конкретните околности на овој предмет, предуслов за каква било значајна приватност, интимност, итн., и не може неприродно да се одвои од нив.⁷ Да се тврди спротивното би значело целосно вештачко одвојување на приватноста од општата лична добросостојба. Секако, секој предмет мора да се одлучува мериторно и земајќи ја предвид севкупноста на неговите конкретни околности. Во овој предмет, сепак, јасно е дека круговите на заштита на здравјето и гарантирањето на приватноста се пресекуваат и преклопуваат.

12. Не се согласуваме со позицијата на мнозинството од ставот 123 од пресудата на Големиот судски совет, а особено не со клучната фразеологија *in fine*, каде што мнозинството смета: „Додека државата треба да ги земе предвид конкретните интереси, чиешто почитување мора да го гарантира преку членот 8, таа во принцип мора да има избор помеѓу разните начини и средства за постигнување на таквата обврска. Како што надзорната функција на Судот е од супсидијарна природа, тој се ограничува да види дали конкретното решение применето од државата може да се смета дека воведува правичен баланс.“ Кога станува збор за такви интимни лични ситуации како што е постојаното нарушување на сонот навечер поради авионска бучава, државата има позитивна обврска да обезбеди, колку што може повеќе, обичните луѓе да имаат нормални услови за спиење. Не е докажано дека апликантите се каприциозни, а дури и ако нивната „чувствителност на бучава“ и „предиспонираност да бидат вознемирени од бучава“ може да се нарече „субјективна“, Судот се согласил дека нивната можност за спиење била засегната „значително ... од предметниот систем“ (видете го ставот 118 од пресудата).

13. Значително од овој аспект е тоа што согласно членот 3, лишувањето од сон може да се смета за елемент на нехуман и деградирачки третман, па дури и тортура.⁸ Во меѓудржавниот предмет *Ирска против Обединетото Кралство* (пресуда од 18 јануари 1978 година, Серија А бр. 25, стр. 41, § 96), Судот веќе одлучил, *inter alia*, дека „... чувањето на задржените лица со просторија каде имало постојана гласна и бучава и пиштење...“ претставувало практика на нехуман и деградирачки третман.⁹ Во контекст на

⁷ Дефиниција на здравјето од СЗО, видете <http://www.who.int/about/definition/en/>.

⁸ Во *Selmouni против Франција*, пресуда од 28 јули 1999 година, § 97, решивме да ја примениме дефиницијата за тортура од членот 1 од Конвенцијата против тортура на Обединетите нации. Затоа, логично е да се земе предвид дека прекумерната бучава може всушност да се сведе на „тешка болка или страдање, физичко или психичко“. Видете го на пример ставот 257 за „звукот на гласна музика во продолжен период, лишување од сон во продолжен период“ во „Заклучни разгледи на Комитетот против тортура: Израел. 09.05.97. А/52/44, став. 253-260. (Concluding Observations/Comments) на <http://www.unhcr.ch/tbs/doc.nsf/9c663e9ef8a0d080c12565a9004db9f7/69b6685c93d9f25180256498005063da?OpenDocument>.

⁹ Слични аргументи играле улога и во *Kalashnikov против Русција*, бр. 47095/99, ECHR 2002-VI.

последователното развивање на нашата судска пракса во *Selmouni против Франција* (ГСС, бр. 25803/94, § 97, ECHR 1999-V), истиот третман најверојатно сега би се сметал за тортура. Овој предмет сега не опфаќа тортура или нехуман и деградирачки третман, и ние не велíme дека жалбата би можела да се прекласифицира под членот 3 од Конвенцијата. Меѓутоа сметаме дека проблемот со бучавата, кога со неа сериозно се нарушува сонот, е дека се меша во правото на почитување на приватниот, а во одредени околности, и на семејниот живот, како што е гарантирано со членот 8, па затоа може да претставува повреда на тој член, особено во зависност од неговиот интензитет и времетраење.

14. Исто така сметаме дека е недоследно тоа што пресудата (во ставот 126) ја зема предвид „сериозната непријатност на патниците“ кога ја сведува (видете став 118) непријатноста на сите жители кои се изложени на авионска бучава на „субјективен елемент [на] мало малцинство на лица кои поверојатно од други би се разбудиле или на друг начин би имале нарушување на сонот ...“. Не мислиме дека е убедливо да се впуштаме во мерење на балансот со примена на доктрината на сразмерност за да покажеме дека апстрактниот интерес на мнозинството натежнува врз конкретниот „субјективен елемент на мало малцинство на луѓе“. Според упатствата од Светската здравствена организација (СЗО), мерливите ефекти од бучавата врз сонот започнуваат со нивоа на бучава од околу 30 dBLA.¹⁰ Овие критериуми се објективни. Тие покажуваат дека оваа подложност на бучава не е „субјективна“ во смисла да се должи на прекумерна чувствителност или каприциозност.¹¹ Навистина, една од важните функции на заштитата на човековите права е да ги заштитува „малите малцинства“ чијшто „субјективен елемент“ ги разликува од мнозинството.

15. Според Советодавниот документ објавен од владата во ноември 1998 година, „вредноста што му се припишува на маргиналниот ноќен лет треба да се измери во однос на недостатоците врз животната средина. Овие не би можело да се проценат од финансиски аспект, но повикувајќи се на студијата на сонот од 1992 година, било возможно да се процени бројот на лица коишто веројатно ќе се разбудат.“ Студијата на сонот од 1992 година се ограничила на нарушувањата на сонот, и не ги ни зела предвид проблемите на оние лица кои воопшто и не можеле да се наспијат. Вреди да се забележи дека тврдењата на владата во врска со економската добросостојба на државата се засноваат врз извештаите подготвени од авионската индустрија. Владата не сторила некој сериозен обид да го оцени влијанието од авионската бучава врз сонот на апликантите. Кога бил воведен Системот од 1993 година, постоело само ограничено истражување на природата на нарушувањето на сонот и спречувањето на истото. Во ваков контекст, се согласуваме со наодите од пресудата на Советот (ставовите 103-06). Владата исто така не покажала вистински дека ги истражила сите алтернативи, како што е користењето на подалечни аеродроми.

16. Во принцип, генералното упатување кон економската добросостојба на државата не е доволно за да се оправда пропустот на државата да ги гарантира правата на апликантот согласно членот 8. Во *Berrehab против Холандија* (пресуда од 21 јуни 1988 година, Серија

¹⁰Guidelines for Community Noise – Поглавје 4 на http://www.who.int/environmental_information/Noise/Commnoise4.htm; see also Environmental Protection Agency of Ireland at <http://www.epa.ie/Noise/default.htm>.

¹¹Упатствата се засноваат врз комбинација од вредности од максимум 30 dBLA и 45 dBLA maximum. За заштита на чувствителни лица, би се претпочитала уште пониска упатна вредност кога заднинското ниво е ниско. Во предметот пред Судот, сепак, речиси сите апликанти страдале од настани на ноќна бучава од над 80 dBLA, а во еден случај и од 90 dBLA max. Вреди да се забележи дека пресудата во нејзината оценка не ги зела предвид меѓународните стандарди во врска со ефектите од бучавата врз сонот, иако имало достапни податоци во списите.

А бр. 138), на пример, Судот утврдил дека дејствијата на властите не би можело да се оправдаат со наводната економска добросостојба на Холандија. Во предметот на Лопес Остра (цитиран погоре), Судот исто така одлучил, по испитувањето на аргументот на владата, дека „... државата не успеала на направи правична рамнотежа помеѓу интересите на економската благосостојба на градот ... и ефективното уживање на апликантот во нејзиното право на почитување на нејзиниот дом и семеен живот“ (стр. 56, § 58).

17. Иако може да се согласиме со пресудата кога наведува: „Судот мора да разгледа дали може да се каже дека државата направила правичен баланс меѓу таквите интереси [имено, економските интереси на државата] и спротивставените интереси на лицата засегнати од нарушувањата од бучавата“ (видете го ставот 122 од пресудата), сепак мора да се одржува правичен баланс помеѓу правата на апликантите и интересите на пошироката заедница. Маргината на уважување на државата е стеснета заради фундаменталната природа на правото на сон, што може да се надмине само поради реални, неодложни (ако не и итни) потреби на државата. Инцидентно, сопствената супсидијарна улога на Судот, отсликана во употребата на „маргината на уважување“, сама по себе станува сè помаргинална кога станува збор за такви констелации како што е односот помеѓу заштитата на правото на сон како аспект од приватноста и здравјето од една страна, и многу општиот интерес од друга.

18. Како што е наведено погоре, причините што се засноваат врз економските аргументи кои упатуваат на „државата како целина“ без „конкретни индикации за економската цена на чинење на отстранувањето на конкретни ноќни летови“ (видете го ставот 126 од пресудата) не се доволни. Освен тоа, тужената држава не докажала како и до кој степен би била всушност влошена економската ситуација кога би бил воведен подрастичен систем - наменет да ги ограничи ноќните летови, со преполовување на нивниот број или дури и со нивното сопирање.

IV.Реална оценка согласно членот 41

19. И за крај, а и имајќи ги предвид надлежностите на Судот согласно членот 41 и наводната важност на засегнатите макроекономски интереси, надоместот за „малото малцинство“ би требало да е помал проблем, а не поголем. Мнозинството можело многу пореално да ги третира правата на апликантите. Со други зборови, прашањето можело да се опише околку правото на „малото малцинство“ на правично задоволување за вистинската материјална и нематеријална штета што ја сносило. Штом не веруваме дека „субјективниот елемент“ од ставот 118 од пресудата претставува еуфемизам за „каприциозна хиперчувствителност“, апликантите, според нашето мислење, требало да добијат правично задоволување.

ИЗДВОЕНО МИСЛЕЊЕ НА СУДИЈАТА Сер Брајан КЕР

Во *Christine Goodwin против Обединетото Кралство* ([ГСС], бр. 28957/95, § 113, ECHR 2002-VI), Големiot судски совет одлучил дека „членот 13 не може да се толкува како да бара правен лек за состојбата во домашното право, затоа што така Судот би им наметнувал на државите договорнички услов да ја инкорпорираат Конвенцијата“. Таа пресуда се однесува на „состојбата на домашното право“ и ми се чини дека оди надвор од традиционалниот став дека членот 13 не гарантира правен лек против „законодавството“ (како, на пример, во *James и другите против Обединетото Кралство*, пресуда од 21 февруари 1986 година, Серија А бр.98, стр. 47, § 85). Таа тесно се поистоветува со идеите што ги изразив за членот 13 во моето издвоено мислење за пресудата на Советот од 2 октомври 2001 година.

Овде само би сакал да забележам дека сметам дека со оглед на природата на жалбите на апликантите, состојбата на домашното право во тој период и улогата на членот 13 во структурата на Конвенцијата, немало повреда на членот 13 во овој предмет.