



01000630203040008



# ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

## ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

Αρ. Φύλλου 63

2 Μαρτίου 2004

### ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

#### ΠΡΟΕΔΡΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

80. Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2002/30/Ε.Κ., του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Μαρτίου 2002 Περί καθιέρωσης κανόνων και διαδικασιών για τη θέσπιση περιορισμών λειτουργίας σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο στους κοινοτικούς Αερολιμένες..... 1
81. Τροποποίηση διάταξης του Β.Δ. 636/72 (ΦΕΚ Α' 182) «περί πτυχιών και αδειών Πολιτικής Αεροπορίας» όπως ισχύει..... 2

#### ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

- Τροποποίηση των διατάξεων της ΠΔ/ΤΕ 336/29.2.84, όπως ισχύει, σχετικά με τη σύνθεση και τις αρμοδιότητες της Επιτροπής Τραπεζικών και Πιστωτικών Θεμάτων..... 3

#### ΠΡΑΞΕΙΣ ΔΙΑΡΚΟΥΣ ΙΕΡΑΣ ΣΥΝΟΔΟΥ

- Διόρθωση σφάλματος στον 159/2004 Κανονισμό της Ιεράς Συνόδου της Εκκλησίας της Ελλάδος..... 4

### ΠΡΟΕΔΡΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

#### ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 80

- Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2002/30/Ε.Κ., του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Μαρτίου 2002 Περί καθιέρωσης κανόνων και διαδικασιών για τη θέσπιση περιορισμών λειτουργίας σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο στους κοινοτικούς Αερολιμένες.

#### Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη :

1. Τις διατάξεις του άρθρου 4 του Ν.1338/1983 (Α/34), όπως αντικαταστάθηκαν με τα άρθρα 6 παρ. 4 του Ν. 1440/1984 (Α' 70) και τροποποιήθηκαν με τα άρθρα 7 του Ν. 1775/1988 (Α' 101), 31 του Ν. 2076/1992 (Α'130), 19 του Ν. 2367/1995 (Α' 261) και 22 του Ν. 2789/2000 (Α' 21), κα-

θώς και τις διατάξεις του άρθρου 3 του Ν. 1338/1983, όπως το άρθρο αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 65 του Ν.1892/1990 (Α' 101).

2. Το άρθρο 29 α του Ν. 1558/85 " Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα" (Α' 137), όπως το άρθρο αυτό προστέθηκε με το άρθρο 27 Ν.2081/92 (Α/154) και αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 παρ.2 α του Ν. 2469/97 (Α 38).

3. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.

4. Την 9/2004 Γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας μετά από πρόταση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών αποφασίζουμε:

#### Άρθρο 1

(Άρθρο 1 της οδηγίας)

#### Σκοπός - Στόχοι

Σκοπός του παρόντος Διατάγματος είναι η προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2002/ 30/Ε.Κ. του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Μαρτίου 2002. (ΕΕ L 85/40της 8.3.2002).

Οι στόχοι του παρόντος Διατάγματος είναι :

α) ο καθορισμός κανόνων εφαρμοζομένων στην Ελλάδα που θα διευκολύνουν την καθιέρωση ομοιογενών λειτουργικών περιορισμών στο επίπεδο των αερολιμένων, ούτως ώστε να περιοριστεί, ή να μειωθεί, ο αριθμός τω νατόμων που υποφέρουν από τις βλαβερές συνέπειες του θορύβου,

β) η δημιουργία πλαισίου που να κατοχυρώνει τις απαιτήσεις της εσωτερικής αγοράς,

γ) η προώθηση ανάπτυξης της χωρητικότητας των αερολιμένων, σε αρμονία με το περιβάλλον,

δ) η διευκόλυνση της επίτευξης καθορισμένων στόχων περιστολής των θορύβων σε επίπεδο κάθε αερολιμένος,

ε) η παροχή της δυνατότητας επιλογής μεταξύ των διαθέσιμων μέτρων, με σκοπό να επιτευχθεί το μέγιστο όφελος για το περιβάλλον με το μικρότερο κόστος.

#### Άρθρο 2

(Άρθρο 2 της οδηγίας)

#### Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος Διατάγματος νοούνται ως:

α) "Αερολιμένας": ο πολιτικός αερολιμένας στην Ελλά-

δα ο οποίος εμφανίζει περισσότερες από 50.000 κινήσεις υποχητικών αεριωθούμενων πολιτικών αεροπλάνων ανά ημερολογιακό έτος (όπου κίνηση είναι μία απογείωση ή μία προσγείωση), λαμβανομένου υπόψη του μέσου όρου των τριών τελευταίων ημερολογιακών ετών πριν από την εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας οδηγίας στο συγκεκριμένο αερολιμένα.

β) "Αστικός αερολιμένας": ο αερολιμένας του οποίου κανείς διάδρομος δεν διαθέτει διαδρομή απογείωσης μεγαλύτερη των 2000 μέτρων, ο οποίος παρέχει μόνον υπηρεσίες από σημείο σε σημείο μεταξύ ευρωπαϊκών κρατών ή στο εσωτερικό του ίδιου κράτους και ο οποίος βρίσκεται στο κέντρο ευρύτερων πολεοδομικών συγκροτημάτων όπου, σύμφωνα με αντικειμενικά κριτήρια, υπάρχει σημαντικός αριθμός ατόμων που θίγονται από το θόρυβο των αεροπλάνων και για τα οποία κάθε πρόσθετη αύξηση του αριθμού κινήσεων συνεπάγεται ιδιαίτερα έντονη ενόχληση, λόγω της σοβαρότητας της ηχορύπανσης. Οι εν λόγω αερολιμένες απαριθμούνται στο παράρτημα Ι. Το εν λόγω παράρτημα μπορεί να τροποποιηθεί σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 13 παράγραφος 3 της οδηγίας 2002/30.

γ) "Αεριωθούμενα υποχητικά πολιτικά αεροπλάνα": τα αεροπλάνα των οποίων η μέγιστη μάζα είναι κατά την απογείωση 34.000 kg και άνω ή των οποίων η πιστοποιημένη μέγιστη εσωτερική χωρητικότητα, για το συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου, περιλαμβάνει περισσότερες από 19 θέσεις επιβατών, εκτός από τις θέσεις που προορίζονται αποκλειστικά για το πλήρωμα.

δ) "Οριακά συμμορφούμενα αεροπλάνα": τα αεριωθούμενα υποχητικά πολιτικά αεροπλάνα τα οποία πληρούν τις οριακές τιμές πιστοποίησης οι οποίες καθορίζονται στον τόμο 1 μέρος II κεφάλαιο 3 του παραρτήματος 16 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, με σωρευτικό περιθώριο που δεν υπερβαίνει τα 5 EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels - πραγματικά αντιληπτού θορύβου σε decibel), όπου το σωρευτικό περιθώριο, εκφραζόμενο σε EPNdB, προκύπτει από το συνάθροισμα των μεμονωμένων περιθωρίων (δηλ. των διαφορών μεταξύ της πιστοποιημένης στάθμης του θορύβου και της ανώτατης επιτρεπόμενης στάθμης θορύβου) στο καθένα από τα τρία βασικά σημεία αναφοράς μέτρησης του θορύβου, όπως αυτά καθορίζονται στον τόμο 1 μέρος II κεφάλαιο 3 του παραρτήματος 16 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία.

ε) "Λειτουργικοί περιορισμοί": τα συναφή με το θόρυβο μέτρα με τα οποία περιορίζεται ή μειώνεται η πρόσβαση των αεριωθούμενων υποχητικών πολιτικών αεροπλάνων σε κάποιον αερολιμένα. Στα μέτρα αυτά, συμπεριλαμβάνονται λειτουργικοί περιορισμοί που αποσκοπούν στην απόσυρση από τις δραστηριότητες λειτουργικής εκμετάλλευσης των οριακά συμμορφούμενων αεροπλάνων σε συγκεκριμένους αερολιμένες, ή λειτουργικοί περιορισμοί περιορισμένης φύσεως, οι οποίοι αφορούν τη λειτουργική εκμετάλλευση των αεριωθούμενων υποχητικών πολιτικών αεροπλάνων, ανάλογα με την εκάστοτε χρονική περίοδο.

στ) "Ενδιαφερόμενες πλευρές": τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα τα οποία θίγονται ή είναι πιθανόν να θιγούν από την καθιέρωση των μέτρων μείωσης του θορύβου, συμπεριλαμβανομένων των λειτουργικών περιορισμών, ή τα οποία έχουν νόμιμο συμφέρον για την εφαρμογή τέτοιων μέτρων.

ζ) "Εξισορροπημένη προσέγγιση": είναι η προσέγγιση, στο πλαίσιο της οποίας η Ελλάδα εξετάζει τα εφαρμοζόμενα μέτρα για την αντιμετώπιση του προβλήματος των θορύβων σε έναν αερολιμένα στο έδαφος της και ιδίως τον αντίκτυπο που προβλέπεται ότι θα έχει η μείωση του θορύβου των αεροπλάνων στην πηγή τους, τα μέτρα προγραμματισμού και διαχείρισης των χρήσεων της γης, τα λειτουργικά μέτρα περιστολής των θορύβων και οι λειτουργικοί περιορισμοί.

#### Άρθρο 3

(Άρθρο 3 της οδηγίας)

#### Αρμόδιες αρχές

Αρμόδια αρχή για τα ζητήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος Προεδρικού Διατάγματος είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

#### Άρθρο 4

(Άρθρο 4 της οδηγίας)

Γενικοί κανόνες για τη διαχείριση του θορύβου των αεροπλάνων

1. Υιοθετείται η εξισορροπημένη προσέγγιση κατά την αντιμετώπιση των προβλημάτων θορύβου στους αερολιμένες που βρίσκονται στην Ελλάδα. Παρέχεται επίσης η δυνατότητα εξέτασης του ενδεχομένου καθιέρωσης οικονομικών κινήτρων ως μέτρου διαχείρισης του θορύβου.

2. Κατά την εξέταση της θέσπισης λειτουργικών περιορισμών, οι αρμόδιες αρχές λαμβάνουν υπόψη τους το ενδεχόμενο κόστος και τα οφέλη που συνεπάγονται τα διάφορα διαθέσιμα μέτρα, καθώς και τα ιδιάζοντα χαρακτηριστικά στοιχεία των αερολιμένων.

3. Τα μέτρα ή ο συνδυασμός των μέτρων που θεσπίζονται σύμφωνα με το παρόν Διάταγμα δεν πρέπει να επιβάλλουν περισσότερους περιορισμούς από εκείνους που είναι αναγκαίοι για την επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων που καθορίζονται για ένα συγκεκριμένο αερολιμένα. Δεν εισάγουν διακρίσεις λόγω της ιθαγένειας ή της ταυτότητας του αερομεταφορέα ή του κατασκευαστή του αεροπλάνου.

4. Οι λειτουργικοί περιορισμοί με κριτήριο τις επιδόσεις βασίζονται στις επιδόσεις εκπομπής θορύβων του αεροπλάνου όπως καθορίζονται στο πλαίσιο της διαδικασίας πιστοποίησης που διενεργείται σύμφωνα με την σύμβαση του ΔΟΠΑ (Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας - ICAO), Ν.211/47 (ΦΕΚ 35Α) παράρτημα 16, τόμος 1, της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, "όπως κυρώθηκε από το Ν. 211/1947 (Α'35) " Τρίτη έκδοση (Ιούλιος 1993).

#### Άρθρο 5

(Άρθρο 5 της οδηγίας)

#### Κανόνες αξιολόγησης

1. Όταν εξετάζεται η λήψη απόφασης περί λειτουργικών περιορισμών, λαμβάνονται υπόψη, στο μέτρο που αυτό είναι κατάλληλο και δυνατό, για τους σχετικούς λειτουργικούς περιορισμούς και για τα χαρακτηριστικά του αεροδρομίου, οι πληροφορίες που καθορίζονται στο παράρτημα II.

2. Στις περιπτώσεις που τα έργα σε αερολιμένες υπόκεινται στην αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, κατ' εφαρμογή της διατάξεων της οδηγίας 85/337/ΕΟΚ, η οποία ενσωματώθηκε στην Ελληνική έννομη τάξη με την 69269/5387/25.10.90 κοινή υπουργική απόφαση, η αξιολόγηση η οποία διενεργείται βάσει των διατάξεων της ανωτέρω οδηγίας θεωρείται ότι πληροί τα απαιτούμενα κριτήρια των διατάξεων της παραγράφου 1,

υπό τον όρο ότι στην αξιολόγηση έχουν ληφθεί υπόψη, στο μέτρο του δυνατού, οι πληροφορίες του παραρτήματος ΙΙ του παρόντος Διατάγματος.

#### Άρθρο 6

(Άρθρο 6 της οδηγίας)

Κανόνες για την επιβολή των λειτουργικών περιορισμών, με στόχο την απόσυρση των οριακά συμμορφούμενων αεροπλάνων

1. Εάν από την αξιολόγηση όλων των διαθέσιμων μέτρων, συμπεριλαμβανομένων των επιμέρους λειτουργικών περιορισμών, η οποία διενεργείται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5, προκύπτει ότι για την επίτευξη των στόχων του παρόντος Διατάγματος απαιτείται η θέσπιση λειτουργικών περιορισμών για την απόσυρση των οριακά συμμορφούμενων αεροπλάνων, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι κανόνες, αντί της προβλεπόμενης στο άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ.2408/92 διαδικασίας, στον υπό εξέταση αερολιμένα

α) έξι μήνες μετά την ολοκλήρωση της αξιολόγησης και την έκδοση της απόφασης για τη θέσπιση λειτουργικού περιορισμού, δεν επιτρέπεται η εκτέλεση πρόσθετων σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του προηγούμενου έτους υπηρεσιών με οριακά συμμορφούμενα αεροπλάνα σε αυτόν τον αερολιμένα,

β) τουλάχιστον έξι μήνες μετά το ανωτέρω χρονικό σημείο, μπορεί να επιβληθεί στους αερομεταφορείς η υποχρέωση να μειώσουν τον αριθμό των κινήσεων των οριακά συμμορφούμενων αεροπλάνων τους που χρησιμοποιούνται στο συγκεκριμένο αερολιμένα, με ετήσιο ρυθμό όχι ανώτερο από 20% του αρχικού συνολικού αριθμού των εν λόγω κινήσεων.

2. Σύμφωνα με τους κανόνες αξιολόγησης του άρθρου 5, οι αρχές διαχείρισης των αστικών αερολιμένων οι οποίοι απαριθμούνται στο παράρτημα Ι μπορούν να θεσπίζουν μέτρα τα οποία είναι αυστηρότερα, στο θέμα του ορισμού των οριακά συμμορφούμενων αεροπλάνων, υπό τον όρο ότι τα εν λόγω μέτρα δεν αφορούν τα αεριωθούμενα υποχηρικά πολιτικά αεροπλάνα, τα οποία πληρούν, με βάση το αρχικό τους πιστοποιητικό ή το ανανεωμένο τους πιστοποιητικό, τα πρότυπα θορύβου που καθορίζονται στον τόμο Ι μέρος ΙΙ κεφάλαιο 4 του παραρτήματος 16 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία.

#### Άρθρο 7

(Άρθρο 7 της οδηγίας)

Υφιστάμενοι λειτουργικοί περιορισμοί

Το άρθρο 5 δεν εφαρμόζεται :

α) στους λειτουργικούς περιορισμούς που έχουν ήδη αποφασισθεί, κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος Διατάγματος,

β) στις επουσίωδες τεχνικής φύσεως τροποποιήσεις των επιμέρους λειτουργικών περιορισμών που δεν έχουν σημαντικές επιπτώσεις, από την πλευρά του κόστους, για τους αερομεταφορείς σε οποιονδήποτε δεδομένο Ελληνικό αερολιμένα και οι οποίες εισάγονται μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος Διατάγματος.

#### Άρθρο 8

(Άρθρο 8 της οδηγίας)

Απαλλαγή για αεροπλάνα νηολογημένα σε αναπτυσσόμενες χώρες

Στα οριακά συμμορφούμενα αεροπλάνα, τα οποία είναι νηολογημένα στις αναπτυσσόμενες χώρες, μπορεί να χορηγείται απαλλαγή από τις διατάξεις του άρθρου 6, για διάστημα δέκα ετών μετά την έναρξη ισχύος του παρό-

ντος Διατάγματος, υπό τον όρο ότι :

α) τα εν λόγω αεροπλάνα, στα οποία έχει χορηγηθεί πιστοποιητικό θορύβου, σύμφωνα με τα πρότυπα που καθορίζονται στον τόμο 1 μέρος ΙΙ κεφάλαιο 3 του παραρτήματος 16 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, εκτελούσαν δραστηριότητες στο συγκεκριμένο αερολιμένα στην Κοινότητα, κατά το χρονικό διάστημα από την 1η Ιανουαρίου 1996 έως και τις 31 Δεκεμβρίου 2001 ("περίοδος αναφοράς"), και

β) τα αεροπλάνα αυτά ήταν εγγεγραμμένα, κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, στα νηολόγια της αναπτυσσόμενης χώρας και ότι εξακολουθούν να χρησιμοποιούνται από φυσικά ή νομικά πρόσωπα που έχουν την έδρα τους στη χώρα αυτή.

#### Άρθρο 9

(Άρθρο 9 της οδηγίας)

Απαλλαγή για επιμέρους δραστηριότητες εκτάκτου χαρακτήρα

Κατ' εξαίρεση επιτρέπεται η άσκηση επιμέρους δραστηριοτήτων από οριακά συμμορφούμενα αεροπλάνα, που δεν θα μπορούσαν να εκτελεσθούν βάσει των άλλων διατάξεων του παρόντος Διατάγματος.

Η απαλλαγή αυτή επιτρέπεται σε :

α) αεροπλάνα των οποίων οι συγκεκριμένες δραστηριότητες είναι τέτοιου χαρακτήρα ώστε να μην είναι εύλογο να απορριφθεί η χορήγηση προσωρινής απαλλαγής

β) αεροπλάνα που εκτελούν μη εμπορικές πτήσεις για λόγους μετασκευής, επισκευής ή συντήρησης .

#### Άρθρο 10

(Άρθρο 10 της οδηγίας)

Διαβουλεύσεις και διαφάνεια

Για την εφαρμογή των άρθρων 5 & 6 του παρόντος προηγούνται διαβουλεύσεις με συμμετοχή των ενδιαφερομένων πλευρών οι οποίες διεξάγονται με πρωτοβουλία της ΥΠΑ ή του Υπουργού Μεταφορών & Επικοινωνιών.

Λεπτομέρειες και οδηγίες επί των διαβουλεύσεων που θεσπίζονται με το παρόν άρθρο καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών & Επικοινωνιών.

#### Άρθρο 11

(Άρθρο 11 της οδηγίας)

Προθεσμία προειδοποίησης

1. Κατά τη θέσπιση νέων λειτουργικών περιορισμών, θα απευθύνεται από την ΥΠΑ σχετική δημόσια ανακοίνωση σε όλες τις ενδιαφερόμενες πλευρές, που θα περιλαμβάνει τους λόγους θέσπισης του μέτρου λαμβάνοντας υπόψη τα ενδεδειγμένα στοιχεία της εξισορροπημένης προσέγγισης :

α) έξι μήνες πριν από την έναρξη ισχύος των μέτρων του άρθρου 6 παράγρ. 1, στοιχείο α)·

β) ένα έτος πριν από την έναρξη ισχύος των μέτρων που προβλέπονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1, στοιχείο β) και άρθρο 6 παράγραφος 2·

γ) σε περίπτωση μέτρων βάσει του άρθρου 6, δύο μήνες πριν από τη διάσκεψη σχεδιασμού πτήσεων για τη σχετική περίοδο προγραμματισμού πτήσεων.

2. Για κάθε νέο λειτουργικό περιορισμό ενημερώνεται πάραυτα η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και τα υπόλοιπα Κράτη - Μέλη.

#### Άρθρο 12

Προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του παρόντος τα κατωτέρω παραρτήματα Ι και ΙΙ:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι  
Κατάλογος των αστικών αερολιμένων

Βερολίνο - Tempelhof  
Στοκχόλμη Bromma  
Λονδίνο City  
Μπέλφαστ City

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 1

## 1. Πρόσφατη απογραφή

1.1. Περιγραφή του αερολιμένα στην οποία περιλαμβάνονται πληροφορίες για το δυναμικό, την τοποθεσία του, τα περίχωρα, τον όγκο της εναέριας κυκλοφορίας και το συνδυασμό των δρομολογίων, καθώς και τον συνδυασμό των διαδρόμων απογείωσης.

1.2. Περιγραφή των περιβαλλοντικών στόχων για τον αερολιμένα και του εθνικού πλαισίου.

1.3. Αναλυτικά στοιχεία για τα περιγράμματα των θορύβων για το τρέχον και τα προηγούμενα έτη - συμπεριλαμβανομένης της αποτίμησης του αριθμού των ατόμων που επηρεάζονται από τους θορύβους των αεροσκαφών. Περιγραφή των μεθόδων υπολογισμού που χρησιμοποιούνται για τη διαμόρφωση των περιγραμμάτων.

1.4. Περιγραφή των μέτρων που έχουν ήδη τεθεί σε εφαρμογή για τη βελτίωση των θορύβων που προκαλούνται από τα αεροπλάνα: για παράδειγμα, παροχή πληροφοριών για τον προγραμματισμό και τη διαχείριση των χρήσεων της γης προγράμματα ηχομόνωσης κατά των θορύβων λειτουργικές διαδικασίες, όπως οι PANS-OPS-λειτουργικοί περιορισμοί όπως οριακές τιμές των θορύβων, νυκτερινά όρια /ώρες απαγόρευσης των πτήσεων, επιβαλλόμενα τέλη θορύβου προτιμητέα χρήση των αεροδρομίων, προτιμώμενες διαδρομές από τη σκοπιά του θορύβου / την τήρηση της προβλεπόμενης πορείας πτήσης παρακολούθηση των θορύβων.

## 2. Προβλέψεις, χωρίς τη λήψη νέων μέτρων

2.1. Περιγραφή των έργων ανάπτυξης στους αερολιμένες (εάν προβλέπονται) τα οποία έχουν ήδη εγκριθεί και είναι ενταγμένα στο πρόγραμμα, όπως για παράδειγμα για την αύξηση του δυναμικού, την επέκταση των αεροδιαδρόμων ή/ και των τερματικών σταθμών, καθώς και για τον προβλεπόμενο συνδυασμό αεροπορικών δρομολογίων στο μέλλον και για τους υπολογιζόμενους ρυθμούς ανάπτυξης.

2.2. Στην περίπτωση της επέκτασης του δυναμικού του αερολιμένα, μνεία των οφελών που θα αποκομιστούν από τη διαθεσιμότητα του πρόσθετου δυναμικού.

2.3. Περιγραφή των επιπτώσεων στις εκπομπές θορύβων σε περίπτωση που δεν ληφθούν άλλα μέτρα καθώς και για τα μέτρα που έχουν ήδη προγραμματιστεί για τη βελτίωση των επιπτώσεων του θορύβου κατά το ίδιο χρονικό διάστημα.

2.4. Προβλέψεις για τα περιγράμματα των θορύβων - συμπεριλαμβανομένης της αποτίμησης του αριθμού των ατόμων που ενδέχεται να επηρεαστούν από τους θορύβους των αεροπλάνων - διάκριση μεταξύ καθιερωμένων οικιστικών περιοχών και νεόκτιστων οικιστικών περιοχών.

2.5. Αξιολόγηση των επιπτώσεων και του πιθανού κόστους που θα προκύψει εάν δεν ληφθούν μέτρα για τη μείωση του αντίκτυπου από την αύξηση των θορύβων - αν αναμένεται ότι θα προκύψει.

## 3. Αξιολόγηση των πρόσθετων μέτρων.

3.1. Σκιαγράφηση των διαθέσιμων πρόσθετων μέτρων στο πλαίσιο των διαφόρων δυνατοτήτων που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 και ειδικότερα των βασικών λόγων που οδήγησαν στην επιλογή τους. Περιγραφή

των μέτρων εκείνων που έχουν επιλεγεί προς περαιτέρω ανάλυση και παροχή πληροφοριών για το κόστος της θέσπισης των μέτρων αυτών. Μνεία του αριθμού των ατόμων που αναμένεται ότι θα ευεργετηθούν και χρονοδιάγραμμα τέλος, διαβάθμιση της συνολικής αποτελεσματικότητας των ιδιαίτερων μέτρων.

3.2. Αξιολόγηση του κόστους/ αποτελεσματικότητας ή του κόστους/ οφέλους που θα προκύψει από τη θέσπιση των ειδικών μέτρων, λαμβάνοντας υπόψη τις κοινωνικοοικονομικές συνέπειες των μέτρων για τους χρήστες των αερολιμένων για τους αερομεταφορείς (μεταφορά επιβατών και φορτίου) για τους ταξιδιώτες και για τους τοπικούς δήμους και κοινότητες.

3.3. Ανασκόπηση των πιθανών περιβαλλοντικών και ανταγωνιστικών επιπτώσεων που θα έχουν τα προτεινόμενα μέτρα σε άλλους αερολιμένες και αερομεταφορείς και σε άλλες ενδιαφερόμενες πλευρές.

3.4. Λόγοι που οδήγησαν στην επιλογή της προτιμητέας εναλλακτικής λύσης.

## 3.5. Σύνοψη των μη τεχνικών σημείων.

4. Συσχετισμός με την οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου.

4.1. Όταν και όπου έχουν προετοιμαστεί χάρτες θορύβου ή προγράμματα δράσης βάσει των ρυθμίσεων της εν λόγω οδηγίας, θα χρησιμοποιούνται για την παροχή των πληροφοριών που απαιτούνται στο παρόν παράρτημα.

4.2. Η αξιολόγηση της έκθεσης στο θόρυβο (δηλαδή τα περιγράμματα θορύβου και ο αριθμός των επηρεαζόμενων ατόμων) θα γίνεται με χρήση τουλάχιστον των κοινών δεικτών θορύβου  $L_{den}$  και  $L_{night}$  όπως ορίζεται στην προαναφερθείσα οδηγία, στις περιπτώσεις που αυτοί είναι διαθέσιμοι.

## Άρθρο 13

(Άρθρο 12 της οδηγίας)

## Δικαίωμα προσφυγής

Κατά των μέτρων που θεσπίζονται σύμφωνα με άρθρα 6 και 7 στοιχείο β), του παρόντος κάθε θιγόμενος έχει δικαίωμα προσφυγής ενώπιον των αρμοδίων Διοικητικών Δικαστηρίων.

## Άρθρο 14

(Άρθρο 17 της οδηγίας)

## Έναρξη ισχύος

Η έναρξη ισχύος του παρόντος διατάγματος αρχίζει από την δημοσίευση του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών ανατίθεται η δημοσίευση και η εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 26 Φεβρουαρίου 2004

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ**

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ  
ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

**ΝΙΚΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ**

**ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ**