

## ДИРЕКТИВА 2002/30/ЕЗ НА ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И НА СОВЕТОТ

од 26 март 2002 година

за утврдување правила и постапки во однос на воведувањето ограничувања на работењето поврзани со бучава на аеродромите во Заедницата

(Текст со значење за ЕЕП)

ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И СОВЕТОТ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА,

имајќи го предвид Договорот за основање на Европската заедница, а особено член 80(2) од истиот,

имајќи го предвид предлогот на Комисијата<sup>1</sup>,

имајќи го предвид мислењето на Економско-социјалниот комитет<sup>2</sup>,

имајќи го предвид мислењето на Советот на регионите<sup>3</sup>,

постапувајќи во согласност со постапката утврдена во член 251 од Договорот<sup>4</sup>,

со оглед на тоа што:

(1) Клучна цел на заедничката политика за транспорт е одржливиот развој. Тоа бара интегрален пристап, со цел обезбедување ефикасно функционирање на транспортните системи на Заедницата и заштита на животната средина.

(2) Одржливиот развој на воздушниот сообраќај ја создава потребата за воведување мерки заради намалување на штетноста од бучавата од авионите на аеродромите со особени проблеми со бучава.

(3) Нов, построг стандард за верификување на бучавата, дефиниран во Том 1, Дел II, Поглавје 4 на Анекс 16 на Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, е утврден во рамките на Организацијата на меѓународното цивилно воздухопловство (ОМЦВ) и ќе придонесе за подобрување на климата од бучавата околу аеродромите на подолг рок.

(4) Стандардот од Поглавје 4 е утврден заради верифицирање на авионите, а не како основа за воведување ограничувања на работењето.

(5) Постепеното повлекување од употреба на авионите од Поглавје 2, согласно Директивата 92/14/ЕЕЗ на Советот од 2 март 1992 година за ограничување на работењето на авионите опфатени со Дел II, Поглавје 2, Том 1 на Анекс 16 на

---

<sup>1</sup> ОЈ С 75 Е, 26.3.2002 год., стр. 318.

<sup>2</sup> Мислење дадено на 20 март 2002 год. (се' уште не објавено во Службен весник).

<sup>3</sup> Мислење дадено на 14 март 2002 год. (се' уште не објавено во Службен весник).

<sup>4</sup> Мислење на Европскиот парламент од 13 март 2002 год. (се' уште не објавено во Службен весник). Одлука на Советот од 26 март 2002 год.

Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, второ издание (1988)<sup>1</sup>, ќе биде завршено на 1 април 2002 година и ќе бидат потребни нови мерки за да се спречи влошување на климата од бучавата по 2002 година, под претпоставка на постојан пораст на воздушниот сообраќај во Европа.

(6) Користењето авиони со подобар еколошки учинок може да придонесе за поефикасно користење на достапните аеродромски капацитети и да го олесни развојот на аеродромската инфраструктура во согласност со пазарните барања.

(7) Заедничка рамка на правила и постапки за воведување ограничувања на работењето на аеродромите во Заедницата, како дел од балансираниот пристап кон управувањето со бучава, ќе помогне во заштитата на барањата на внатрешниот пазар по пат на воведување слични ограничувања на работењето на аеродромите со значително споредливи проблеми со бучавата. Ова вклучува и проценка на влијанието на бучавата на аеродромот и евалуација на достапните мерки за ублажување на тоа влијание, како и избор на соодветни мерки за ублажување, со цел постигнување максимална еколошка полза на најекономичен начин.

(8) Со Регулативата (ЕЕЗ) бр. 2408/92 на Советот од 23 јули 1992 година за пристапот на авиооператорите на Заедницата до воздушните маршрути во рамките на Заедницата<sup>2</sup>, во член 8 и член 9, меѓу другото, се утврдува објавување и испитување на новите ограничувања на работењето: треба да се утврди односот на тие одредби со оваа Директива.

(9) Треба да се потврди легитимниот интерес на воздушниот транспортен сектор за примена на економични решенија за исполнување на целите за управување со бучава.

(10) Триесет и третото собрание на ОМЦВ ја усвои Резолуцијата А33/7 со која се воведува концептот на „балансиран пристап“ кон управување со бучава, со што се утврдува пристап на политиката за зафаќање со прашањето на бучавата од авионите, вклучувајќи и меѓународни насоки за воведување ограничувања на работењето за секој поединечен аеродром. Концептот на „балансиран пристап“ на управување со бучавата од авионите е составен од четири главни елементи и бара внимателна проценка на сите различни опции за ублажување на бучавата, вклучувајќи и намалување на бучавата од авионите во изворот, мерки за планирање и управување со користењето земја, оперативни постапки за намалување на бучавата и ограничувања на работењето, без повреда на релевантните законски обврски, постојните договори, тековните закони и утврдените политики.

(11) Балансираниот пристап е значаен чекор кон постигнување намалување на бучавата. Но, доколку се сака да се постигне ефикасно и одржливо намалување на бучавата, потребни се и построги технички стандарди, како што се, построги стандарди за бучавата од авионите во комбинација со активности за повлекување од употреба на авионите кои прават бучава.

<sup>1</sup> ОЈ L 76, 23.3.1992 год., стр. 21. Директива последно изменета со Регулативата (ЕЗ) бр. 991/2001 на Комисијата (ОЈ L 138, 22.5.2001 год., стр. 12).

<sup>2</sup> ОЈ L 240, 24.8.1992 год., стр. 8.

(12) Со директива на Европскиот парламент и на Советот за проценка и управување со бучава во животната средина<sup>1</sup>, што претставува хоризонтална мерка која ги покрива сите начини на транспорт, е воведен заеднички пристап за проценка и управување со бучава во животната средина. Негова цел е следење на еколошкиот проблем предизвикан од бучава во местата со голем број луѓе и во близина на главните транспортни инфраструктури, вклучувајќи ги и аеродромите, ставање на информации за бучавата во животната средина и за нејзините ефекти на располагање на јавноста и барање од надлежните власти да изготват акциони планови, со цел спречување и намалување на бучавата во животната средина кога тоа е неопходно, и зачувување на квалитетот на бучавата во животната средина кога тоа е добро.

(13) Со Директивата 85/337/ЕЕЗ на Советот од 27 јуни 1985 година за проценка на ефектите на одредени јавни и приватни проекти врз животната средина<sup>2</sup> веќе е утврдена сеопфатна проценка на аеродромските проекти, вклучувајќи и ублажување на бучавата. Може да се смета дека со ова, делумно, се исполнуваат барањата за проценка од оваа Директива во случај на проекти за проширување на аеродромската инфраструктура.

(14) Таква проценка може да покаже дека целите можат да се остварат само со ограничување на новите услуги и со постепено повлекување на авионите кои со мала граница ги исполнуваат стандардите за верифицирање на бучавата од Поглавје 3.

(15) Треба да се потврдат поединечните проблеми со бучавата на аеродромите кои се лоцирани во центарот на големи урбани области настанати со проширување на повеќе градови и нивно спојување, но со задржување на сопствениот идентитет („градски аеродроми“), со тоа што ќе се овозможи воведување построги правила.

(16) Неопходно е да се финализира индикативниот список на градските аеродроми врз основа на информациите кои ќе ги обезбедат земјите-членки.

(17) Треба да се олесни проширувањето на аеродромската инфраструктура, со цел зачувување на одржливиот развој на дејностите од воздушниот транспорт.

(18) Неопходно е да се овозможи продолжување на постојните мерки за управување со бучава специфична за аеродромите, како и одредени технички промени во ограничувањата на работењето од делумна природа.

(19) Треба да се избегнуваат прекумерни економски тешкотии за операторите од земјите во развој со тоа што ќе се овозможи одобрување исклучоци, кога тоа е соодветно, а таквата одредба треба да вклучува и заштитни мерки за избегнување на злоупотреба.

(20) Неопходно е да се обезбеди транспарентност и консултирање на сите заинтересирани страни во однос на предлозите на мерките поврзани со бучавата, вклучувајќи и воведување нови ограничувања на работењето.

---

<sup>1</sup> Оваа Директива е во фаза на изготвување и ќе се применува по нејзиното усвојување.

<sup>2</sup> ОЈ L 175, 5.7.1985 год., стр. 40. Директива последно изменета со Директивата 97/11/ЕЗ на Советот, (ОЈ L 73, 14.3.1997 год., стр. 5).

(21) На операторите треба да им се даде разумен период со претходна најава за тоа кога треба да се воведат ограничувањата на работењето.

(22) Треба да се усвојат одредби за да се обезбеди правото на жалба против воведувањето ограничувања на работењето до апелациониот орган, кој може да е суд.

(23) Директивата е во согласност со принципите на субсидијарност и пропорционалност на начин како што е утврдено во член 5 од Договорот. Воведувањето ограничувања на работењето на аеродромите во Заедницата може да придонесе за целта на спречување на влошувањето на климата од бучавата околу аеродромите, но постои можност за создавање дисторзии на конкуренцијата. Според тоа, целта може поефикасно да се постигне од страна на Заедницата преку усогласени правила за воведување ограничувања на работењето како дел од процесот на управување со бучава. Директивата се ограничува на минимумот кој е потребен да се постигне оваа цел и не оди подалеку од она што е потребно за таа цел.

(24) Мерките потребни за спроведување на оваа Директива треба да се усвојат согласно Одлуката 1999/468/ЕЗ на Советот од 28 јуни 1999 година, со која се утврдуваат постапките за користење на овластувањата за спроведување кои и' се доделени на Комисијата<sup>1</sup>.

(25) Мерките утврдени со оваа Директива ги заменуваат мерките утврдени со Регулативата (ЕЗ) бр. 925/1999 на Советот од 29 април 1999 година за регистрирање и работење на одредени видови супсонични млазни авиони во рамките на Заедницата, кои се модифицирани и повторно верифицирани дека ги исполнуваат стандардите од Том 1, Дел II, Поглавје 3 на Анекс 16 на Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, трето издание (јули 1993 година)<sup>2</sup>. Според тоа, таа Регулатива треба да се укине,

## ЈА ДОНЕСОА СЛЕДНАВА ДИРЕКТИВА

### *Член 1*

#### **Цели**

Цели на оваа Директива се:

(а) утврдување правила за Заедницата за олеснување на конзистентно воведување ограничувања на работењето на ниво на аеродромите за да се ограничи или да се намали бројот на луѓето кои се значително погодени од штетните ефекти на бучавата;

(б) обезбедување рамка со која се заштитуваат барањата на внатрешниот пазар;

(в) промовирање на развојот на аеродромски капацитети кои се во согласност со животната средина;

---

<sup>1</sup> OJ L 184, 17.7.1999, p. 23.

<sup>2</sup> OJ L 115, 4.5.1999 год., стр. 1.

(г) олеснување на остварувањето на целите за ублажување на специфичната бучава на ниво на поединечни аеродроми;

(д) овозможување да се изберат мерки од оние кои се достапни, со цел постигнување максимална еколошка полза на најекономичен начин.

## Член 2

### Дефиниции

За цели на оваа Директива:

(а) „Аеродром“ значи цивилен аеродром во рамките на Заедницата, кој има повеќе од 50 000 движења на цивилни супсонични млазни авиони во една календарска година (при што движење претставува летнување или приземјување), имајќи го предвид просекот од последните три календарски години пред примената на правилата од оваа Директива за односниот аеродром;

(б) „Градски аеродром“ значи аеродром во центарот на голема урбана област настаната со проширување на повеќе градови и нивно спојување, но со задржување на сопствениот идентитет, каде што ниту една писта нема на располагање простор за летнување подолг од 2000 метри и кој обезбедува само услуги за превоз од точка до точка меѓу или во рамките на европските држави, каде што значителен број луѓе, објективно, се погодени од бучавата од авионите и каде што какво било дополнително зголемување на движењата на авионите создава особено голема непријатност со оглед на екстремно бучната ситуација. Овие аеродроми се наведени во Анекс I. Тој Анекс може да се измени и да се дополни во согласност со постапката утврдена во член 13(3);

(в) „Цивилни супсонични млазни авиони“ значи авиони со максимална верифицирана маса при летнување од 34 000 кг или повеќе, или со верифицирано максимално внатрешно сместување за типот на односниот авион кое има повеќе од 19 патнички седишта, со исклучок само на седиштата за екипажот;

(г) „Гранично сообразени авиони“ значи цивилни супсонични млазни авиони кои ги исполнуваат ограничувањата за верифицирање, утврдени во Том I, Дел II, Поглавје 3 на Анекс 16 на Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство со кумулативна граница од не повеќе од 5ЕЗБдБ (ефективна забележана бучава во децибели), каде што кумулативната граница е бројката изразена во ЕЗБдБ, добиена со додавање на поединечните граници (односно, разликите меѓу верифицираното ниво на бучава и максимално дозволеното ниво на бучава), на секој од трите референтни мерни пунктови на бучавата, како што е дефинирано во Том 1, Дел II, Поглавје 3 на Анекс 16 на Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство;

(д) „Ограничувања на работењето“ значи активност поврзана со бучавата со која се ограничува или се намалува пристапот на цивилните супсонични млазни авиони до некој аеродром. Тоа вклучува ограничувања на работењето, чија цел е повлекување од работењето на гранично сообразените авиони на специфични аеродроми, како и ограничувања на работењето од делумна природа, кои влијаат на работењето на цивилните супсонични авиони во согласност со временскиот период;

(f) „Заинтересирани страни“ значи физички или правни лица кои се под влијание, или за кои постои веројатност да бидат под влијание, или кои имаат легитимен интерес за воведување мерки за ограничување на бучавата, вклучувајќи и ограничувања на работењето;

(e) „Балансиран пристап“ значи пристап во согласност со кој земјите-членки ги разгледуваат достапните мерки за да се зафатат со решавање на проблемот со бучавата на некој аеродром на нивната територија, имено предвидливиот ефект на намалувањето на бучавата на авионите во изворот, планирање и управување со користењето земја, оперативни постапки за ублажување на бучавата и ограничувања на работењето.

### *Член 3*

#### **Надлежни власти**

Земјите-членки обезбедуваат постоење на надлежни власти кои се одговорни за прашањата кои потпаѓаат под опсегот на оваа Директива.

### *Член 4*

#### **Општи правила за управување со бучавата од авионите**

1. Земјите-членки усвојуваат балансиран пристап во справувањето со проблемите со бучавата на аеродромите на нивната територија. Тие, исто така, можат да размислат за економски стимули како мерка за управување со бучава.
2. Кога размислуваат за ограничувања на работењето, надлежните власти ги имаат предвид веројатните трошоци и придобивки на различните достапни мерки, како и карактеристиките специфични за аеродромите.
3. Мерките или комбинација на мерките преземени во согласност со оваа Директива не смеат да бидат порестриктивни отколку што е потребно за да се постигне еколошката цел утврдена за определен аеродром. Тие треба да бидат недискриминирачки во однос на националноста или на идентитетот на авиооператорот или на производителот на авиони.
4. Ограничувањата на работењето врз основа на учинокот треба да се базираат на учинокот на авионите во однос на бучавата, како што е утврдено со постапката за верифицирање спроведена во согласност со Том 1 на Анекс 16 на Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, трето издание (јули 1993 година).

### *Член 5*

#### **Правила за проценка**

1. Кога се размислува за одлука за ограничување на работењето, треба да се земат предвид, колку што тоа е соодветно и можно, информациите за односните ограничувања на работењето и за карактеристиките на аеродромот наведени во Анекс II.

2. Кога аеродромски проекти подлежат на проценка на еколошкото влијание согласно Директивата 85/337/ЕЕЗ, ќе се смета дека со проценката извршена во согласност со таа Директива се исполнети барањата од став 1, под услов во таквата проценка да се земени предвид, колку што тоа е можно, информациите наведени во Анекс II на оваа Директива.

#### *Член 6*

### **Правила за воведување ограничувања на работењето со цел повлекување на гранично сообразени авиони**

1. Доколку проценката на сите достапни мерки, вклучувајќи и ограничувања на работењето од делумна природа, извршена во сообразност со барањата од член 5 покаже дека постигнувањето на целите од оваа Директива бара воведување ограничувања со цел повлекување на гранично сообразените авиони, наместо постапката утврдена во член 9 од Регулативата (ЕЕЗ) бр. 2408/92, на аеродромот кој е предмет на размислување треба да се применат следните правила:

(а) шест месеци по завршувањето на проценката и на одлуката за воведување ограничување на работењето, не смеат да се дозволат никакви услуги над оние со кои се работело во соодветниот период од претходната година со гранично сообразените авиони на тој аеродром;

(б) не помалку од шест месеци потоа, од секој оператор може да се побара да го намали бројот на движењата на неговите гранично сообразени авиони кои го опслужуваат тој аеродром, со годишна стапка од не повеќе од 20% од првичниот вкупен број на овие движења.

2. Во зависност од правилата за проценка од член 5, градските аеродроми наведени во Анекс I можат да воведат мерки кои се построги, од аспект на дефинирањето на гранично сообразените авиони, под услов тие мерки да не влијаат на цивилните супсонични млазни авиони кои се во сообразност, или со првичната верификација или со повторното верифицирање, со стандардите за бучава од Том 1, Дел II, Поглавје 4 на Анекс 16 на Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство.

#### *Член 7*

### **Постојни ограничувања на работењето**

Член 5 не се применува за:

(а) ограничувањата на работењето кои веќе биле утврдени на денот на влегувањето во сила на оваа Директива;

(б) мали технички промени на ограничувањата на работењето од делумна природа, кои немаат значителни импликации во однос на трошоците за авиооператорите на кој било даден аеродром на Заедницата и кои се воведени по влегувањето во сила на оваа Директива.

#### *Член 8*

### **Изземање на авионите регистрирани во земјите во развој**

Гранично сообразените авиони регистрирани во земјите во развој, за период од 10 години по влегувањето во сила на оваа Директива, се изземени од одредбите од член 6, под услов:

(а) таквите авиони, на кои им е доделена верификација на бучавата според стандардите наведени во Том 1, Дел II, Поглавје 3 од Анекс 16 на Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, да бидат користени на односниот аеродром во Заедницата меѓу 1 јануари 1996 година и 31 декември 2001 година („референтен период“), и

(б) во референтниот период овие авиони да биле во регистрот на односната земја во развој и натаму да се управувани од физичко или од правно лице со седиште во таа земја.

#### *Член 9*

### **Изземање на операции на авиони кои се од исклучителна природа**

Во поединечни случаи, земјите-членки можат да одобрат, на аеродромите лоцирани на нивната територија, поединечни операции на гранично сообразени авиони, кои не би можеле да се извршат врз основа на другите одредби од оваа Директива.

Ова изземање се ограничува на:

(а) авионите чишто поединечни операции се од таква исклучителна природа што би било неразумно да се задржи привремено изземање;

(б) авиони на непрофитни летови за цели на измена, поправање или одржување.

#### *Член 10*

### **Консултирање и транспарентност**

Земјите-членки обезбедуваат, за примена на член 5 и член 6, постапките за консултирање на заинтересираните страни да се утврдат во согласност со применливото национално законодавство.

#### *Член 11*

### **Претходно известување**

1. Земјите-членки обезбедуваат во однос на воведување ново ограничување на работењето, на сите заинтересирани страни да им се даде јавно известување, вклучувајќи и објаснување за причините за воведувањето, при што ќе се имаат предвид соодветните елементи на балансираниот пристап:

(а) шест месеци пред влегувањето во сила на мерките наведени во член 6(1) (а);

(б) една година пред влегувањето во сила на мерките воведени во член 6(1)(б) и (2);



(в) во случај на мерки според член 6, два месеца пред **конференцијата за конкретизирање на планот за мерката во релевантниот период за конкретизирање.**

2. Земјите-членки веднаш ќе ги информираат другите земји-членки и Комисијата за кое било ново ограничување на работењето, во рамките на значењето на оваа Директива, кое решиле да го воведат на некој аеродром на нивната територија.

#### *Член 12*

### **Право на жалба**

Земјите-членки обезбедуваат право на жалба против мерките преземени согласно член 6 и член 7(б) пред апелационата власт, која не е власта која ја усвоила оспорената мерка, во согласност со националното законодавство и постапки.

#### *Член 13*

### **Комитет**

1. На Комисијата и' помага Комитет востановен според член 11 од Регулативата (ЕЕЗ) бр. 2408/92.

2. Комитетот може да биде консултиран од страна на Комисијата за кое било прашање во врска со примената на оваа Директива.

3. Кога се врши упатување на овој став, се применуваат член 5 и член 7 од Одлуката 1999/468/ЕЕЗ, имајќи ги предвид одредбите од член 8 од истата.

4. Комитетот ги зема предвид оценките извршени од земјите-членки во согласност со член 5 и мерките преземени, или планирани да се преземат, врз основа на овие проценки.

#### *Член 14*

### **Информирање и менување**

Земјите-членки, на барање, поднесуваат информации за примена на оваа Директива до Комисијата.

Не подоцна од пет години по влегувањето во сила на оваа Директива, Комисијата поднесува извештај до Европскиот парламент и до Советот за примената на оваа Директива.

Извештајот, кога тоа е потребно, е придружен со предлози за менување на Директивата.

Тој содржи проценка на ефективностата на оваа Директива, а особено на потребата за менување на дефиницијата на гранично сообразените авиони, како што е утврдена во член 2(г), во полза на построето барање.

*Член 15*

**Укинување**

Со денот на влегувањето во сила на оваа Директива се укинува Регулацијата (ЕЗ) бр. 925/1999.

*Член 16*

**Спроведување**

Земјите-членки ќе донесат закони, регулативи и административни одредби потребни за сообразување со оваа Директива најдоцна до 28 септември 2003 година. За тоа тие веднаш ќе ја информираат Комисијата.

Кога земјите-членки ги донесуваат овие мерки, тие содржат упатување кон оваа Директива или се придружени со такво упатување при нивното официјално објавување. Начините за изработка на таквото упатување се утврдени од страна на земјите-членки.

*Член 17*

**Влегување во сила**

Оваа Директива влегува во сила на денот на нејзиното објавување во Службен весник на Европските заедници.

*Член 18*

**На кого се однесува**

Оваа Директива се однесува на земјите-членки.

Брисел, 26.3.2002 година

*За Европскиот парламент*

*Претседател*

П. Кокс

*За Советот*

*Претседател*

Ф. Алварез-Каскос Фернандез

*АНЕКС I*

**Список на градски аеродроми**

Берлин-Темплехоф

Стокхолм Брома

Лондон Сити

Белфаст Сити

## *АНЕКС II*

### **Информации наведени во член 5(1)**

#### 1. Тековен попис

1.1. Опис на аеродромот, вклучувајќи и информации за неговите капацитети, локацијата, околината, обемот и комбинацијата на воздушниот сообраќај и комбинацијата на пистите.

1.2. Опис на еколошките цели за аеродромот и за националниот контекст.

1.3. Детали за дистинктивните шеми на бучавата за тековната и за претходните години – вклучувајќи и проценка на бројот на луѓето кои се под влијание на бучавата од авионите. Опис на методот на сметање употребен за развој на дистинктивните шеми.

1.4. Опис на мерките за намалување на бучавата од авионите кои веќе се спроведени: на пример, информации за планирањето и за управувањето со користењето на земја; програми за изолирање на бучавата; оперативни постапки, како што е PANS-OPS; ограничувања на работењето, како што се, ограничувања на бучавата, ноќни ограничувања/забрана за движење, наплатување такси за бучавата, користење преференцијални писти, претпочитани маршрути поврзани со бучавата/следење траги, и следење на бучавата.

#### 2. Предвидување без нови мерки

2.1. Описи на развојните проекти на аеродромите (ако ги има) кои веќе се одобрени и се ставени на програма, на пример, зголемени капацитети, проширување на пистата и/или на терминалот, проектираната идна комбинација на сообраќајот и проценетиот пораст.

2.2. Во случај на аеродромски капацитети, придобивките од ставањето на располагање дополнителни капацитети.

2.3. Опис на ефектот на климата на бучава без натамошни мерки, и оние мерки кои веќе се планирани за олеснување на тоа влијание на бучавата во истиот период.

2.4. Предвидување на дистинктивните шеми на менување на бучавата – вклучувајќи и проценка на бројот на луѓето за кои постои веројатност да бидат под влијание на бучавата од авионите – правење разлика меѓу утврдените станбени области и новоизградените станбени области.

2.5. Евалуација на последиците и на можните трошоци на преземање активност за олеснување на влијанието на зголемената бучава – доколку се очекува да дојде до неа.

#### 3. Проценка на дополнителните мерки

3.1. План на дополнителните мерки достапни како дел од различните опции наведени во член 4(1), а особено укажување на главните причини за нивниот избор. Опис на оние мерки кои се избрани заради натамошна анализа и поцелосно информирање за

трошоците на воведувањето на овие мерки; бројот на луѓето кои се очекува да имаат полза и временската рамка; и рангирањето на севкупната ефективност на поединечните мерки.

3.2. Проценка на трошоците/ефективноста или трошоците/придобивката од воведувањето специфични мерки, имајќи ги предвид социоекономските ефекти на мерките врз корисниците на аеродромот: операторите (патнички и товарни); патниците и локалните заедници.

3.3. Преглед на можните еколошки и конкурентни ефекти на предложените мерки врз други аеродроми, оператори и други заинтересирани страни.

3.4. Причини за избор на претпочитаната опција.

3.5. Нетехничко резиме.

4. Однос со Директивата на Европскиот парламент и на Советот за проценка и управување со бучава во животната средина.

4.1. Кога и каде се изготвени карти на бучавата или активности во согласност со условите на наведената Директива, тие ќе се користат за обезбедување на информациите кои се бараат во овој Анекс.

4.2. Проценката на изложеноста на бучава (односно утврдување на дистинктивните шеми на бучавата и на бројот на луѓето кои се под влијание), се врши најмалку со користење на заедничките индикатори на бучавата  $L_{den}$  и  $L_{night}$ , како што е наведено во горенаведената Директива, кога тие се достапни.

## ОБРАЗЕЦ Бр. 1

## Поимник на термини и изрази

За секој CELEX број на правниот акт на ЕУ, се пополнува овој Образец бр.1 - Поимник на термини и изрази. Пополнетиот Образец бр.1, прикачете го на крајот на преводот, така да преводот и Образец бр.1 претставуваат ЕДЕН документ.

<b>CELEX број</b>		32002L0030			
<b>Наслов на документот (АНГ)</b>					
<b>Наслов на документот (МАК)</b>		Директива 2002/30/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 26 март 2002 година за утврдување правила и постапки во однос на воведувањето ограничувања за работење поврзани со бучава на аеродромите во Заедницата			
<b>Област на примена</b>		Сообраќај			
<b>Агенција за превод</b>		ГФЛ-Мирјана Вељковиќ		<b>Преведувач</b>	Мирјана Вељковиќ
<b>Тел</b>	3113 697 075/714 862	<b>e-mail</b>	<a href="mailto:mirjanav@mail.net.mk">mirjanav@mail.net.mk</a> <a href="mailto:veljkovic_mira@yahoo.com">veljkovic_mira@yahoo.com</a>	<b>Дата</b>	19.11.2005

Место на зборот во текстот (член, став, точка, прилог ...)	Изворен збор (АНГ)	Превод (МАК)	Забелешка / Коментар	Извор на преводот <sup>1</sup> (користен речник / МАКТЕРМ)
Наслов	operating restrictions	Ограничувања на работењето		
Преамбула, став 6 (2)	noise nuisance	штетност од бучавата		
Преамбула, став 6(3)	certification	верифицирање	евентуално: издавање сертификат	
Преамбула, став 6(6)	environmental performance	еколошки учинок		
Преамбула, став 6 (7)	balanced approach	балансиран пристап		
Преамбула, став 6(7)	noise management	управување со бучава		
Преамбула, став 6(7)	most cost effectively	на најекономичен начин		
Преамбула, став 6(8)	air carrier	авиокомпанија/ авиооператор		
Преамбула, став 6(8)	intra-Community	во рамките на Заедницата		
Преамбула, став 6(12)	major agglomerations	места со голем број луѓе		
Преамбула, став 6 (15)	Conurbation	урбана област настаната со проширување на повеќе градови и нивно спојување, но со задржување на	евентуално да се размисли за употреба на изведен збор: 'конурбација'	

<sup>1</sup> КОРИСТЕН РЕЧНИК/ МАКТЕРМ – Ве молиме, запишете го името на речникот кој е користен при преводот. Во случај терминот да се наоѓа во МАКТЕРМ - базата на термини на Веб сајтот на СЕИ, ве молиме нотирајте. Базата на термини има слободен пристап за сите корисници во процесот.

		сопствениот идентитет		
Преамбула, став 6(19)	Undue	Прекумерен		Англиско-хрватски или српски речник, Рудолф Филипковиќ
Преамбула, став 6(23)	subsidiarity	Субсидијарност	подреденост	
Член 2, став 1 (г)		ЕЗБдБ (ефективна забележана бучава во децибели)		
Член 2, став 1 (г)		гранично сообразени авиони		
Анекс II, став 1.3	noise contours	дистинктивна шема на промена на бучавата		Webster, англиско-англиски речник
Анекс II, став 2.1	traffic mix	комбиниран сообраќаен		
Анекс II, став 1.1	air traffic mix	комбинација на воздушниот сообраќај		
Анекс II, став 1.1	runway mix	комбинација на писти		
Член 11, точка 1 (в)	Scheduling (Conference)	Конкретизирање	Преточување на општите контури на еден проект (во случајот мерка) во конкретен, со анализа и графички прикази	Internet Dictionaries