



**Европейская экономическая комиссия**

Совещание Сторон Конвенции о доступе к информации, участии общественности в процессе принятия решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды

**Комитет по вопросам соблюдения**

**Шестьдесят четвертое совещание**

Женева, 1–5 июля 2019 года

Пункт 9 предварительной повестки дня

**Сообщения представителей общественности**

**Выводы и рекомендации по сообщению АССС/С/2014/100 относительно соблюдения Конвенции Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии**

**Приняты Комитетом по вопросам соблюдения 12 марта 2019 года**

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение .....	2
II. Краткое изложение фактов, сведений и вопросов.....	3
A. Законодательная база .....	3
B. Факты.....	4
C. Внутренние средства правовой защиты и приемлемость сообщения.....	8
D. Вопросы существа .....	10
III. Рассмотрение и оценка Комитетом .....	17
IV. Выводы .....	22



## I. Введение

1. 15 апреля 2014 года неправительственная организация «Хай спид ту экшн элайнс лимитед» («Альянс за действия против 2-ой высокоскоростной магистрали»), администрация лондонского района Хиллингдон и представитель общественности Шарлотта Джонс (авторы сообщения) представили в Комитет по вопросам соблюдения, действующий в рамках Конвенции о доступе к информации, участии общественности в процессе принятия решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды (Орхусская конвенция), сообщение, в котором они заявляют о том, что Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии не соблюдает свои обязательства по статье 7 Конвенции в целом и по статье 7 при ее рассмотрении в совокупности с пунктами 3 и 4 статьи 6 Конвенции<sup>1</sup>.
2. В частности, авторы сообщения утверждают, что соответствующая Сторона не выполнила статью 7 Конвенции, поскольку не обеспечила участия общественности в связи с решениями, обнародованными министром транспорта 10 января 2012 года в директивном документе, озаглавленном «Высокоскоростное железнодорожное сообщение: инвестирование в будущее Соединенного Королевства – Решения и последующие шаги (документ «РПШ»)» («High Speed Rail: Investing in British's Future – Decisions and Next Steps» (the DNS))<sup>2</sup>, в котором излагается стратегия соответствующей Стороны в отношении продвижения, строительства и эксплуатации новой «Y»-образной высокоскоростной железной магистрали из Лондона в Уэст-Мидлендс, Манчестер и Лидс, которая известна как 2-ая высокоскоростная магистраль (2-ая ВМС)<sup>3</sup>.
3. На своем сорок пятом совещании (29 июня – 2 июля 2014 года) Комитет в предварительном порядке постановил, что вышеуказанное сообщение является приемлемым.
4. В соответствии с пунктом 22 приложения к решению I/7 Совещания Сторон Конвенции 9 сентября 2014 года указанное сообщение было препровождено соответствующей Стороне.
5. Соответствующая Сторона представила свой ответ на сообщение 9 февраля 2015 года.
6. 17 марта 2015 года авторы сообщения представили замечания на ответ соответствующей Стороны.
7. В письме от 20 мая 2015 года Комитет запросил у авторов сообщения информацию о том, является ли лондонский район Хиллингдон представителем общественности, и 4 июня 2015 года авторы сообщения ответили на этот запрос.
8. На своем сорок девятом совещании (Женева, 30 июня – 3 июля 2015 года) Комитет пришел к выводу о том, что администрация лондонского района Хиллингдон не является представителем общественности для целей статьи 15 Конвенции и, следовательно, не может представлять сообщения в Комитет согласно пункту 18 приложения к решению I/7. Он вновь подтвердил свое ранее принятое решение о предварительной приемлемости сообщения в отношении двух других его авторов.
9. 29 августа 2015 года наблюдатель г-жа Боман-Бехрэм представила заявление для рассмотрения Комитетом по данному сообщению.
10. 29 сентября 2015 года соответствующая Сторона обратилась по электронной почте с просьбой перенести дату слушаний по сообщению на 2016 год. 30 сентября 2015 года автор сообщения представил свои замечания по этой просьбе.

<sup>1</sup> С сообщением и сопутствующей документацией автора сообщения, соответствующей Стороны и секретариата можно ознакомиться по адресу [www.unece.org/environmental-policy/conventions/public-participation/aarhus-convention/tfwg/envppcc/envppcccom/acccc2014100-united-kingdom.html](http://www.unece.org/environmental-policy/conventions/public-participation/aarhus-convention/tfwg/envppcc/envppcccom/acccc2014100-united-kingdom.html).

<sup>2</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, приложение 1.

<sup>3</sup> Сообщение, пункты 1 и 4.

Соответствующая Сторона ответила письмом от 2 октября 2015 года, а автор сообщения – письмом от 4 октября 2015 года.

11. На своем пятидесятом совещании (Женева, 6–9 октября 2015 года) Комитет, приняв во внимание мнения обеих сторон, постановил провести слушания для обсуждения существа сообщения на своем пятьдесят втором совещании (Женева, 8–11 марта 2016 года).

12. 25 февраля 2016 года соответствующая Сторона представила дополнительную информацию с перечнем упомянутых в ней приложений.

13. 4 марта 2016 года наблюдатель г-н Лэнделлс представил заявление на рассмотрение Комитета.

14. 10 марта 2016 года авторы сообщения проинформировали Комитет о том, что г-жа Шарлотта Джонс вышла из числа авторов сообщения, в результате чего единственным автором сообщения осталась компания «Хай спид ту экшн элайнс лимитед».

15. На своем пятьдесят втором совещании (Женева, 8–11 марта 2016 года) Комитет провел обсуждение этого сообщения по существу с участием представителей автора сообщения и соответствующей Стороны. В ходе слушаний Комитет подтвердил приемлемость данного сообщения.

16. 26 сентября 2016 года Комитет направил вопросы автору сообщения и соответствующей Стороне для получения их ответов. Автор сообщения представил свой ответ 28 октября 2016 года, а соответствующая Сторона – 31 октября 2016 года. 11 ноября 2016 года автор сообщения и соответствующая Сторона представили замечания по ответам друг друга.

17. Комитет получил дополнительные заявления от наблюдателей, а именно 21 октября 2016 года от г-жи Риспин и 10 декабря 2016 года от г-жи Боман-Бехрэм.

18. 26 ноября 2018 года Комитет завершил работу над проектом своих выводов с использованием электронной процедуры принятия решений. Затем 30 ноября 2018 года в соответствии с пунктом 34 приложения к решению I/7 проект выводов был препровожден соответствующей Стороне и автору сообщения для представления своих замечаний. Обеим сторонам было предложено представить замечания не позднее 11 января 2019 года.

19. Автор сообщения и соответствующая Сторона представили замечания 10 и 11 января 2019 года соответственно.

20. На своем шестьдесят третьем совещании (Женева, 11–15 марта 2019 года) Комитет, действуя в формате закрытого заседания, приступил к подготовке окончательного варианта своих выводов с учетом полученных замечаний. Затем Комитет утвердил свои выводы и постановил опубликовать их в качестве официального предсессионного документа для своего шестьдесят четвертого совещания (Женева, 1–5 июля 2019 года). Он просил секретариат направить выводы соответствующей Стороне и автору сообщения.

## II. Краткое изложение фактов, сведений и вопросов<sup>4</sup>

### A. Законодательная база

21. В пункте 2 статьи 3 Директивы Европейского союза по стратегической экологической оценке<sup>5</sup> определено, какие планы и программы в государствах – членах

<sup>4</sup> В настоящем разделе кратко излагаются лишь основные факты, сведения и вопросы, которые, как считается, относятся к вопросу о соблюдении и которые были доведены до сведения Комитета и рассмотрены им.

<sup>5</sup> Директива Совета 2001/42/ЕС Европейского парламента и Совета от 27 июня 2001 года об оценке воздействия определенных планов и программ на окружающую среду.

Европейского союза должны подлежать стратегической экологической оценке. Соответствующая Сторона включила Директиву в свое национальное законодательство в форме принятых в 2004 году регламентов, касающихся экологической оценки планов и программ.

## **В. Факты**

22. 15 января 2009 года министр транспорта соответствующей Стороны объявил о создании новой компании «Хай спид ту лтд.» («Вторая высокоскоростная магистраль») с целью рассмотрения вопроса о целесообразности налаживания высокоскоростного железнодорожного сообщения от Лондона до Шотландии, включая разработку предложения о строительстве совершенно новой линии между Лондоном и графством Уэст-Мидлендс и далее<sup>6</sup>. В 2009 году компания «Хай спид ту лтд.» рассмотрела ряд потенциальных альтернативных маршрутов и изложила свои выводы в докладе, озаглавленном «Вторая высокоскоростная магистраль: Лондон – Уэст-Мидлендс и далее» («High Speed Two: London to the West Midlands and Beyond»), который был опубликован в декабре 2009 года<sup>7</sup>.

23. 20 марта 2009 года компании «Буз энд коу (ЮК) лтд.» и «Темпл груп лтд.» были назначены для оказания помощи компании «Хай спид ту лтд.» в подготовке доклада об оценке устойчивости. В июне 2009 года был подготовлен проект доклада об определении сферы охвата оценки устойчивости и проведены консультации по проекту этого доклада с рядом ключевых заинтересованных сторон, включая Агентство по окружающей среде и организацию «Природная Англия». В декабре 2009 года компания «Хай спид ту лтд.» представила министру транспорта резюме доклада об оценке устойчивости вместе со своим докладом<sup>8</sup>.

24. В августе 2009 года министерство транспорта поручило проектной компании «ВС Эткинс плк» разработать и оценить варианты возможного расширения существующих автомобильных и железнодорожных сетей в качестве потенциальных стратегических альтернатив созданию новых железнодорожных линий<sup>9</sup>. В этой связи было разработано четыре пакета возможных вариантов расширения стратегической сети автомобильных дорог, пяти пакетов возможных вариантов расширения железнодорожной сети и проведены как экономические, так и экологические оценки бизнес-модели каждого из вариантов<sup>10</sup>. Компания «ВС Эткинс плк» представила свой окончательный доклад министерству транспорта в начале марта 2010 года<sup>11</sup>.

25. 11 марта 2010 года министерство транспорта опубликовало директивный документ, озаглавленный «Высокоскоростное железнодорожное сообщение» («High Speed Rail») <sup>12</sup>, а также доклад, представленный компанией «Хай спид ту лтд.» в декабре 2009 года, который представляет собой нетехническое резюме доклада об оценке устойчивости (полный текст документа на данном этапе не был опубликован, поскольку на это время был выдан заказ на проведение дополнительной проработки деталей маршрута, в силу чего аналитические данные, по всей вероятности, могли

<sup>6</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, пункт 35, и приложение 3 к сообщению, пункт 5.

<sup>7</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, пункты 36–37. См. доклад в приложении 8 к этому ответу.

<sup>8</sup> Дополнительная информация, представленная соответствующей Стороной 25 февраля 2016 года, приложение А, стр. 3 (прим. пер.: указанные далее номера страниц относятся к тексту на английском языке).

<sup>9</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, пункт 36.

<sup>10</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, пункт 36, и приложение 5, пункт 22.

<sup>11</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, приложение 5, пункт 28.

<sup>12</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, приложение 9.

измениться)<sup>13</sup> и полный набор докладов, представленных компанией «BC Эткинс плк» по итогам стратегического исследования альтернативных вариантов<sup>14</sup>.

26. 17 марта и 11 июня 2010 года министр транспорта направил компании «Хай спид ту лтд.» письма с просьбой приступить к дальнейшей работе, в том числе к рассмотрению дополнительных вариантов<sup>15</sup>. В письме от 11 июня 2010 года содержалась просьба о проведении сравнительной оценки обоснования бизнес-моделей возможных вариантов создания «S»-образной и «Y»-образной сетей. Рекомендации компании «Хай спид ту лтд.» в этой связи были опубликованы 4 октября 2010 года<sup>16</sup>.

27. В период с сентября по декабрь 2010 года<sup>17</sup> компания «Хай спид ту лтд.» опубликовала ряд докладов. 4 ноября, 19 ноября и 3 декабря 2010 года компания «Хай спид ту лтд.» опубликовала три отдельных дополнительных доклада с рекомендациями по изменению участков предлагаемого маршрута для уменьшения потенциального воздействия на окружающую среду и общины<sup>18</sup>.

28. 20 декабря 2010 года министр транспорта выступил в Палате общин с заявлением, в котором отметил, что правительство намерено провести консультации по вопросу о создании «Y»-образной сети в рамках 2-ой высокоскоростной магистрали. Было предложено, что сеть будет создана в два этапа, причем на первом этапе будут проведены работы по созданию магистрали между Лондоном и Уэст-Мидлендсом, а на втором этапе – между Бирмингемом, Манчестером и Лидсом<sup>19</sup>.

29. Консультации с общественностью по поводу первого этапа строительства 2-ой высокоскоростной магистрали начались 28 февраля 2011 года и завершились 29 июля 2011 года<sup>20</sup>. С этой целью правительство опубликовало консультационный документ «Высокоскоростное железнодорожное сообщение – Инвестирование в будущее Соединенного Королевства» («Консультационный документ»)<sup>21</sup>, а также различные вспомогательные документы, включая Доклад об оценке устойчивости 2-ой ВСМ «Лондон – Уэст-Мидлендс. Том 1 основного доклада» («HS2 London to the West Midlands Appraisal of Sustainability. Main Report Volume 1»)<sup>22</sup>, «Исследование стратегических альтернатив для 2-ой ВСМ: альтернативы для магистрали Лондон – Уэст-Мидлендс – Обновленная экономическая оценка («High Speed 2 Strategic Alternatives Study: London to West Midlands Rail Alternatives – Update of Economic Appraisal» (один из докладов, подготовленных компанией «BC Эткинс плк»)<sup>23</sup> и «Высокоскоростное железнодорожное сообщение – Инвестирование в будущее Соединенного Королевства – Резюме для консультаций» («High Speed Rail: Investing in Britain's Future: Consultation summary»)<sup>24</sup>. Оно также опубликовало подробные карты предлагаемого маршрута<sup>25</sup>.

<sup>13</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, пункт 40. См. приложение 10 к ответу на резюме.

<sup>14</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, пункт 40. См. приложение 11 к ответу на доклады.

<sup>15</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, пункт 41, и приложение 5, пункты 35–37. См. также приложение 3 к сообщению, пункты 17 и 20.

<sup>16</sup> Дополнительная информация, представленная соответствующей Стороной, 25 февраля 2016 года, приложение А, стр. 6; и приложение 3 к сообщению, пункт 22.

<sup>17</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, приложение 7, пункты 14 и 16.

<sup>18</sup> Дополнительная информация, представленная соответствующей Стороной, 25 февраля 2016 года, приложение А, стр. 6 и 7.

<sup>19</sup> Там же, стр. 7.

<sup>20</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, пункт 43, и дополнительная информация, представленная соответствующей Стороной, 25 февраля 2016 года, приложение А, стр. 7 и 8.

<sup>21</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, приложение 13.

<sup>22</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, приложение 14 (i).

<sup>23</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, приложение 15.

<sup>24</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, приложение 16.

<sup>25</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, пункт 43.

30. В ходе консультации было задано семь вопросов<sup>26</sup>:
1. Этот вопрос касается стратегии и более широкого контекста: согласны ли вы, что есть веские основания для повышения пропускной способности и эффективности междугородней железнодорожной сети Соединенного Королевства в интересах поддержки экономического роста в ближайшие десятилетия?
  2. Этот вопрос касается целесообразности высокоскоростного железнодорожного сообщения: согласны ли вы, что национальная сеть высокоскоростного железного сообщения от Лондона до Бирмингема, Лидса и Манчестера («Y»-образная сеть) обеспечит наилучшее соотношение цены и качества (наилучший баланс затрат и выгод) для повышения пропускной способности и производительности железных дорог?
  3. Этот вопрос касается способов строительства предлагаемой правительством сети: согласны ли вы с предложениями правительства о поэтапном развертывании национальной сети высокоскоростного железнодорожного сообщения, а также об их соединении с аэропортом «Хитроу» и 1-ой высокоскоростной магистралью до туннеля под Ла-Маншем?
  4. Этот вопрос касается технических характеристик магистрали между Лондоном и Уэст-Мидлендсом: согласны вы с принципами и техническими характеристиками, использованными компанией «Хай спид ту лтд.» для обоснования своих предложений по строительству новой высокоскоростной железной магистрали и процесса выбора маршрута компанией «Хай спид ту лтд.»?
  5. Этот вопрос касается маршрута для магистрали между Лондоном и Уэст-Мидлендсом: согласны ли вы, что предложенный правительством маршрут, включая предложенный подход к смягчению его воздействий, является наилучшим вариантом для строительства новой высокоскоростной железнодорожной магистрали между Лондоном и Уэст-Мидлендсом?
  6. Этот вопрос касается оценки устойчивости: хотите ли вы прокомментировать оценку устойчивости предложенного правительством маршрута между Лондоном и Уэст-Мидлендсом, которая была опубликована в качестве информационной основы для этих консультаций?
  7. Этот вопрос касается вреда и компенсации за него: согласны ли вы с изложенными вариантами оказания помощи тем, имущество которых теряет значительную часть стоимости в результате строительства новой высокоскоростной магистрали?
31. Пункты 2.78–2.95 Консультационного документа озаглавлены «Альтернативы высокоскоростному железнодорожному сообщению» («Alternatives to High-speed Rail»). Во вставке на страницах 79 и 80 Консультационного документа упоминается рассмотрение компанией «Хай спид ту лтд.» вариантов, альтернативных рекомендованному маршруту на 1-ом этапе строительства 2-ой высокоскоростной магистрали<sup>27</sup>. Подробная информация была представлена в приложении В, озаглавленном «Альтернативные варианты для 2-ой ВСМ (Лондон – Уэст-Мидлендс)» («Alternative Options for HS2 (London – West Midlands)») к Консультационному документу<sup>28</sup>. В приложении 6 к Докладу об оценке устойчивости содержится оценка устойчивости рекомендуемого на 1-ом этапе маршрута по сравнению с отобранными альтернативными вариантами<sup>29</sup>.
32. Процесс консультаций также включал проведение собраний с общественностью на местах в течение 41 дня, на которых присутствовали сотрудники министерства

<sup>26</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, приложение 5, пункт 257.

<sup>27</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, приложение 13.

<sup>28</sup> Там же, стр. 122–149.

<sup>29</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, приложение 14 (viii).

транспорта и компании «Хай спид ту лтд.» для обсуждения деталей предложения. В ходе консультаций было получено свыше 55 000 замечаний<sup>30</sup>.

33. 10 января 2012 года министр транспорта объявил об итогах процесса консультаций и опубликовал документ «РПШ»<sup>31</sup>. На стр. 68 документа под заголовком «Альтернативы высокоскоростному железнодорожному сообщению» («Alternatives to high-speed rail») правительство излагает свои основания для отклонения аргументов в пользу альтернатив предложенному строительству высокоскоростной железнодорожной сети. Наряду с документом «РПШ» правительство представило ряд докладов и исследований, включая краткий доклад об итогах консультаций<sup>32</sup>.

34. С 4 апреля по 30 мая 2012 года были проведены консультации с общественностью по проекту доклада, посвященного сфере охвата и методологии [оценке воздействия на окружающую среду] 2-ой ВМС «Лондон – Уэст-Мидлендс»<sup>33</sup>.

35. С 25 октября 2012 года по 31 января 2013 года были проведены консультации с общественностью по вопросу о принятии гарантий сохранения направлений согласно документу «РПШ» для защиты маршрутного коридора, предлагаемого в этом документе, от попыток оспорить его<sup>34</sup>.

36. 13 мая 2013 года в Палату общин был внесен (в порядке подготовки) законопроект о высокоскоростном железнодорожном сообщении, а 18 июля 2013 года был завершен этап его рассмотрения в Комитете по рассмотрению публичных законопроектов<sup>35</sup>.

37. С 16 мая по 11 июля 2013 года были проведены консультации с общественностью по проекту заключения экологической экспертизы 1-го этапа строительства 2-ой высокоскоростной магистрали<sup>36</sup>. Были получены порядка 20 944 замечаний, а их резюме было опубликовано в ноябре 2013 года<sup>37</sup>.

38. 17 июля 2013 года начались консультации с общественностью по поводу детального маршрута прокладки «Y»-образной сети на 2-ом этапе, в основу которых были положены директивный документ относительно 2-го этапа, Доклад об оценке устойчивости и различные доклады о возможных вариантах, проекте, инженерно-техническом обеспечении, затратах, экономических параметрах, доработке схемы и консультациях<sup>38</sup>. В ходе консультаций с общественностью по поводу 2-го этапа обсуждались консультативный документ, карты и набор обосновывающей документации<sup>39</sup>.

39. Первое чтение законопроекта о высокоскоростном железнодорожном сообщении (Лондон – Уэст-Мидлендс) состоялось 25 ноября 2013 года<sup>40</sup>.

40. В период с 25 ноября 2013 года по 27 февраля 2014 года состоялся процесс консультаций с общественностью по заключению экологической экспертизы 1-го этапа. В ходе консультаций было получено порядка 21 833 замечаний. Замечания были обобщены независимым экспертом в докладе, предоставленном Палате общин и опубликованном 7 апреля 2014 года<sup>41</sup>.

<sup>30</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, пункты 44 и 45.

<sup>31</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, приложение 1.

<sup>32</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, пункт 46, и приложения 17–23.

<sup>33</sup> Дополнительная информация, представленная соответствующей Стороной, 25 февраля 2016 года, приложение А, стр. 9 и 10.

<sup>34</sup> Сообщение, пункт 7 (5) и приложение 3, пункты 45 и 46.

<sup>35</sup> Сообщение, приложение 3, пункт 59.

<sup>36</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, пункт 50.

<sup>37</sup> Там же, Резюме полученных замечаний, см. приложение 29 к ответу.

<sup>38</sup> Сообщение, приложение 3, пункт 49.

<sup>39</sup> Там же, пункт 50.

<sup>40</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, пункт 54, и дополнительная информация соответствующей Стороны, 25 февраля, приложение А, стр. 11.

<sup>41</sup> Ответ Соответствующей стороны на сообщение, пункт 52.

41. Второе чтение законопроекта о строительстве высокоскоростной железнодорожной магистрали (Лондон – Западный Мидлендс) состоялось 28 апреля 2014 года<sup>42</sup>. Период подачи петиций начался 29 апреля 2014 года и завершился 23 мая 2014 года; за это время было получено около 1 925 петиций, в том числе от автора сообщения<sup>43</sup>.

42. В соответствии с процедурой внесения поправок к законопроекту 9 сентября 2014 года по законопроекту о высокоскоростном железнодорожном сообщении (Лондон – Уэст-Мидлендс) в парламент были внесены предложение о дополнительных положениях и условиях, а также дополнение к заключению экологической экспертизы<sup>44</sup>.

43. В период с 19 сентября по 14 ноября 2014 года были проведены консультации с общественностью по дополнению к заключению экологической экспертизы. 23 октября 2014 года автор сообщения присутствовал на специальном заседании специального комитета с целью разъяснить вопрос о том, почему он считает, что специальный комитет должен провести оценку предполагаемых недостатков заключения экологической экспертизы до слушания вопроса о других петициях<sup>45</sup>. На конец января 2015 года специальный комитет рассмотрел порядка 186 петиций<sup>46</sup>.

44. В период с июля 2015 года по январь 2016 года парламент рассмотрел четыре предложения о дополнительных положениях и условиях, а также дополнения к заключению экологической экспертизы<sup>47</sup>.

45. 4 февраля 2016 года специальный комитет завершил слушания и 22 февраля 2016 года он опубликовал свой второй специальный доклад по итогам сессии 2015–2016 годов<sup>48</sup>.

46. Ожидается, что эксплуатация первого участка 2-ой высокоскоростной магистрали между Лондоном и Уэст-Мидлендсом и прямое высокоскоростное сообщение до тоннеля под Ла-Маншем начнется в 2026 году. Ожидается, что после завершения 2-го этапа в 2032–2033 годах будет начато высокоскоростное сообщение за пределами Уэст-Мидлендса и прямое высокоскоростное сообщение до новой станции «Аэропорт Хитроу»<sup>49</sup>.

## C. Внутренние средства правовой защиты и приемлемость сообщения

### Внутренние средства правовой защиты

47. В апреле 2012 года автор сообщения оспорил документ «РПШ» и инициировал процедуру его пересмотра в судебном порядке. Основанием для подачи иска явилось то обстоятельство, что документ «РПШ» представляет собой «план или программу», которые устанавливают «рамки для получения согласия на проведение работ» и которые по смыслу Директивы по стратегической экологической оценке «должны быть подготовлены в соответствии с требованиями административного права», и что его принятие является нарушением обязательства по статье 5 и приложения I к

<sup>42</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, пункт 54, и дополнительная информация соответствующей Стороны, 25 февраля 2016 года, приложение А.

<sup>43</sup> Дополнительная информация соответствующей Стороны, 25 февраля 2016 года, приложение А, стр. 12. См приложение 36 к ответу соответствующей Стороны на сообщение для отчета.

<sup>44</sup> Дополнительная информация соответствующей Стороны, 25 февраля 2016 года, приложение А, стр. 13.

<sup>45</sup> Дополнительная информация соответствующей Стороны, 25 февраля 2016 года, приложение А, стр. 13, и ответ соответствующей Стороны на сообщение, приложения 33 (i) и (ii).

<sup>46</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, пункт 54.

<sup>47</sup> Дополнительная информация соответствующей Стороны, 25 февраля 2016 года, приложение А, стр. 13–16.

<sup>48</sup> Там же, стр. 16.

<sup>49</sup> Приложение 1 к ответу соответствующей Стороны на сообщение, пункты 9 и 10.



Директиве<sup>50</sup>. В своем решении высокий суд выразил согласие с автором сообщения на том основании, что в документе «РПШ» имеются существенные упущения, которые стали причиной отказа в проведении экологической оценки и обсуждения с общественностью разумных вариантов, альтернативных предложенному строительству 2-ой высокоскоростной железнодорожной магистрали<sup>51</sup>. Однако иск был отклонен, и высокий суд постановил, что документ «РПШ» не «устанавливает рамки для получения согласия на проведение работ», а по смыслу Директивы его принятие «не предписывается положениями административного права»<sup>52</sup>. Апелляции, поданные в апелляционный суд в июле 2013 года<sup>53</sup> и Верховный суд в январе 2014 года<sup>54</sup> также были отклонены, так как оба суда толковали положение «устанавливает рамки для получения согласия на проведение работ» таким образом, что исключали документ «РПШ».

48. Автор сообщения утверждает, что несоблюдение международных договоров, например Конвенции, не может служить основанием для пересмотра принятого решения в порядке надзора в судах соответствующей Стороны. В этой связи автор сообщения заявляет, что единственный способ оспорить неэффективность консультаций по документу «РПШ» заключается в том, чтобы сослаться на Директиву по стратегической экологической оценке и утверждать, что она должна толковаться в соответствии со статьей 7 Конвенции, поскольку прямое использование статьи 7 Конвенции в рамках внутренней правовой системы юридически невозможно<sup>55</sup>.

49. Соответствующая Сторона заявляет, что автор не исчерпал внутренние средства правовой защиты. Она признает, что автор сообщения обжаловал документ «РПШ» в судебном порядке. Вместе с тем она утверждает, что, хотя автор сообщения опирается на Конвенцию в обоснование своего утверждения, согласно которому соответствующая Сторона должна была провести стратегическую экологическую оценку до публикации документа «РПШ», он не утверждает, что в ходе консультаций по документу «РПШ» общественности была предоставлена недостаточная информация для целей статьи 7 Конвенции. Соответствующая Сторона утверждает, что ни на одном этапе разбирательства в национальных судах не утверждалось, что предполагаемое непредставление информации о разумных стратегических альтернативах 2-й высокоскоростной магистрали представляет собой отдельное нарушение Конвенции<sup>56</sup>.

50. Соответствующая Сторона также не согласна с доводом автора сообщения о невозможности оспаривания непосредственно на основе Конвенции. Соответствующая Сторона утверждает, что в рамках разбирательства в высоком и апелляционном судах рассматривалась отдельная жалоба, в которой была оспорена законность процесса консультаций, в частности речь шла о неинформировании или непроведении оценки вариантов, альтернативных 2-ой высокоскоростной магистрали и предлагаемому расширению сети, и что ссылки на статью 7 Конвенции могли бы быть включены в эти жалобы в качестве их неотъемлемой части<sup>57</sup>.

#### **Приемлемость утверждений, связанных с Директивой по стратегической экологической оценке**

51. Соответствующая Сторона утверждает, что автор сообщения приводит доводы по вопросам, в отношении которых оценка могла бы быть необходимой, если бы в статье 7 Конвенции предписывалась подготовка стратегической экологической оценки. Она утверждает, что отсутствие стратегической экологической оценки – это

<sup>50</sup> Сообщение, пункт 13, и приложение 5.

<sup>51</sup> Сообщение, пункт 15, и приложение 6, пункты 160–172.

<sup>52</sup> Сообщение, пункт 16, и приложение 6.

<sup>53</sup> Сообщение, пункты 17 и 18, и приложение 7.

<sup>54</sup> Сообщение, пункт 20, и приложение 8.

<sup>55</sup> Сообщение, пункт 24, и ответ соответствующей Стороны на сообщение, пункт 24, а также замечания автора сообщения от 17 марта 2015 года по поводу ответа соответствующей Стороны на сообщение, пункт 14 (2).

<sup>56</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, пункты 21–23.

<sup>57</sup> Там же, пункт 24.

вопрос, который может быть оспорен ни в Комитете в рамках его нынешних полномочий, ни в соответствии со статьей 7 Конвенции, а на основании соответствующих процессов принятия решений, к которым применимы Директива по стратегической экологической оценке и Директива об оценке воздействия на окружающую среду<sup>58</sup>. Соответствующая Сторона утверждает, что в статье 7 Конвенции содержится положение в отношении «участия общественности» в процессе подготовки планов и программ, но стратегическая экологическая оценка ею не предусмотрена<sup>59</sup>.

52. Автор сообщения не согласен с утверждением соответствующей Стороны. Он заявляет, что его сообщение касается не отказа в проведении стратегической экологической оценки, а скорее несоблюдения статьи 7 Конвенции, которой предписывается, чтобы в процессе подготовки плана или программы участие общественности было «эффективным» и проходило «в рамках открытой и справедливой структуры ... , предоставляя общественности необходимую информацию»<sup>60</sup>. Он утверждает, что стратегическая экологическая оценка могла бы обеспечить соблюдение статьи 7 Конвенции, но что в соответствии со статьей 7 не всегда требуется проведение стратегической экологической оценки<sup>61</sup>.

## D. Вопросы существа

### Применимость статьи 7

53. Автор сообщения утверждает, что документ «РПШ» представляет собой план или программу, касающиеся окружающей среды в рамках сферы применения статьи 7 Конвенции<sup>62</sup>. Автор сообщения утверждает, что документ «РПШ» устанавливает ряд скоординированных и рассчитанных по срокам целей для осуществления стратегии налаживания высокоскоростного железнодорожного сообщения, которыми руководствовало правительство при дальнейшей разработке проекта «2-ая высокоскоростная магистраль», а также предложений, подлежащих включению в смешанный законопроект (публично–частного характера), для разработки которого необходимо получить согласие, включая проведение оценки воздействия на окружающую среду предложений по такому смешанному законопроекту<sup>63</sup>.

54. Соответствующая Сторона признает, что статья 7 применима к документу «РПШ»<sup>64</sup>.

### Предполагаемые нарушения статьи 7

#### *Утверждения общего характера*

55. Автор сообщения утверждает, что соответствующая Сторона не выполнила положения статьи 7 Конвенции, не обеспечив участия общественности «в рамках открытой и справедливой структуры ... , предоставляя общественности необходимую информацию»; в рамках такой структуры должны выполняться положения пунктов 3) и 4) статьи 6 Конвенции<sup>65</sup>. Автор сообщения указывает, что внимание в настоящем сообщении уделяется исключительно вопросу о том, соответствовала ли подготовка плана, а именно документа «РПШ», статье 7. Он утверждает, что положения статьи 7 являются отдельными и независимыми от положений статьи 6, которые применимы к

<sup>58</sup> Там же, пункт 65.

<sup>59</sup> Там же, пункт 67.

<sup>60</sup> Замечания автора сообщения по ответу соответствующей Стороны на сообщение, 17 марта 2015 года, пункт 19 (1).

<sup>61</sup> Там же, пункт 20.

<sup>62</sup> Сообщение, пункт 31.

<sup>63</sup> Там же, пункт 8.

<sup>64</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, пункт 60.

<sup>65</sup> Сообщение, пункт 5.

последующим решениям о том, следует ли разрешить осуществление проекта, к которому относятся эти планы<sup>66</sup>.

56. Соответствующая Сторона заявляет о бесосновательности жалобы на невыполнение ею своих обязательств по статье 7 Конвенции<sup>67</sup>. Она утверждает, что принятию документа «РПШ» предшествовали полномасштабные и широкие консультации и что она стремилась информировать общественность в максимально полном объеме на протяжении всего процесса принятия решений, который продолжается в настоящее время. В поддержку своей аргументации соответствующая Сторона цитирует выдержки из решения административного суда и решения большинства членов апелляционного суда<sup>68</sup>.

*Участие общественности «на самом раннем этапе, когда открыты все возможности»*

57. Автор сообщения утверждает, что участие общественности не было обеспечено на «самом раннем этапе, когда открыты все возможности», как того требует статья 7 в совокупности с пунктом 4) статьи 6 Конвенции<sup>69</sup>. Автор сообщения утверждает, что решение исключить варианты маршрута в форме «перевернутого А», «Е обратного» и «S» было принято без участия общественности, и цитирует в обоснование этого утверждения принятый в марте 2010 года директивный документ, в котором обосновывается предложение правительства о создании «Y»-образной сети<sup>70</sup>. Автор сообщения утверждает, что в принятом в феврале 2011 года консультативном документе эти варианты также были охарактеризованы как уже отклоненные<sup>71</sup>. Он подчеркивает, что вопросы, которые были вынесены на консультации с общественностью (см. пункт 30 выше), основывались на «Y»-образной конфигурации 2-ой высокоскоростной магистрали и не предполагали обсуждения общественностью других конфигураций<sup>72</sup>.

58. Автор сообщения далее утверждает, что ни один «разумный читатель» консультационных материалов, упомянутых соответствующей Стороной, в частности пунктов 5.1.3–5.1.5 Доклада об оценке устойчивости<sup>73</sup>, или вопросов, вынесенных на консультации, не счел бы, что варианты сети в форме «Е обратного» и «S» все еще остаются открытыми. Он заявляет, что в отличие от материалов, представленных соответствующей Стороной, консультации были посвящены заданным вопросам и не более того. Обязанности по общему праву, связанные с учетом ответов, полученных в ходе консультаций, не распространяются на вопросы, по которым общественности не было предложено высказать свое мнение. Он заявляет, что это не противоречит тому факту, что некоторые из более смелых, опытных и критично настроенных участников

<sup>66</sup> Замечания автора сообщения по ответу соответствующей Стороны на сообщение, 17 марта 2015 года, пункт 18.

<sup>67</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, пункты 27 и 60.

<sup>68</sup> Там же, пункты 62–66, со ссылкой на пункты 2–5, 46–53 и 303–306 решения административного суда и пункты 13–18 решения большинства апелляционного суда.

<sup>69</sup> Замечания автора сообщения по ответу соответствующей Стороны на сообщение, 17 марта 2015 года, пункт 22.

<sup>70</sup> Сообщение, пункт 11 (3), и вступительное заявление автора сообщения в ходе рассмотрения на пятьдесят второй сессии Комитета, 10 марта 2016 года, пункт 19 (5). См приложение 9 к ответу соответствующей Стороны на сообщение по поводу принятого в марте 2010 года директивного документа.

<sup>71</sup> Вступительное заявление автора сообщения на слушаниях в ходе пятьдесят второго совещания Комитета, 10 марта 2016 года, пункт 19 (5). См приложение 13 к ответу соответствующей Стороны на сообщение по поводу принятого в феврале 2011 года консультационного документа.

<sup>72</sup> Вступительное заявление автора сообщения на слушаниях в ходе пятьдесят второго совещания Комитета, 10 марта 2016 года, пункт 19 (5).

<sup>73</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, приложение 14 (i).

консультаций проигнорировали ограничения, налагаемые вынесенными на консультации вопросами, и высказывали свои замечания по другим вопросам<sup>74</sup>.

59. Автор сообщения утверждает, что в заключении экологической экспертизы рассмотрение альтернативных вариантов описывается как факт, уже не имеющий значения. Он утверждает, что рассмотрение этого вопроса парламентом не может рассматриваться как участие общественности, тем более на самом раннем и эффективном этапе<sup>75</sup>.

60. Соответствующая Сторона утверждает, что до начала этапа участия общественности в 2011 году директивные органы не рассматривали никаких значительных вариантов 2-ой высокоскоростной магистрали и что в ходе консультаций с общественностью по документу «РПШ» не исключались никакие вопросы, по которым было бы нельзя представить замечания<sup>76</sup>. Она утверждает, что во многих ответах, полученных в ходе консультаций, предлагались различные конфигурации железнодорожных линий и что они были рассмотрены в полном объеме<sup>77</sup>.

61. Соответствующая Сторона утверждает, что с принятием документа «РПШ» в январе 2012 года правительство исключило другие варианты в качестве вопроса политики, но что они остаются открытыми для рассмотрения парламентом в рамках предлагаемого смешанного законопроекта<sup>78</sup>. Она также заявляет, что в заключение экологической экспертизы включены все основные варианты и экологические исследования, рассмотренные правительством, при этом стратегические или основные варианты включены в «Доклад об альтернативных вариантах», а более локальные альтернативы включены в «Доклад о работе Форума общин затрагиваемого района»; оба документа были опубликованы в ноябре 2013 года<sup>79</sup>.

*В рамках открытой и справедливой структуры, предоставляя общественности необходимую информацию*

62. Автор сообщения утверждает, что элементы, составляющие «необходимую информацию», которую следует предоставлять общественности в любом конкретном случае, следует оценивать по: i) общей цели обеспечения «открытой и справедливой структуры» для эффективного участия уже на самом раннем этапе в процессе выбора между «всеми вариантами»; и ii) контексту, в котором применяется статья 7, которая является основным элементом Конвенции, регулирующим участие общественности в процессе принятия решений, касающихся окружающей среды<sup>80</sup>. По утверждению автора, из этого следует, что для обеспечения «эффективности» консультаций «необходимая информация» должна: 1) охватывать все варианты, а не только предпочтительный вариант, предложенный компетентным органом; 2) быть достаточной для того, чтобы у общественности была «открытая» возможность высказать замечания по относительным достоинствам этих вариантов; в связи с чем необходимы: 3) одинаковый уровень информации обо «всех вариантах», с тем чтобы процесс был «справедливым» и не был предвзятым в пользу или против конкретных вариантов; и 4) одинаковый уровень информации об их воздействии на окружающую среду<sup>81</sup>. Автор сообщения утверждает, что с учетом вышесказанного положения статьи 7 не выполняются, когда: 1) некоторые или все варианты, рассмотренные

<sup>74</sup> Замечания автора сообщения по поводу ответа соответствующей Стороны на вопросы, 11 ноября 2016 года, стр. 1.

<sup>75</sup> Там же, стр. 2.

<sup>76</sup> Ответ соответствующей Стороны на вопросы, 31 октября 2016 года, стр. 1 и 2.

<sup>77</sup> Замечания соответствующей Стороны на ответ автора сообщения на вопросы, 11 ноября 2016 года, стр. 1 и 2.

<sup>78</sup> Ответ соответствующей Стороной на вопросы Комитета, 31 октября 2016 года, стр. 6.

<sup>79</sup> Ответ соответствующей Стороны на вопросы, 31 октября 2016 года, стр. 2. См. приложение 30 к ответу об «Альтернативном докладе» соответствующей Стороны на сообщение и приложение 31 (iv) for the “Community Forum Area Report – Colne Valley / No. 7”.

<sup>80</sup> Вступительное заявление автора сообщения на слушаниях в ходе пятьдесят второго совещания Комитета, 10 марта 2016 года, пункт 8.

<sup>81</sup> Там же, пункт 9.

органом, ответственным за план или программу, исключаются без предварительного, надлежащим образом информированного участия общественности; или 2) не предоставляется никакой информации о конкретных вариантах или их воздействии на окружающую среду; либо 3) предоставляемая информации о некоторых вариантах является значительно более подробной, чем предоставляемая информация о других вариантах<sup>82</sup>.

63. Автор сообщения признает, что статья 7 определенно не включает в себя стандарты, изложенные в пункте 6 статьи 6 Конвенции<sup>83</sup>. Вместе с тем он утверждает, что определение понятия «необходимая информация» в соответствии со статьей 7 должно не только соответствовать формулировке и цели статьи 7, но и соответствовать другим международным стандартам участия общественности в разработке планов и программ. В этой связи он ссылается на Директиву по стратегической экологической оценке и Протокол по стратегической экологической оценке к Конвенции об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте (Протокол по стратегической экологической оценке), которые, по его мнению, являются договорами, направленными на обеспечение эффективного участия общественности в подготовке определенных планов и программ. Он утверждает, их содержание указывает на развитие международных норм, которые определяют, какие меры необходимы для достижения этой цели. Он отмечает, что статьей 5 Директивы по стратегической экологической оценке и статьей 7 Протокола по стратегической экологической оценке предписывается, чтобы в рамках экологической оценки планов и программ, к которым применимы эти документы, в обязательном порядке публиковалось заключение экологической экспертизы и проводились последующие консультации по нему; в заключении должно быть определено, описано и оценено возможное значительное воздействие как предпочтительных вариантов, предложенных ответственным органом, так и «разумных альтернатив» этим вариантам<sup>84</sup>. Автор сообщения утверждает, что нет никаких оснований для вывода о том, что объем экологической информации, предусмотренный статьей 7 Конвенции, должен быть меньшим по сравнению с объемом, предусмотренным признанными на международном уровне стандартами, которые изложены в Директиве по стратегической экологической оценке и Протоколе по стратегической экологической оценке<sup>85</sup>.

64. Автор сообщения далее утверждает, что, даже если Комитет по вопросам соблюдения не согласен с тем, что в приведенном выше анализе излагается то, что согласно статье 7 необходимо делать во всех случаях, по крайней мере этот анализ применим в рассматриваемом контексте, а именно в контексте принятия исключительного по масштабам решения о плане/программе развития национальной инфраструктуры; его практически повсеместное значительное воздействие на окружающую среду было учтено, при этом решение о предоставлении согласия на такое развитие выносит национальный законодательный орган. Автор сообщения утверждает, что все эти обстоятельства влияют на уровень экологической информации, необходимой для обеспечения эффективного участия общественности, как того требует статья 7 Конвенции<sup>86</sup>.

65. Автор сообщения поднимает четыре конкретных вопроса, в связи с которыми он утверждает, что соответствующая Сторона не предоставила необходимую информацию, с тем чтобы представители общественности могли понять относительные воздействия предложений по проекту 2-ой высокоскоростной магистрали по сравнению с воздействиями альтернативных вариантов. Эти вопросы рассматриваются в отдельных подразделах в пунктах 68–75 ниже.

66. Автор сообщения утверждает, что все материалы, упомянутые соответствующей Стороной в ее представлениях Комитету по этим четырем вопросам,

<sup>82</sup> Там же, пункт 10.

<sup>83</sup> Там же, пункт 11.

<sup>84</sup> Там же, пункты 12–14.

<sup>85</sup> Там же, пункт 16.

<sup>86</sup> Там же.

представляют собой либо а) материалы, которые были представлены судам и в отношении которых суд постановил, что документ «РПШ» не содержит разумных альтернатив экологической оценке и общественным консультациям; либо б) материалы, подготовленные до проведения консультаций в феврале 2011 года, не являющиеся частью подготовки документа «РПШ» и в силу этого подтверждающие, что важные альтернативные варианты уже были рассмотрены и отклонены до начала консультаций; или с) материалы, подготовленные после принятия документа «РПШ» 12 января 2012 года, в силу чего их предоставление не означает соблюдения статьи 7<sup>87</sup>.

67. Соответствующая Сторона отмечает, что пункт 6 статьи 6 Конвенции не применяется к процедурам участия общественности, подпадающим под статью 7 Конвенции, и что поэтому не существует требования опубликовать «краткое изложение основных альтернатив, изученных заявителем»<sup>88</sup>. Соответствующая Сторона утверждает, что Конвенцией предписывается не изучение конкретных альтернативных вариантов или подготовка информации о них, а лишь обнародование имеющейся информации<sup>89</sup>.

#### Экологическое воздействие «Y»-образной сети в целом

68. Автор сообщения утверждает, что предоставленная общественности экологическая информация относится только к 1-му этапу проекта и что общественности не было предоставлено никакой информации об экологических последствиях 2-го этапа. Он утверждает, что исключение информации об экологических последствиях 2-го этапа контрастирует с тем вниманием, которое Сторона уделила в консультативном документе и документе «РПШ» предполагаемым экономическим выгодам от строительства всей «Y»-образной сети в целом. По словам автора сообщения, в итоге получилось так, что предполагаемые экономические преимущества всей сети были сопоставлены с экологическими недостатками только 1-го этапа<sup>90</sup>.

69. Опираясь на данные в судах показания, соответствующая Сторона, утверждает, что она намеревалась провести консультации по трем отдельным вопросам: а) стратегическое значение высокоскоростных железнодорожных магистралей для Соединенного Королевства; б) общая стратегия для высокоскоростной сети «Y»-образной формы; и с) подробный маршрут любой конкретной линии, являющейся частью этой сети<sup>91</sup>. Она утверждает, что прежде чем приступить к рассмотрению конкретных маршрутов, власти могли бы провести отдельные консультации по пунктам а) и б), однако было высказано мнение о том, что такой подход мог бы существенно замедлить весь процесс и привел бы к задержкам с получением выгод, которые должен обеспечить этот проект. Соответствующая Сторона утверждает, что предоставленная информация относится к стратегической политике высокого уровня, в отношении которой она проводила консультации, и предлагаемому маршруту для 1-го этапа. Она далее отмечает, что в заключении экологической экспертизы, представленном в ноябре 2013 года совместно с законопроектом о высокоскоростном железнодорожном сообщении (Лондон – Уэст-Мидлендс), содержатся оценка суммарного воздействия (включая предполагаемое суммарное воздействие реализации 2-го этапа в тех случаях, когда его можно было оценить)<sup>92</sup> и оценка стратегических и общемагистральных альтернатив<sup>93</sup>. Она далее утверждает, что консультации с общественностью по поводу 2-го этапа (которые состоялись в период с июля 2013 года по январь 2014 года) сопровождалась оценкой устойчивости, в ходе

<sup>87</sup> Замечания автора сообщения по ответу соответствующей Стороны, 17 марта 2015 года, пункты 22 и 23 (3).

<sup>88</sup> Вступительное заявление соответствующей Стороны на слушаниях в ходе пятьдесят второй сессии Комитета, 10 марта 2016 года, пункт 22.

<sup>89</sup> Там же, пункт 24.

<sup>90</sup> Сообщение, пункт 11 (1).

<sup>91</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, пункт 68.

<sup>92</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, пункт 68, со ссылкой на приложение 31 (iii) к ответу, пункты 7.4.8–7.4.10.

<sup>93</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, пункт 68, со ссылкой на приложение 30 к ответу.

которой были конкретно рассмотрены общесистемные вопросы и суммарное воздействие реализации 1-го и 2-го этапов<sup>94</sup>.

Относительное экологическое воздействие стратегических альтернатив высокоскоростному железнодорожному сообщению

70. Автор сообщения утверждает, что соответствующая Сторона не предоставила информацию об относительном экологическом воздействии стратегических альтернатив 2-ой высокоскоростной магистрали, в частности альтернатив, связанных с усовершенствованием существующих железнодорожных сетей и строительством высокоскоростной железнодорожной сети с меньшей скоростью движения<sup>95</sup>.

71. Соответствующая Сторона утверждает, что работа, выполненная министерством транспорта до начала консультаций в феврале 2011 года, включала подготовку ряда докладов о стратегических альтернативах высокоскоростному железнодорожному сообщению<sup>96</sup>. Она утверждает, что в их число входят, в частности, доклады компании «ВС Эткинс плк», которые были опубликованы вместе с консультационным документом и которые должны были, в частности, учитывать экологические последствия этих альтернативных вариантов<sup>97</sup>. Соответствующая Сторона утверждает, что наряду с документом «РПШ» она опубликовала обновленные обзоры альтернатив и стратегических альтернатив и своей стратегии в отношении 2-ой высокоскоростной магистрали<sup>98</sup>. Кроме того, она ссылается на конкретный альтернативный доклад, опубликованный в рамках заключения экологической экспертизы, в котором рассматриваются стратегические альтернативы высокоскоростному железнодорожному сообщению, включая использование альтернативных видов транспорта (автомобильные или внутренние авиалинии), более низкую скорость движения и модернизацию существующих линий<sup>99</sup>.

Относительное экологическое воздействие альтернативных конфигураций для сети высокоскоростного железнодорожного сообщения

72. Автор сообщения утверждает, что до проведения консультаций с общественностью на основе «Y»-образной конфигурации, которая и была в конечном итоге выбрана, были рассмотрены и исключены три альтернативные конфигурации, известные как «инвертированная A-образная», «обратная E-образная» и «S-образная» сети<sup>100</sup>. Он утверждает, что также было исключено направление, предусматривающее транзитный маршрут через Лондонский аэропорт «Хитроу»<sup>101</sup>. Автор сообщения утверждает, что экологическая информация, содержащаяся в Докладе об оценке устойчивости, была связана исключительно с оценкой воздействия на окружающую среду предлагаемого маршрута «Лондон – Уэст-Мидлендс», хотя документ «РПШ» является планом/программой для всей «Y»-образной сети. Он утверждает, что до того, как министр транспорта выбрал предпочтительный вариант, общественности не было представлено никакой информации об экологическом воздействии всей «Y»-образной сети ни самой по себе, ни в сравнении с воздействием сети в форме «обратной E» или «S»-образной формы либо маршрута через лондонский аэропорт «Хитроу», и поэтому общественность не смогла проконсультроваться по этим вопросам и добиться, чтобы

<sup>94</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, пункт 68, со ссылкой на приложение 37 (ii) к ответу, раздел 7.

<sup>95</sup> Сообщение, пункт 11 (2).

<sup>96</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, пункт 68.

<sup>97</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, пункт 68, второй абзац, со ссылкой на приложение 11 (iv) к ответу, раздел 4.

<sup>98</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, пункт 46, со ссылкой на приложения 18–20 к ответу.

<sup>99</sup> Ответ на сообщение соответствующей стороны, пункт 68, второй буллет, ссылаясь на приложение 30 в ответ.

<sup>100</sup> Сообщение, пункт 11 (3).

<sup>101</sup> Вступительное заявление автора сообщения для рассмотрения на пятьдесят второй сессии Комитета, 10 марта 2016 года, пункт 19.

ее замечания были рассмотрены министром<sup>102</sup>. Автор сообщения утверждает, что другие варианты были отклонены без консультаций с общественностью; в поддержку своего утверждения он указывает на заявление высокого суда о том, что «альтернативы "Y"-образной сети, т. е. сети в форме "перевернутой А", "обратной Е" и "S"-образной формы, были рассмотрены и отклонены только с учетом их экономических и коммерческих аспектов»<sup>103</sup>.

73. Соответствующая Сторона не согласна с утверждениями автора сообщения. Она утверждает, что в рамках проведенной в 2009 году работы компания «Хай спид ту лтд.» рассмотрела ряд альтернативных вариантов маршрута, включая альтернативы «Y»-образной сети и ее выводы были доведены до сведения министра в ее докладе «Высокоскоростное железнодорожное сообщение: Лондон – Уэст-Мидлендс и далее» за 2009 год<sup>104</sup>. Она утверждает, что эта работа включала рассмотрение экологических воздействий указанных вариантов в Докладе об оценке устойчивости<sup>105</sup>. Она заявляет, что в октябре 2010 года на высоком уровне была проведена дополнительная оценка более широких вариантов сети в форме «обратной "S"» в сравнении с «Y»-образной сетью, в ходе которой вновь были рассмотрены возможные экологические проблемы<sup>106</sup>. Соответствующая Сторона далее утверждает, что в сам всеобъемлющий консультативный документ<sup>107</sup>, а также в Доклад об оценке устойчивости<sup>108</sup> и в «Исследование стратегических альтернативных вариантов высокоскоростному железнодорожному сообщению»<sup>109</sup> были включены альтернативные варианты схем. Она утверждает, что процесс разработки вариантов дополнительно разъясняется в исследовании альтернативных вариантов для заключения экологической экспертизы, а также в «Информационном документе А1: "Разработка предлагаемой схемы 2-ой ВСМ"»<sup>110</sup>.

#### Относительное экологическое воздействие альтернативного маршрутного коридора для предлагаемой «Y»-образной сети

74. Автор сообщения утверждает, что общественность получила информацию только об альтернативных вариантах для маршрутного коридора, предлагаемого на 1-ом этапе и не имела возможности провести консультации по другим маршрутам, например по маршруту «Лондон–Бирмингем» вдоль существующего инфраструктурного коридора, включающего в себя автомагистраль М40<sup>111</sup>.

75. Соответствующая Сторона утверждает, что была проведена значительная работа по изучению различных вариантов, касающихся маршрутного коридора, как до проведения консультаций 2011 года, так и после них, а также впоследствии в отношении 2-го этапа, который стал предметом консультаций с общественностью в период с июля 2013 года по январь 2014 года<sup>112</sup>. Она заявляет, что в докладе компании «Хай спид ту лтд.» за 2009 год изложены рассмотренные альтернативные варианты, которые также были обобщены в приложении 6 к Докладу об оценке устойчивости и приложении В к Консультационному документу, опубликованному в феврале 2011 года. Кроме того, этот документ был включен в заключение экологической

<sup>102</sup> Там же, со ссылкой на приложение 6 сообщения, пункт 165.

<sup>103</sup> Там же, пункт 19 (1), со ссылкой на приложение 6 сообщения, пункт 165.

<sup>104</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, пункт 68, третий буллет, со ссылкой на приложение 8 к ответу, глава 6.

<sup>105</sup> Там же, со ссылкой на приложение 10 к ответу.

<sup>106</sup> Там же, со ссылкой на приложение 12 к ответу, пункт 4.2.

<sup>107</sup> Вступительное заявление для рассмотрения на пятьдесят второй сессии Комитета соответствующим участником, 10 марта 2016 года, пункт 25 (2), ссылаясь на приложение 13 его ответа на сообщения, стр. 15 и 16, 47 и 57–61, и приложение В, стр. 122–149.

<sup>108</sup> Там же, пункт 25 (3), со ссылкой на приложение 14 (i), стр. 35 и 36, и приложение 14 (viii) к своему ответу на сообщения.

<sup>109</sup> Там же, пункт 25 (4), со ссылкой на приложение 45 к своему ответу на сообщения.

<sup>110</sup> Ответ соответствующей стороны на сообщения, пункт 68, третий абзац, со ссылкой на приложение 6, пункты 41–68, и приложения 30 и 38.

<sup>111</sup> Сообщение, пункт 11 (4).

<sup>112</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщения, пункт 68, последний буллет.



экспертизы в рамках исследования альтернативных вариантов на 1-ом этапе<sup>113</sup>. Соответствующая Сторона утверждает, что оценка альтернативных маршрутных коридоров была также включена в приложение В к Консультационному документу для 2-го этапа, а также в Доклад об устойчивости<sup>114</sup>.

### III. Рассмотрение и оценка Комитетом

76. Соединенное Королевство сдало на хранение ратификационную грамоту по Конвенции 23 февраля 2005 года, и, соответственно, Конвенция вступила в силу для Соединенного Королевства 24 мая 2005 года, т. е. через 90 дней после даты сдачи ратификационной грамоты на хранение.

#### Приемлемость и исчерпание внутренних средств правовой защиты

77. Хотя соответствующая Сторона оспорила статус лондонского района Хиллингдон в качестве представителя общественности (см. пункт 8 выше), она не оспаривала статус компании «Хай спид ту экшн элайнс», которая является единственным оставшимся автором сообщения (см. пункт 14 выше).

78. По поводу исчерпания внутренних средств правовой защиты Комитет отмечает, что после вынесения решения Верховным судом 22 января 2014 года автор сообщения исчерпал свои возможности обжаловать поднятые в сообщении вопросы в судах соответствующей Стороны. Вопреки утверждению соответствующей Стороны (см. пункт 49 выше) Комитет не считает необходимым рассматривать вопрос о том, является ли предполагаемое несоблюдение статьи 7 Конвенции самостоятельным основанием для оспаривания или только вспомогательным аргументом.

79. Исходя из вышеизложенного, Комитет считает, что данное сообщение является приемлемым.

#### Круг вопросов, рассмотренных Комитетом

80. По поводу документа «РПШ» Комитет считает, что стороны по данному делу не оспаривают следующие моменты:

- a) статья 7 Конвенции применима к документу «РПШ»;
- b) статья 7 Конвенции не требует проведения стратегической экологической оценки;
- c) до принятия документа «РПШ» было обеспечено участие общественности;
- d) претензии автора сообщения относятся к стадии подготовки документа «РПШ», а не к последующим шагам в рамках процедуры принятия решения в отношении 2-ой высокоскоростной магистрали.

81. Суть претензий автора сообщения заключается в том, что в рамках консультаций по документу «РПШ» не было обеспечено «участие общественности уже на самом раннем этапе, когда открыты все возможности» и они не проводились «в рамках открытой и справедливой структуры ..., предоставляя общественности необходимую информацию». И обусловлено это тем, что многие варианты были исключены до принятия документа «РПШ» без каких-либо предварительных консультаций с общественностью или рассмотрения их воздействия на окружающую среду и предполагаемой недостаточностью информации в ходе процедуры участия общественности в 2011 году.

<sup>113</sup> Там же, со ссылкой на приложение 30, главы 9 и 10.

<sup>114</sup> Там же, со ссылкой на приложение 37 (ii), глава 3.

82. В свете вышеизложенного Комитет рассмотрит следующие вопросы:

а) «участие общественности уже на самом раннем этапе, когда открыты все возможности» в соответствии со статьей 7 в совокупности с пунктом 4 статьи 6 Конвенции;

б) обязательство согласно статье 7 обеспечивать соблюдение положений: «в рамках открытой и справедливой структуры ..., предоставляя общественности необходимую информацию».

**«Участие общественности уже на самом раннем этапе, когда открыты все возможности» в соответствии со статьей 7 в совокупности с пунктом 4 статьи 6**

83. В своих выводах по сообщению ACCC/C/2007/22 (Франция) Комитет сделал следующий вывод:

«...с точки зрения соблюдения пункта 4 статьи 6 Конвенции решающим является вопрос о том, «открыты ли все возможности для рассмотрения различных вариантов и может ли быть обеспечено эффективное участие» на соответствующем этапе принятия решений. Это предполагает, что, когда обеспечивается участие общественности, орган власти, выдающий разрешение, не должен ни официально, ни неофициально встречаться с препятствиями для окончательного отклонения поданной заявки на существенных и процедурных основаниях. Если сфера полномочий выдающего разрешения органа уже является ограниченной вследствие ранее принятых решений, то тогда соответствующей Стороне следует также обеспечивать участие общественности на ранних этапах процесса принятия решения»<sup>115</sup>.

84. В многоуровневой процедуре принятия решений положение об «участии общественности уже на самом раннем этапе, когда открыты все возможности» относится к наличию вариантов на данном этапе процесса принятия решений. Оно не предусматривает изучения всех вариантов и не указывает, какие варианты/альтернативы и на каком этапе должны быть изучены; данный вопрос остается на усмотрении компетентных органов. Оно лишь исключает возможность отклонения каких-либо вариантов без участия общественности. Ничто в пункте 4 статьи 6 не препятствует осуществлению права компетентных органов в контексте статьи 7 (или разработчиков проектов в случае статьи 6) выбирать предпочтительный для них вариант (или варианты) и пропагандировать его (или их); в нем не предусмотрено, чтобы все изученные компетентными органами варианты, например те, которые рассматривались на ранней стадии рассмотрения, были представлены общественности. Однако это означает, что представители общественности должны иметь возможность оспорить в своих замечаниях варианты, предложенные в проекте плана, и предложить другие варианты, включая нулевой вариант. Это имеет отношение к предусмотренному в пункте 8 статьи 6 обязательству соответствующим образом отражать результаты участия общественности. Это положение, рассматриваемое в данном контексте, означает, что компетентные органы рассматривают вариант или варианты, предложенные общественностью, и излагают причины их отклонения.

85. С учетом предыдущего пункта Комитет считает, что положения пункта 4 статьи 6 Конвенции не были бы выполнены, если бы варианты оставались открытыми де-юре и де-факто, но это никоим образом не было очевидно для представителей общественности, участвующих в процедуре принятия решений. Однако Комитет не считает, что это было сделано в ходе консультаций с общественностью по документу «РПШ». Автор сообщения утверждает, что в документах, рассмотренных в ходе процедуры участия общественности, выбор варианта «Y»-образного маршрута был представлен как состоявшийся факт и что в вопросах, поставленных на консультациях, не затрагивались различные рассмотренные варианты (см. пункты 57 и 58 выше). Комитет с этим не согласен. Хотя соответствующая Сторона в подготовленных для консультаций документах пропагандировала свой вариант, которому она отдала

<sup>115</sup> ECE/MP.PP/C.1/2009/4/Add.1, пункт 38.

предпочтение (см. главу 4 директивного документа 2010 года<sup>116</sup> и главу 5 Консультационного документа)<sup>117</sup>, Комитет не считает, что имеются какие-либо свидетельства того, что представители общественности не могли предложить другие варианты, включая нулевой вариант. Вместо этого в ходе консультаций был задан вопрос о том, согласна ли общественность с тем, что «Y»-образная сеть является наилучшим вариантом (см., например, вопросы 2 и 5 в пункте 30 выше).

86. Исходя из вышеизложенного, Комитет приходит к выводу о том, что утверждение автора сообщения, согласно которому соответствующая Сторона не выполнила положения статьи 7 в совокупности с пунктом 4 статьи 6 Конвенции, не организовав участие общественности, когда были открыты все варианты, не является обоснованным. Следовательно, Комитет приходит к тому выводу, что соответствующая Сторона не нарушала статью 7 Конвенции в совокупности с пунктом 4 статьи 6 Конвенции в обстоятельствах данного дела.

**Обязательство предоставлять «общественности необходимую информацию», «в рамках открытой и справедливой структуры» в соответствии со статьей 7 Конвенции**

87. В статье 7 Конвенции содержатся ограниченные руководящие указания относительно того, что составляет «необходимую информацию», предоставляемую общественности для целей ее участия в подготовке планов и программ.

88. Очевидно, что указанная в статье 7 «необходимая информация» включает требования об уведомлении, предусмотренные в пункте 2 статьи 6. Эти положения включены в статью 7 в силу наличия в ней прямой ссылки на пункт 3 статьи 6, которым в свою очередь предусматривается, что уведомление должно осуществляться в соответствии с пунктом 2 статьи 6.

89. Напротив, содержащиеся в пункте 6 статьи 6 требования, касающиеся информирования, не имеют прямого применения в рамках статьи 7 Конвенции. В этой связи совершенно очевидно, что подготовленные в рамках разработки планов и программ информация и документация зачастую будут отличаться от информации и документации, перечисленных в подпунктах а)–f) пункта 6 статьи 6. Вместе с тем Комитет считает, что смысл обоих положений заключается в том, что необходимо представлять имеющуюся информацию, которая бы позволяла общественности эффективно участвовать в принятии соответствующих решений в каждом конкретном случае. Хотя пункт 6 статьи 6 не имеет прямого применения, он может соответствующим образом служить источником руководящих указаний по применению положения статьи 7 о предоставлении общественности «необходимой информации» при условии учета различий между решениями, касающимися конкретных видов деятельности, планов и программ<sup>118</sup>.

90. Важное различие между статьей 6 и статьей 7 заключается в том, что статья 6 охватывает конкретные виды деятельности, «которые могут оказывать значительное воздействие на окружающую среду», а статья 7 касается планов и программ, «связанных с окружающей средой».

91. В соответствии с национальным законодательством для проведения конкретных видов деятельности, «которые могут оказывать значительное воздействие на окружающую среду», как правило, требуется проведение той или иной оценки воздействия на окружающую среду. В связи с этим в пункте 6 статьи 6 содержится указание на информацию, обычно представляемую в процессе оценки воздействия на окружающую среду, например описание «значительного воздействия планируемой деятельности на окружающую среду» или «мер, предусмотренных для предотвращения и/или уменьшения воздействия».

<sup>116</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, приложение 9, особенно стр. 68–78.

<sup>117</sup> Ответ соответствующей Стороны на сообщение, приложение 13, особенно стр. 81–97.

<sup>118</sup> См. также издание «Орхусская конвенция: Руководство по осуществлению» (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № ISBN), стр. 179.

92. Концепция планов и программ, «связанных с окружающей средой», гораздо шире и охватывает не только планы и программы, «которые могут оказывать значительное воздействие на окружающую среду», но и те, которые могут иметь воздействие на окружающую среду, которое не является при этом «значительным», а также те планы или программы, которые направлены на содействие охране окружающей среды. Планы и программы, «которые могут оказывать значительное воздействие на окружающую среду», как правило, в соответствии с национальным законодательством должны проходить определенную форму стратегической экологической оценки, и в отношении этих планов и программ могут применяться *mutatis mutandis* положения пункта 6 статьи 6. Напротив, для планов и программ, касающихся окружающей среды, но не подлежащих стратегической экологической оценке, в частности для планов и программ, направленных на содействие охране окружающей среды (например, это касается программ экологического просвещения или плана экологической инспекции), некоторая информация, указанная в подпунктах а)–f) пункта 6 статьи 6, может оказаться ненужной.

93. Комитет считает, что некоторые из положений, включенных в пункт 6 статьи 6, следует, тем не менее, использовать в качестве ориентира для определения элементов предусмотренного статьей 7 обязательства предоставлять общественности «необходимую информацию». Первым элементом является обязательство предоставлять доступ «ко всей информации, относящейся к процессу принятия решений... и имеющейся в распоряжении на момент осуществления процедуры участия общественности». Она, в частности, включает «основные доклады и рекомендации, направленные государственному органу», которые доступны на тот момент, когда общественности будет предоставляться информация в соответствии с пунктом 2 статьи 6 (см. подпункт f) пункта 6 статьи 6). Она будет также включать любую имеющуюся информацию о воздействии предлагаемого плана или программы на окружающую среду (см. подпункт b) пункта 6 статьи 6). Вторым элементом является обязательство предоставлять «план основных альтернатив, рассмотренных подателем заявки», что в случае планов и программ будет означать планы и программы, рассмотренные компетентным органом, ответственным за подготовку данного плана или программы.

94. В свете вышеизложенных замечаний Комитет считает, что предусмотренное в статье 7 обязательство предоставлять «общественности необходимую информацию» включает в себя требования:

a) не только активно распространять информацию, указанную в пункте 2 статьи 6, в том числе информацию о возможностях участия и наличии соответствующей информации; но и

b) предоставлять общественности всю информацию, имеющуюся в распоряжении компетентных органов и имеющую отношение к принятию решений и предназначенную для этой цели. Соответствующая информация, относящаяся к подпункту b) обычно включает в себя следующее:

i) основные доклады и рекомендации, направленные государственному органу;

ii) любая информация о возможных экологических последствиях, затратах и выгодах и другие экономические анализы и допущения, которые будут использоваться в процессе принятия решений;

iii) план основных альтернатив, изученных компетентным органом.

*Информация, предоставленная в ходе консультации по документу «РПШ»*

95. Переходя к конкретным утверждениям автора сообщения, Комитет отмечает, что, согласно автору сообщения, соответствующая Сторона не предоставила общественности необходимую информацию по четырем основным вопросам (см. пункты 68, 70, 72 и 74 выше). Комитет рассматривает каждый из этих вопросов ниже.

а) Воздействие на окружающую среду «У»-образной сети в целом

96. Автор сообщения утверждает, что совсем не были учтены суммарные последствия для окружающей среды 1-го и 2-го этапов строительства «У»-образной сети, т. е. варианта, выбранного в документе «РПШ» (см. пункт 68 выше). Как указано в подпункте b) (ii) пункта 94 выше, Комитет считает, что любая информация о возможных экологических последствиях плана или программы является «необходимой информацией» для целей статьи 7 Конвенции. Поэтому эта информация должна быть раскрыта в тех случаях, когда она имеется в наличии.

97. Вместе с тем Комитет отмечает, что соответствующая Сторона подтвердила (см. пункт 69 и сноску 94 выше), что информация о суммарном воздействии проекта была предоставлена на более позднем этапе процедуры принятия решений, когда она появилась в наличии. Факт последующего предоставления этой информации не был оспорен автором сообщения.

98. Исходя из вышеизложенного, Комитет делает вывод о том, что с учетом обстоятельств данного дела соответствующая Сторона не нарушила положения статьи 7 о предоставлении «общественности необходимой информации» в отношении экологических последствий «У»-образной сети для целей принятия решений в отношении документа «РПШ».

б) «План основных альтернатив, рассмотренных компетентным органом»

99. Автор сообщения утверждает, что отсутствовала информация об относительном экологическом воздействии альтернатив, изученных соответствующей Стороной, включая:

а) относительное экологическое воздействие стратегических альтернатив высокоскоростному железнодорожному сообщению (см. пункт 70 выше);

б) относительное экологическое воздействие альтернативных конфигураций для сети высокоскоростного железнодорожного сообщения (см. пункт 72 выше);

в) относительное экологическое воздействие альтернативного маршрутного коридора (см. пункт 74 выше).

100. В этой связи Комитет ссылается на свои выводы по сообщению АССС/С/2006/16 (Литва), в котором он пришел к выводу о том, что:

«Хотя в Конвенции содержится требование о предоставлении доступа к информации об основных альтернативных вариантах, изученных заявителем, в ней не предписывается, какие альтернативные варианты подлежат изучению. Таким образом, роль Комитета заключается в выяснении того, были ли данные, имевшиеся у органов власти в процессе принятия решения, доступны для общественности, а не в проведении проверки точности имевшихся данных»<sup>119</sup>.

101. Комитет считает, что используемый в пункте 4 статьи 6 Конвенции термин «вариантов» шире термина «альтернатив, рассмотренных подателем заявки», используемого в пункте б) (е) статьи 6 Конвенции. «Варианты» означают все возможные варианты действий, которые лицо, принимающее решение, может выбрать или предложить общественности, включая «нулевой вариант»<sup>120</sup>. «Рассмотренные альтернативы» – это те варианты, которые были разработаны и рассмотрены подателем заявки.

102. В данном случае соответствующая Сторона изучила ряд альтернативных вариантов до публикации документа «РПШ» (см. пункты 22–28 выше). Она также представила информацию об основных альтернативах, изученных до начала публичных консультаций по документу «РПШ» (см. пункты 31, 71, 73 и 75 выше). Автор сообщения не оспаривает факт предоставления этой информации, даже

<sup>119</sup> ECE/MP.PP/2008/5/Add.6, пункт 79.

<sup>120</sup> ECE/MP.PP/C.1/2011/2/Add.10, пункт 82.

несмотря на то, что он считает ее недостаточной. Как указывалось выше, Комитет не будет оценивать, в достаточной ли степени соответствующая Сторона изучила экологические последствия всех рассмотренных альтернатив. Ключевым моментом является отсутствие в распоряжении Комитета свидетельств того, что соответствующая Сторона располагала дополнительной информацией об изученных альтернативах на момент проведения консультаций с общественностью, но не раскрыла ее.

103. Исходя из вышеизложенного, Комитет считает, что соответствующая Сторона предоставила общественности обзор основных альтернатив, изученных компетентным органом, и в этой связи она не нарушила положение статьи 7 о предоставлении общественности «необходимой информации».

104. Исходя из своих выводов, изложенных в пунктах 98 и 103 выше, Комитет считает, что с учетом обстоятельств данного дела соответствующая Сторона не нарушила положение статьи 7 о предоставлении «общественности необходимой информации».

#### *Открытая и справедливая структура*

105. Положение статьи 7 относительно обеспечения участия общественности «в рамках открытой и справедливой структуры» охватывает как открытость и справедливость общей структуры соответствующей Стороны для участия общественности в планах и программах, так и открытость, и справедливость самой процедуры участия общественности, применяемой в рамках рассмотрения конкретного плана или программы. В данном случае утверждение автора сообщения не касается структуры соответствующей Стороны в целом, а в значительной степени основывается на его утверждении о том, что в контексте принятия решений по документу «РПШ» общественности была предоставлена не вся необходимая информация. Сделав вывод в пункте 104 выше о том, что в данном случае соответствующая Сторона не нарушила положение о предоставлении общественности необходимой информации, Комитет в связи с этим приходит к выводу о необоснованности утверждения автора сообщения, согласно которому соответствующая Сторона не обеспечила открытую и справедливую структуру в соответствии со статьей 7.

## **IV. Выводы**

106. Исходя из вышеизложенных соображений, Комитет не делает вывода о том, что соответствующая Сторона не соблюдает статьи 7 Конвенции в обстоятельствах данного дела.

---