



Республика Молдова

ПРАВИТЕЛЬСТВО

ПОСТАНОВЛЕНИЕ № HG246/2019
от 24.04.2019

**об утверждении Положения об установлении норм и
процедур введения эксплуатационных ограничений,
связанных с шумом, в аэропортах Республики Молдова
в рамках сбалансированного подхода**

Опубликован : 10.05.2019 в MONITORUL OFICIAL № 162-166 статья № 285 Data intrării în vigoare

ИЗМЕНЕНО

[ПП808 от 23.12.25, МО633-636/26.12.25 ст.806; в силу с 26.01.26](#)

На основании положений части (8) статьи 21 Авиационного кодекса Республики Молдова № 301/2017 (Официальный монитор Республики Молдова, 2018 г., № 95-104, ст. 189) Правительство ПОСТАНОВЛЯЕТ:

Настоящее постановление:

- перелагает Директиву 2006/93/ЕС Европейского парламента и Совета от 12 декабря 2006 года о регулировании эксплуатации воздушных судов, подпадающих под действие части II главы 3 тома 1 Приложения 16 к Конвенции о международной гражданской авиации, второе издание (1988 год) (кодифицированная версия), CELEX: 32006L0093, опубликованную в Официальном журнале Европейского Союза № 374 от 27 декабря 2006 года;

- перелагает Регламент (EU) № 598/2014 Европейского парламента и Совета от 16 апреля 2014 года об установлении норм и процедур введения эксплуатационных ограничений, связанных с шумом, в аэропортах Союза в рамках сбалансированного подхода и об отмене Директивы 2002/30/ЕС, CELEX: 32014R0598, опубликованный в Официальном журнале Европейского Союза № 173 от 12 июня 2014 года.

[\[Формула гармонизации в редакции ПП808 от 23.12.25, МО633-636/26.12.25 ст.806; в силу с 26.01.26\]](#)

1. Утвердить Положение об установлении норм и процедур введения эксплуатационных ограничений, связанных с шумом, в аэропортах Республики Молдова в рамках сбалансированного подхода (прилагается).

2. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на

Министерство инфраструктуры и регионального развития.

[Пкт.2 в редакции ПП808 от 23.12.25, МО633-636/26.12.25 ст.806; в силу с 26.01.26]

ПРЕМЬЕР-МИНИСТР Павел ФИЛИП

Контрасигнует:

министр экономики

и инфраструктуры Кирил Габурич

№ 246. Кишинэу, 24 апреля 2019 г.

Утверждено

Постановлением Правительства

№ 246/2019

ПОЛОЖЕНИЕ

**об установлении норм и процедур введения
эксплуатационных ограничений, связанных с шумом,
в аэропортах Республики Молдова в рамках
сбалансированного подхода**

Глава I

ПРЕДМЕТ И ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

1. Настоящее Положение устанавливает процесс, который должен соблюдаться при введении эксплуатационных ограничений, связанных с шумом, по каждому отдельному аэропорту, для содействия улучшению шумовой обстановки и для ограничения или сокращения количества лиц, подвергающихся вредному воздействию шума, создаваемого воздушными судами, в соответствии со сбалансированным подходом.

2. Целью настоящего Положения является:

1) содействие решению конкретных задач по сокращению шума, в том числе в плане аспектов, связанных со здоровьем, на уровне каждого аэропорта, соблюдая при этом установленные законодательством нормы оценки шума в окружающей среде и управления им;

2) разрешение применения эксплуатационных ограничений согласно сбалансированному подходу, таким образом, чтобы они не ставили под угрозу устойчивое развитие аэропорта и возможности сети менеджмента воздушного движения с точки зрения «gate-to-gate»;

3) установление эксплуатационных ограничений для воздушных судов, шум которых превышает установленные законодательством нормы.

3. Настоящее положение применяется только к воздушным судам, задействованным в гражданской авиации.

4. Настоящее положение создает необходимую базу по регулированию эксплуатации дозвуковых гражданских реактивных самолетов, у которых максимальная взлетная масса равна как минимум 34 000 кг или внутренняя максимальная конфигурация, сертифицированная для данного типа самолета, включает более 19 пассажирских мест, исключая места, предназначенные для экипажа (в дальнейшем – *дозвуковые гражданские самолеты*).

[Пкт.5 утратил силу согласно ПП808 от 23.12.25, МО633-636/26.12.25 ст.806; в силу с 26.01.26]

Глава II

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

6. В целях настоящего Положения применяются следующие понятия:

сбалансированный подход – процесс, созданный Международной организацией гражданской авиации, посредством которого спектр доступных мер, состоящих в снижении шума воздушного судна у источника, благоустройстве и управлении земельным участком, операционных процедурах по снижению шума и эксплуатационных ограничениях, подвергается согласованной оценке для рассмотрения проблемы шума максимально эффективным способом с точки зрения затрат и индивидуально для каждого аэропорта;

воздушное судно с низкой маржей соответствия – гражданское воздушное судно, сертифицированное согласно пределам шума, установленным законодательством о летной годности воздушных судов, с кумулятивной маржей менее 8 EPNdB (фактически воспринимаемый шум, в децибелах) в течение переходного периода, истекающего 14 июня 2020 года, и с кумулятивной маржей менее 10 EPNdB по завершении данного переходного периода, при этом кумулятивная маржа выражается в EPNdB и получается путем сложения индивидуальных марж (например, разниц между сертифицированным уровнем шума и максимально допустимым уровнем шума);

мероприятие, связанное с шумом – любая мера, оказывающая воздействие на шумовую обстановку вблизи аэропорта, к которому применяются принципы сбалансированного подхода, включая другие, не эксплуатационные, мероприятия, которые могут сказаться на количестве лиц, подвергающихся воздействию шума,

создаваемого воздушными судами;

эксплуатационное ограничение – мероприятие, связанное с шумом, посредством которого ограничивается или сокращается эксплуатационная способность аэропорта, включая эксплуатационные ограничения, касающиеся вывода из эксплуатации воздушных судов с низкой маржей соответствия в определенных аэропортах, а также частичные эксплуатационные ограничения, которые применяются, например, на определенный период времени в дневное время или только к определенным полосам аэропорта.

7. Орган гражданской авиации является компетентным органом в процессе утверждения эксплуатационных ограничений в аэропортах.

8. Любое решение о введении эксплуатационных ограничений, принятое на основе настоящего положения, может быть обжаловано в соответствии с законодательством.

Глава III

ОБЩИЕ НОРМЫ УПРАВЛЕНИЯ ШУМОМ, СОЗДАВАЕМЫМ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ

9. Орган гражданской авиации обеспечивает, чтобы в аэропортах Республики Молдова с более чем 50 000 передвижений гражданских воздушных судов в год уровень шума периодически оценивался в соответствии с законодательством об оценке и управлении шумом в окружающей среде и с соответствующим законодательством, применяемым в Республике Молдова. 50 000 передвижений гражданских воздушных судов в календарный год (где одно передвижение означает взлет или посадку) рассчитываются на основе среднего значения количества передвижений за последние три календарных года, предшествующих оценке уровня шума.

[Пкт.9 в редакции ПП808 от 23.12.25, МО633-636/26.12.25 ст.806; в силу с 26.01.26]

10. В аэропортах, где была выявлена проблема, связанная с шумом, Орган гражданской авиации обеспечивает применение сбалансированного подхода к управлению шумом, создаваемым воздушными судами. С этой целью:

1) определяется задача по снижению шума для соответствующего аэропорта, с учетом положений законодательства об оценке и управлении шумом в окружающей среде;

2) устанавливаются доступные меры по снижению шумового воздействия;

3) основательно оценивается вероятная эффективность мер по снижению шума с точки зрения затрат;

4) меры, с учетом общественного интереса в области пассажирских перевозок с точки зрения перспектив развития собственных аэропортов, выбираются без создания

угрозы безопасности;

5) проводятся прозрачные консультации с заинтересованными сторонами относительно намечаемых мероприятий;

6) принимаются меры и обеспечивается адекватное уведомление;

7) меры вводятся в действие и предусматривается разрешение споров.

11. При принятии мер, связанных с шумом, Орган гражданской авиации обеспечивает учет следующего сочетания доступных мер с целью определения наиболее эффективной меры или сочетания мер с точки зрения затрат:

1) предсказуемые последствия снижения у источника шума, создаваемого воздушными судами;

2) планирование и управление земельным участком;

3) эксплуатационные процедуры снижения шума;

4) применение эксплуатационных ограничений только после учета остальных мер сбалансированного подхода.

12. Доступные меры могут включать вывод воздушных судов с низкой маржей соответствия. Орган гражданской авиации или, по обстоятельствам, управляющие органы аэропортов могут предоставлять, справедливо и без дискриминации, экономические стимулы для поощрения эксплуатантов воздушных судов к использованию менее шумных воздушных судов.

13. В рамках сбалансированного подхода меры могут различаться в зависимости от вида воздушного судна, звуковых характеристик воздушного судна, использования аэропортовых средств и аэронавигационных средств, траектории полета и/или соответствующего периода времени.

14. Без ущерба для пункта 11, эксплуатационные ограничения в виде вывода из эксплуатации воздушных судов с низкой маржей соответствия не затрагивают дозвуковые гражданские воздушные суда, соответствующие при начальной сертификации либо при повторной сертификации шумовому стандарту, установленному законодательством о летной годности воздушных судов.

15. Меры или сочетание мер, принимаемых в соответствии с настоящим Положением к определенному аэропорту, не являются более ограничительными, чем это необходимо для решения установленных для соответствующего аэропорта задач по снижению шума в окружающей среде. Эксплуатационные ограничения не допускают дискриминации, в частности, по национальным или личным критериям, а также не являются самовольными.

Глава IV

НОРМЫ ОЦЕНКИ ШУМА

16. Если в ходе оценки уровня шума выявлена возможная необходимость новых мер, связанных с эксплуатационными ограничениями, для рассмотрения проблемы, связанной с шумом в определенном аэропорту, Орган гражданской авиации обеспечивает:

1) применение метода, показателей и информации из приложения № 1, с адекватным учетом вклада каждого вида меры в рамках сбалансированного подхода, до введения эксплуатационных ограничений;

2) создание технического сотрудничества между эксплуатантами аэропортов, эксплуатантами воздушных судов и поставщиками аэронавигационных услуг для рассмотрения мер по снижению шума. Орган гражданской авиации публикует техническую информацию о мерах по снижению шума на своей официальной веб-странице;

3) оценку соотношения затраты-эффективность каждого нового эксплуатационного ограничения в соответствии с приложением № 2. Незначительные технические изменения существующих мер, не оказывающие существенного влияния на пропускную способность или эксплуатацию, не считаются новыми эксплуатационными ограничениями;

4) процесс консультаций с заинтересованными сторонами, который может принять форму посредничества, организуется с обеспечением открытости и прозрачности расчетных данных и методологий. На представление замечаний у заинтересованных сторон есть в распоряжении не менее трех месяцев до принятия новых эксплуатационных ограничений. К заинтересованным сторонам относятся, по меньшей мере:

а) лица, проживающие вблизи аэропорта и подвергающиеся шуму, создаваемому воздушным движением, или их представители и соответствующие местные органы управления;

б) представители местных предприятий, расположенных вблизи аэропорта, на деятельность которых влияет воздушное движение и эксплуатация аэропорта;

с) релевантные эксплуатанты аэропорта;

д) представители тех эксплуатантов воздушных судов, которые могут быть затронуты мерами, связанными с шумом;

е) важнейшие поставщики аэронавигационных услуг;

ф) сетевой администратор, если этот субъект отличается от поставщика аэронавигационных услуг;

г) при необходимости, назначенный координатор слотов.

17. Орган гражданской авиации отслеживает и ведет мониторинг применения эксплуатационных ограничений, и принимает соответствующие меры. Орган

гражданской авиации публикует соответствующую информацию на своей официальной веб-странице.

18. Соответствующая информация включает:

1) информацию о предполагаемых нарушениях путем изменения летных процедур, соотнесенную с вызванными ими последствиями и причинами, по которым подобные изменения были внесены, с соблюдением законодательства;

2) общие применяемые критерии распределения и управления движением в каждом аэропорту, если эти критерии способны оказывать воздействие на окружающую среду или звуковое воздействие, и данные, собранные системами измерения шума, при наличии.

Глава V

ИНФОРМАЦИЯ О ЗВУКОВЫХ

ХАРАКТЕРИСТИКАХ

19. Решения об эксплуатационных ограничениях, связанных с шумом, основываются на звуковых характеристиках воздушных судов, установленных посредством процедуры сертификации, применяемой в соответствии с требованиями к шуму, установленными законодательством о летной годности воздушных судов.

20. По требованию Органа гражданской авиации эксплуатанты воздушных судов сообщают следующую информацию, связанную с шумом, в отношении воздушных судов, эксплуатируемых ими в аэропортах Республики Молдова:

1) страна происхождения и регистрационный номер воздушных судов;

2) документы, относящиеся к шуму используемых воздушных судов, а также к соответствующей максимальной взлетной массе;

3) возможные изменения воздушного судна, ухудшающие его звуковые характеристики, и которые указаны в относящихся к шуму документах.

21. По требованию Органа гражданской авиации обладатели типового сертификата воздушного судна или дополнительного типового сертификата, выданного в соответствии с законодательством, и юридические или физические лица, эксплуатирующие воздушные суда, на которые не был выдан какой-либо типовой сертификат на основании Положения об установлении требований и административных процедур сертификации на предмет летной годности и окружающей среды воздушных судов и изделий, представляют информацию о характеристиках и шуме воздушных судов в целях звукового моделирования. Орган гражданской авиации указывает необходимые данные, срок, форму и порядок их представления. Орган гражданской авиации проверяет полученную информацию о характеристиках и шуме воздушных судов в целях моделирования и предоставляет ее другим сторонам в целях звукового моделирования.

22. Данные, указанные в пунктах 20 и 21, ограничиваются строго необходимым и предоставляются бесплатно в электронной форме, используя уточненный формат.

23. Орган гражданской авиации проверяет данные о шуме, создаваемом воздушным судном, и характеристиках с целью моделирования, в связи со своими задачами, выполняемыми согласно положениям законодательства.

24. Данные хранятся в централизованной базе данных Органа гражданской авиации и предоставляются эксплуатантам воздушных судов, поставщикам аэронавигационных услуг и эксплуатантам аэропортов в эксплуатационных целях.

Глава VI

НОРМЫ ВВЕДЕНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ

25. Перед введением эксплуатационного ограничения относительно выделения слотов в расписании Орган гражданской авиации направляет центральному отраслевому органу в области гражданской авиации и заинтересованным сторонам за шесть месяцев предварительное уведомление, которое завершается не менее чем за два месяца до определения параметров согласования слотов, согласно соответствующему законодательству о выделении слотов в аэропортах Республики Молдова, для данного аэропорта и соответствующего периода планирования.

26. В результате оценки, проведенной в соответствии с главой IV, уведомление о решении сопровождается письменным отчетом, представляемым центральному отраслевому органу в области гражданской авиации, в котором разъясняются причины введения эксплуатационных ограничений, поставленная перед аэропортом задача снижения шума, меры, принятые во внимание для выполнения данной задачи, а также оценка вероятной эффективности с точки зрения затрат, различных намеченных мер, в том числе, при необходимости, их трансграничного воздействия.

27. Центральный отраслевой орган в области гражданской авиации повторно рассматривает процесс введения эксплуатационного ограничения в течение трех месяцев со дня получения уведомления в соответствии с пунктом 25. Если центральный отраслевой орган в области гражданской авиации устанавливает, что введение эксплуатационного ограничения, связанного с шумом, не соответствует процессу, предусмотренному в настоящем Положении, он надлежащим образом уведомляет Орган гражданской авиации. Орган гражданской авиации рассматривает уведомление центрального отраслевого органа в области гражданской авиации и сообщает о своих намерениях до введения эксплуатационного ограничения.

28. В случае, когда эксплуатационное ограничение касается вывода из эксплуатации воздушных судов с низкой маржей соответствия в определенном аэропорту, в течение шести месяцев после уведомления, указанного в пункте 25, в данном аэропорту не разрешаются новые услуги сверх количества передвижений, выполняемых воздушными судами с низкой маржей соответствия за аналогичный период предыдущего года. Орган гражданской авиации принимает решение об

ежегодном проценте сокращения количества передвижений воздушных судов с низкой маржей соответствия, которыми владеют эксплуатанты данного аэропорта, которых это затрагивает, с надлежащим учетом возраста воздушного судна и состава всего флота. Без ущерба для требований, установленных в настоящем Положении, эта доля не превышает 25% количества передвижений воздушных судов с низкой маржей соответствия по каждому эксплуатанту, обслуживающему данный аэропорт.

Глава VII

ЭКСПЛУАТАЦИЯ ДОЗВУКОВЫХ ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ

29. Орган гражданской авиации обеспечивает соблюдение всеми реактивными дозвуковыми гражданскими самолетами, эксплуатируемыми в расположенных на территории Республики Молдова аэропортах, шумовых стандартов, изложенных в части II главе 3 тома 1 Приложения 16 к Конвенции о международной гражданской авиации, издание второе (1988 год).

[Пкт.29 в редакции ПП808 от 23.12.25, МО633-636/26.12.25 ст.806; в силу с 26.01.26]

[Пкт.30 утратил силу согласно ПП808 от 23.12.25, МО633-636/26.12.25 ст.806; в силу с 26.01.26]

31. Положения пункта 29 не применяются к дозвуковым гражданским самолетам, представляющим исторический интерес.

[Пкт.31 в редакции ПП808 от 23.12.25, МО633-636/26.12.25 ст.806; в силу с 26.01.26]

31¹. При предоставлении отступлений в соответствии с пунктом 29 Орган гражданской авиации информирует компетентные органы других государств-членов и Комиссию, указывая основания принятого решения.

[Пкт.31¹ введен ПП808 от 23.12.25, МО633-636/26.12.25 ст.806; в силу с даты присоединения Республики Молдова к Европейскому Союзу]

32. В отступление от пункта 29 Орган гражданской авиации разрешает временную эксплуатацию в аэропортах Республики Молдова дозвуковых гражданских самолетов в случаях, когда:

1) эксплуатация дозвуковых гражданских самолетов носит исключительный характер;

2) дозвуковые гражданские самолеты выполняют некоммерческие полеты с целью проведения работ по модификации, ремонту или техническому обслуживанию.

[Пкт.32 в редакции ПП808 от 23.12.25, МО633-636/26.12.25 ст.806; в силу с 26.01.26]

33. Орган гражданской авиации признает отступления, предоставленные государствами-членами Европейского Союза для самолетов, внесенных в их реестры.

34. Несоблюдение положений настоящей главы влечет за собой применение соответствующих санкций в соответствии со статьей 153 Кодекса о правонарушениях Республики Молдова № 218/2008.

[Пкт.34 в редакции ПП808 от 23.12.25, МО633-636/26.12.25 ст.806; в силу с 26.01.26]

Глава VIII

ИСКЛЮЧЕНИЯ И ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ

ПОЛОЖЕНИЯ

35. Орган гражданской авиации может дать разрешение на индивидуальные операции в отношении воздушных судов с низкой маржей соответствия, которые не могли бы проводиться на основании условий настоящего Положения, в аэропортах, за которые несет ответственность. Исключения ограничиваются:

1) операциями настолько чрезвычайного характера, что было бы неразумно отказать во временном исключении, включая полеты по оказанию гуманитарной помощи; или

2) бесприбыльными полетами с целью выполнения работ по изменению, ремонту или техническому обслуживанию.

36. Орган гражданской авиации предоставляет центральному отраслевому органу в области гражданской авиации, по требованию, информацию о применении настоящего Положения.

Приложение № 1

к Положению об установлении норм и
процедур введения эксплуатационных
ограничений, связанных с шумом,
в аэропортах Республики Молдова
в рамках сбалансированного подхода

Оценка шумовой обстановки в аэропорту

Методология:

Компетентные органы обеспечивают использование методов оценки шума,

разработанных в соответствии с докладом Европейской конференции по гражданской авиации, Документ 29, под заголовком «Стандартный метод расчета шумовых кривых вокруг гражданских аэропортов» (Standard Method for Computing Noise Contours around Civil Airports), издание 3-е.

Показатели:

1. Воздействие шума, создаваемого воздушным движением, описывается, по меньшей мере, исходя из шумовых показателей $L_{\text{день}}$ и $L_{\text{ночь}}$, которые определяются и рассчитываются согласно положениям законодательства об оценке и управлении шумом в окружающей среде.

2. Могут использоваться дополнительные шумовые показатели, имеющие объективную основу.

Информация об управлении шумом:

1. Текущее положение

1.1. Описание аэропорта, включая информацию о размере, месторасположении, окрестностях, объеме и составе воздушного движения.

1.2. Описание потенциальных экологических задач, поставленных перед аэропортом, и национального контекста. Это включает описание задач по снижению шума, создаваемого воздушными судами, для данного аэропорта.

1.3. Подробности о шумовых кривых за соответствующие прежние годы, включая оценку количества лиц, подвергающихся воздействию шума, создаваемого воздушными судами, проведенную согласно положениям законодательства об оценке и управлении шумом в окружающей среде.

1.4. Описание существующих и планируемых мер по управлению создаваемым воздушными судами шумом, уже внедренных в рамках сбалансированного подхода, а также их воздействия и вклада в шумовую обстановку путем ссылки на:

1.4.1) для снижения у источника:

(a) информацию о существующем флоте воздушных судов и возможных ожидаемых технологических улучшениях;

(b) конкретные планы по обновлению флота;

(c) планы дополнительных мер по шумоподавлению (например, Noise Abatement Departure Procedures, запрет ночных операций или замена ночных полетов дневными полетами и т.д.);

1.4.2) для планирования и управления использованием земельного участка:

(a) внедренные инструменты планирования, а также общее планирование или звуковое зонирование;

(b) внедренные меры по снижению, такие как строительные коды, программы звукоизоляции или меры по сокращению участков территории, чувствительных к шуму;

(c) процесс консультаций о мерах по благоустройству земельных участков;

(d) мониторинг изменения количества лиц/домов на участках территории, чувствительных к шуму;

1.4.3) для эксплуатационных мер по снижению шума, если эти меры не ограничивают пропускную способность аэропорта:

(a) использование преференциальных взлетных полос;

(b) использование преференциальных маршрутов из соображений, связанных с шумом;

(c) применение процедур по снижению шума при посадке и заходе на посадку;

(d) указание степени регулирования этих мер показателями окружающей среды;

1.4.4) для эксплуатационных ограничений:

(a) применение общих ограничений, таких как ограничение передвижений или уровня звука;

(b) применение ограничений в зависимости от воздушного судна, таких как вывод воздушных судов с низкой маржей соответствия;

(c) применение частичных ограничений, разграничивая меры в дневное и меры в ночное время;

1.4.5) действующие финансовые инструменты, такие как аэропортовые тарифы по критериям шума.

2. Прогнозы при отсутствии новых мер

2.1. Описание аэропортовых средств, при необходимости, уже утвержденных и предусмотренных в программе, например, повышение пропускной способности, расширение полос и/или терминалов, прогнозы заходов на посадку и взлетов, будущий состав воздушного движения и прогнозируемый рост, а также подробное исследование шумового воздействия, которое может оказать на окрестную территорию этот рост пропускной способности, расширение полос или терминалов и изменение траекторий полетов, захода на посадку и взлетов.

2.2. В случае увеличения пропускной способности аэропорта – польза от этой увеличенной пропускной способности для всей авиационной сети и для региона.

2.3. Описание шумового воздействия в случае непринятия других мер, а также уже намеченных мер по снижению этого воздействия за тот же промежуток времени.

2.4. Прогнозы шумовых кривых, включая оценку возможного количества лиц, подвергающихся воздействию шума, создаваемого воздушными судами, с разграничением более старых жилых территорий, новых застроенных территорий и проектов будущих жилых территорий, уже получивших разрешение от компетентных органов.

2.5. Оценка возможных последствий и затрат в случае непринятия каких-либо мер по снижению последствий повышения шумового воздействия – если ожидается такое положение.

3. Оценка дополнительных мер

3.1. Представление доступных дополнительных мер и указание основных причин, которые привели к их выбору. Описание выбранных мер для углубленного анализа и информация о результате анализа эффективности с точки зрения затрат, главным образом, что касается стоимости введения этих мер, намечаемого количества лиц-бенефициаров и соответствующего графика, а также классификация общей эффективности различных мер.

3.2. Представление возможного воздействия, с точки зрения окружающей среды и конкуренции, предлагаемых мер на другие аэропорты, других эксплуатантов и другие заинтересованные стороны.

3.3. Причины, которые привели к выбору определенного решения.

3.4. Краткое нетехническое обобщение.

Приложение № 2

к Положению об установлении норм и
процедур введения эксплуатационных
ограничений, связанных с шумом,
в аэропортах Республики Молдова
в рамках сбалансированного подхода

Оценка эффективности эксплуатационных ограничений, связанных с шумом, с точки зрения затрат

Эффективность намечаемых эксплуатационных ограничений с точки зрения затрат оценивается с учетом нижеприведенных элементов в той мере, в которой это возможно, в терминах, поддающихся количественному измерению:

1) польза намечаемых мер в отношении шума в настоящем и в будущем;

2) безопасность авиационных операций, включая связанный с этим риск для третьих сторон;

3) пропускная способность аэропорта;

4) любые воздействия на европейскую авиационную сеть.

Кроме того, компетентные органы могут учитывать следующие факторы:

1) здоровье и безопасность лиц, проживающих вблизи аэропорта;

2) экологическая устойчивость, включая взаимосвязи между шумом и выбросами;

3) любые прямые, косвенные или катализирующие воздействия на экономическое положение и рабочие места.