

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

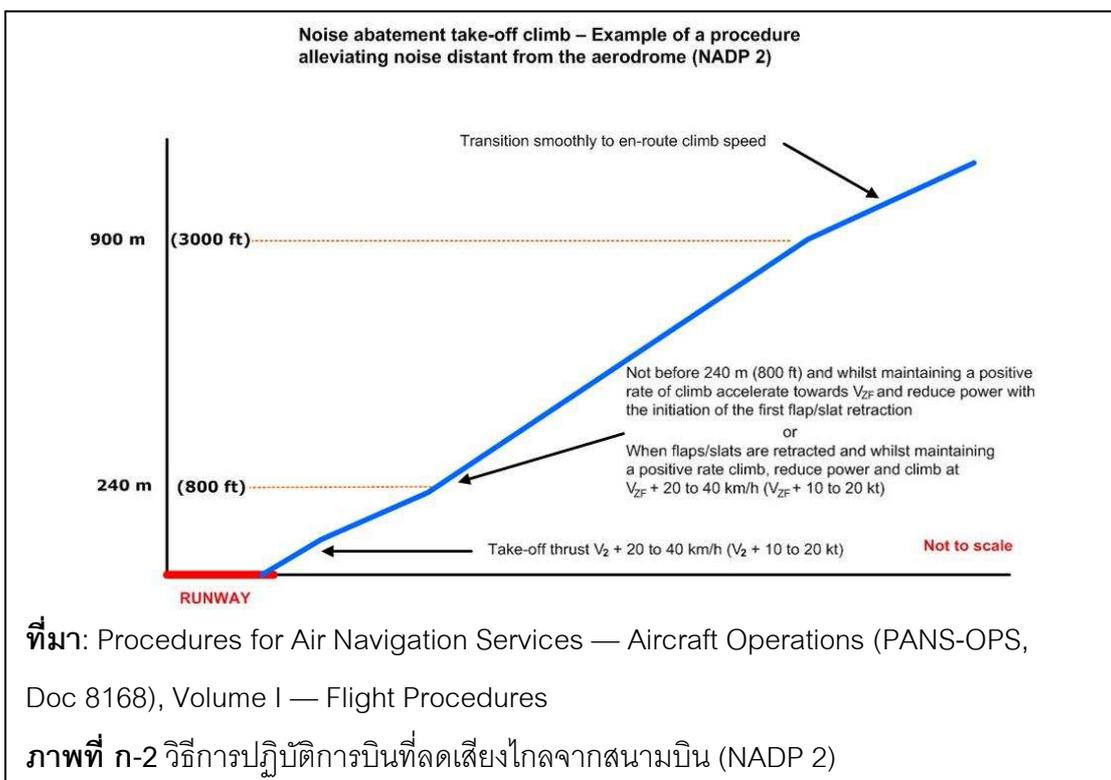
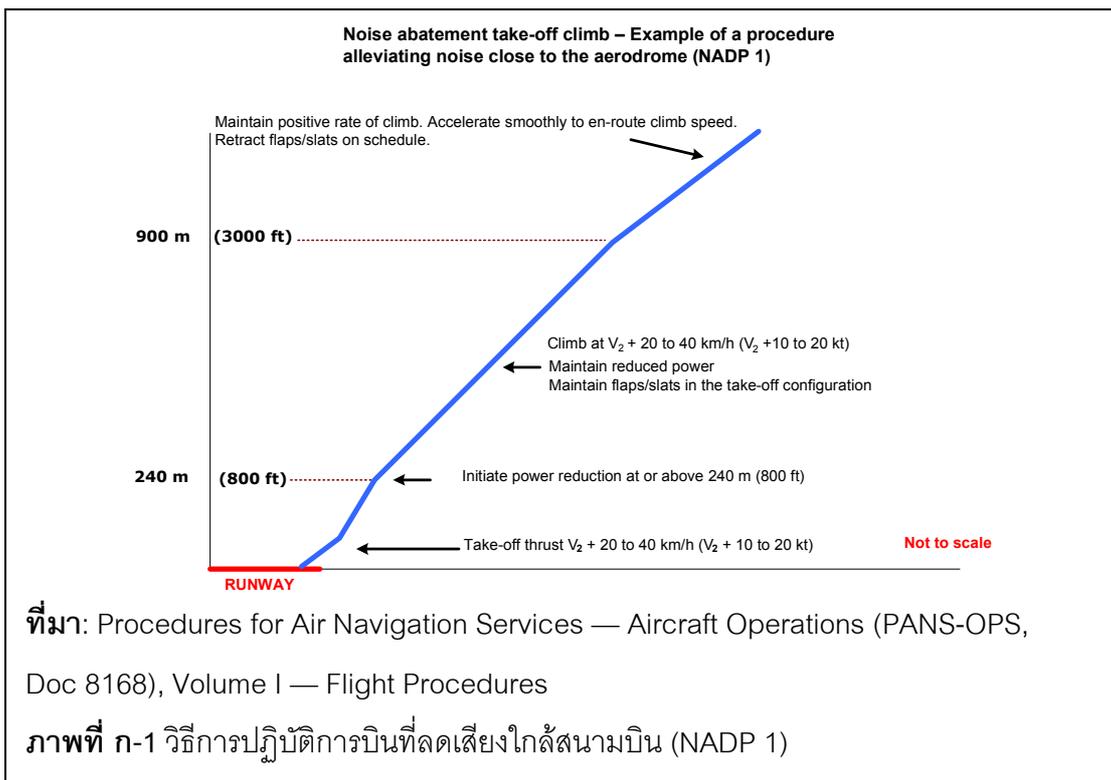
ข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับเสียงจากอากาศยาน

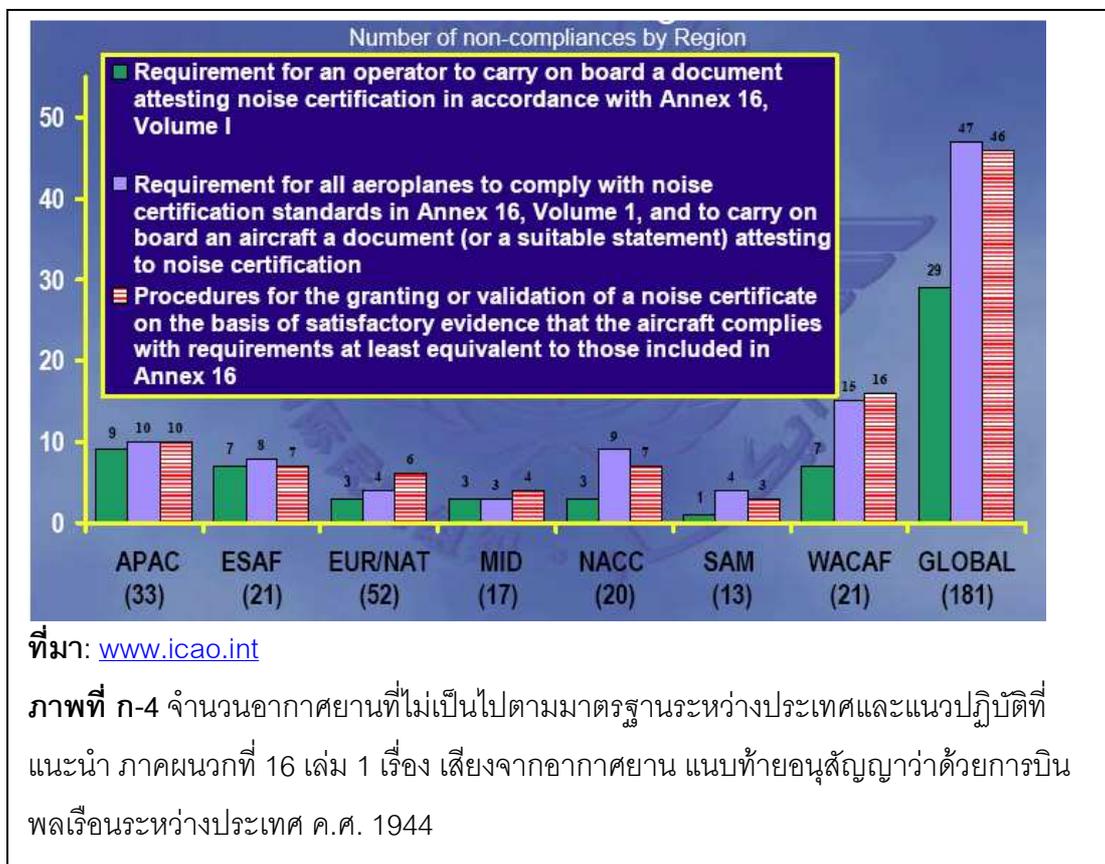
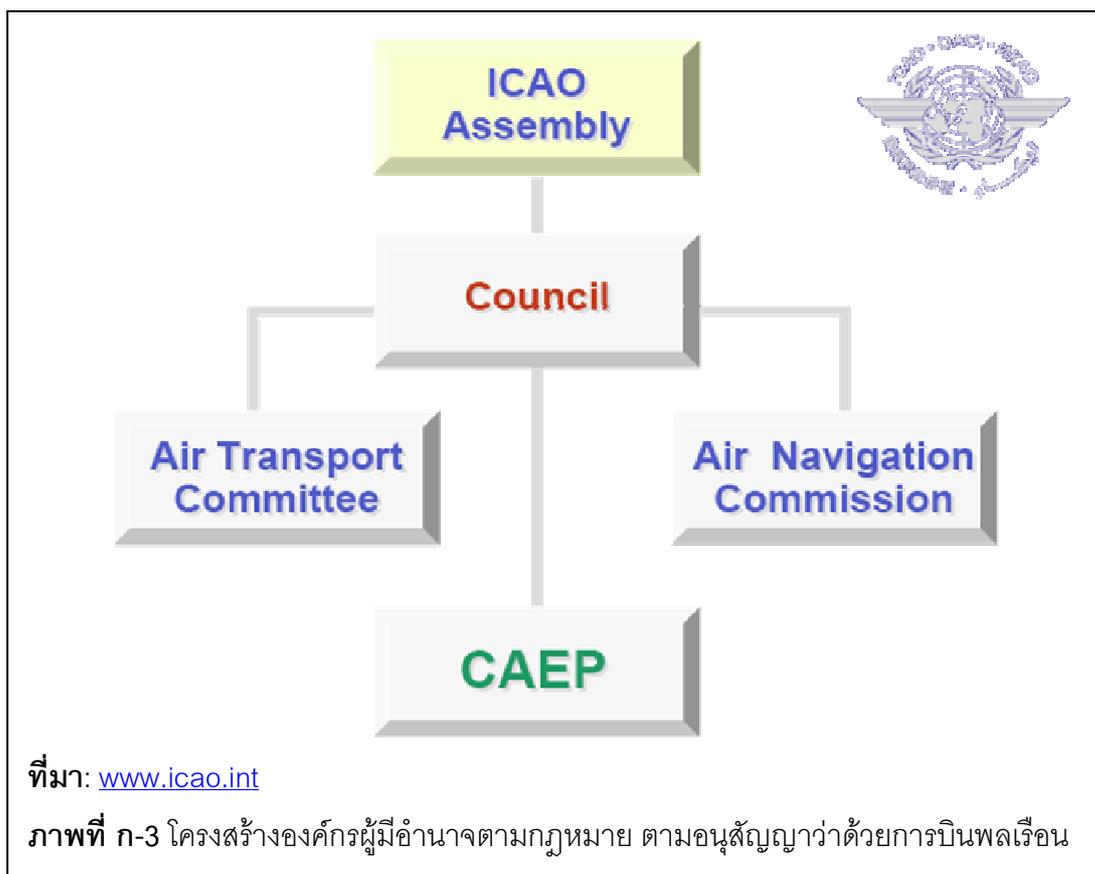
ตารางที่ ก-1 เกณฑ์ระดับเสียงที่เหมาะสมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อป้องกันเสียงจากอากาศยานของประเทศเนเธอร์แลนด์

LDN	Ke	Measures
75	70	No housing allowed
	65	
65	55	Existing housing allowed with permissions when insulated(insulation 40 dB)
	40	Existing housing allowed; insulation offered by Government (insulation 30-40 dB)
55	35	In principle no new house allowed; some exemptions.
45		No building restrictions, additional measures for night operations; max noise limits, specific night index = 26 dB(A) LAeq-indoors.
<p>Remarks: legal standard for measures is 35Ke and 26 dB(A) with structure night operations</p> <p>Sources: the Airport Planning Manual, Part 2 — Land Use and Environmental Control: ICAO Doc 9184, p.25.</p>		

ตารางที่ ก-2 เกณฑ์ระดับเสียงที่เหมาะสมกับการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสนามบินเพื่อการป้องกันและควบคุมเสียงจากอากาศยาน

Examples of compatible land uses or developments	Zones A: Most land uses and developments are not permitted	Zones B: Some restriction on land uses and developments	Outside Zones: Unrestricted land and developments
Agricultural - Crop farming	Unrestricted	Unrestricted	Unrestricted
Industrial - Machine shop	Unrestricted	Unrestricted	Unrestricted
Commercial - Warehouse and shipping - Offices and banking	Unrestricted Restricted	Unrestricted Restricted	Unrestricted Restricted
Residential - Low-density housing - High-density housing	Restricted Prohibited	Restricted Restricted	Unrestricted Unrestricted
Public facilities - Schools and hospitals	Restricted	Restricted	Unrestricted
<p>Note 1.—With respect to certain uses (e.g.housing and commercial), a development might be allowed in a zone of a higher restriction when other planning considerations indicate a need, and when suitable building techniques, sound insulations, etc. can reduce the aircraft noise exposure to an acceptable level.</p> <p>Note 2.—In special cases where activities depend on speech communication (e.g. schools) or require more stringent standards (e.g. certain hospital activities), additional restrictions may be required to take into account absolute noise levels as well as total noise exposure, unless noise reduction can be ensured in the building construction.</p> <p>Note 3.—The zones will have to be defined against a noise exposure scale (e.g. noise contour mapping) and will have to take into account local and national needs when the zones are drawn up.</p> <p><u>Sources:</u> the Airport Planning Manual, Part 2 — Land Use and Environmental Control : ICAO Doc 9184, p.29.</p>			





ตารางที่ ก-3 ผลการเปรียบเทียบนโยบายตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 และนโยบายตามกฎหมายไทย

อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944	กฎหมายไทย	บทวิเคราะห์
<p>นโยบายขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในด้าน การป้องกันและควบคุมมลพิษทางเสียงจากอากาศยาน รวบรวมจากมติที่ประชุมสมัชชาครั้งที่ 33-7 ค.ศ.2001 ครั้งที่ 35-5 ค.ศ. 2004 และครั้งที่ 36-22 ค.ศ. 2007 หรือ "ข้อความคิดหลักของวิธีการที่เท่าเทียมในการจัดการเสียงจากอากาศยาน" มีประเด็นสำคัญ 5 ประการ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. มาตรการลดเสียงจากอากาศยานที่แหล่งกำเนิดเสียง 2. การจัดการและการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน 3. วิธีการปฏิบัติการบินที่ลดเสียง 4. ข้อจำกัดในการปฏิบัติการ 5. การเก็บค่าธรรมเนียม 	<p>กรอบมาตรการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากท่าอากาศยาน เสนอ โดยกรมควบคุมมลพิษ เป็นนโยบายโดยตรงเกี่ยวกับเรื่องเสียงจากสนามบินที่มี กรอบมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงจากอากาศยาน</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. มาตรการป้องกันมลพิษเสียงที่แหล่งกำเนิด ได้แก่ กำหนดวิธีการบินและ เส้นทางการบินที่ทำให้มีผลมลพิษน้อยที่สุด การจำกัดประเภทของอากาศยานที่ จะใช้ท่าอากาศยาน การควบคุมมลพิษขึ้นสูงสุด กำหนดวิธีการตรวจวัดระดับ เสียงเฉพาะเรื่องเสียงจากอากาศยาน 2. มาตรการบริหารจัดการ ได้แก่ การวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบ ท่า อากาศยาน การจัดทำแผนการจัดการมลพิษทางเสียง 3. มาตรการป้องกันเสียงที่ผู้ได้รับผลกระทบมลพิษ ได้แก่ การกำหนดเกณฑ์ ระดับเสียงที่ยอมให้มีได้ในชุมชนโดยรอบท่าอากาศยาน การตรวจวัดคุณภาพ เสียง การประเมินคุณภาพเสียงจากอากาศยานโดยใช้แบบจำลองคณิตศาสตร์ 	<p>ไม่มีนโยบายที่เกี่ยวข้องโดยตรงในส่วนของระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ แต่มีการรับเอาเข้ามาเฉพาะมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญา โดยเฉพาะอย่างยิ่งมาตรการที่รัฐภาคีต้องผูกพันตามที่ได้ลงนามไว้ เช่น รับ เอาภาคผนวกที่ 16 มาบัญญัติไว้ในกฎหมายไทย การประกาศเขตปลอดภัย การเดินอากาศ ประกาศผู้ทำงานในอากาศวิธีการบินขึ้น กฎหมายอนุญาต ให้จัดการเก็บค่าภาระ แต่ยังไม่มียุทธศาสตร์แน่ชัดว่าจะใช้ไปในการ ป้องกันและควบคุมมลพิษทางเสียงจากอากาศยาน เท่านั้น แต่มีนโยบายที่ เกี่ยวข้องโดยตรงในส่วนของการบินและควบคุมมลพิษ ที่มีรายละเอียด ที่ค่อนข้างชัดเจน</p>
	<p>มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน พ.ศ.2549 เรื่อง การจัดการปัญหา มลพิษทางเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. มาตรการทางเทคนิค ได้แก่ การกำหนดวิธีการบินขึ้น-ลง การปรับปรุงเส้นทาง การบิน การกำหนดประเภทของอากาศยานที่จะใช้สนามบิน 2. การชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ 	<p>เป็นนโยบายเฉพาะเรื่องสนามบิน แบบเร่งด่วน</p>
	<p>นโยบายตามแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ภาพรวมของการคมนาคมทาง อากาศ ได้แก่ การพัฒนาระบบและรูปแบบการขนส่งที่ลดผลกระทบต่อสังคมและ สิ่งแวดล้อม แผนงานการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม และการเปิดเผยข้อมูลข่าวสาร และการจัดการข้อร้องเรียนต่าง ๆ</p>	<p>ไม่มีนโยบายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการป้องกันและควบคุมมลพิษทางเสียง จากอากาศยาน มีแต่เพียงนโยบายภาพรวมของแผนพัฒนาระบบคมนาคม ขนส่งที่ส่งเสริมรูปแบบการขนส่งที่ลดผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยใช้การจัดการสิ่งแวดล้อมและการเปิดเผยข้อมูลต่อสาธารณะ</p>

อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944	กฎหมายไทย	บทวิเคราะห์
	<p>แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550-2554) กำหนดทิศทางของการพัฒนาสังคมและเศรษฐกิจของประเทศรวมถึงการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยได้วางแนวทางในการบริหารงานความขัดแย้งจากการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติและ การได้รับมลพิษ ซึ่งทรัพยากรเป็นทรัพย์สินที่ใช้ประโยชน์ร่วมกันของสังคมทุกคนมีส่วนที่รับประโยชน์ และหน้าที่ความรับผิดชอบโดยเท่าเทียมกันโดยมุ่งเน้นที่การจัดการแบบกระจายอำนาจและให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ เพื่อรักษาสสมดุลระหว่างการอนุรักษ์และการใช้ประโยชน์ ในผลประโยชน์ระยะสั้นและระยะยาว ระหว่างกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่าง ๆ</p>	<p>ไม่ได้กล่าวไว้โดยตรง กำหนดขอบเขตที่เกี่ยวข้องกับ ประสิทธิภาพการบริหารจัดการเพื่อลดมลพิษและควบคุมกิจกรรมที่จะส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีสะอาด การประหยัดพลังงาน ใช้มาตรการทางเศรษฐศาสตร์ทั้งการเงินและการคลัง เก็บภาษีมลพิษ ลดภาษีการบำบัดหรือผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ผลักดันให้เกิดระบบประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ในทุกพื้นที่และสอดคล้องกับศักยภาพในการรองรับและบริหารจัดการมลพิษของพื้นที่ กำหนดเขตการใช้ที่ดิน</p>
	<p>นโยบายและแผนการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2540-2559 วางหลักการลดและควบคุมปัญหามลพิษจากการคมนาคม การป้องกันควบคุม แก้ไขให้ระดับเสี่ยงให้เป็นไปตามมาตรฐาน ไม่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ การได้ยินและต้องไม่รบกวนความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชน จัดให้มีมาตรฐานควบคุมระดับเสี่ยง ส่งเสริมให้ภาครัฐและเอกชนมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียง</p>	<p>ไม่มีนโยบายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการป้องกันและควบคุมมลพิษทางเสียง จากอากาศยาน มีแต่เพียงภาพรวมของนโยบายในการควบคุมมลพิษในสิ่งแวดล้อม ที่หมายรวมถึงระดับเสี่ยง และกรณีของมลพิษจากการคมนาคม แต่ไม่ได้มีรายละเอียดที่ชัดเจนในเรื่องนี้</p>
	<p>แผนแม่บทการจัดการคุณภาพอากาศและเสียง พ.ศ. 2548-2559 กรอบและแนวทางการดำเนินสำหรับการจัดการคุณภาพอากาศและเสียง การแก้ไขปัญหา มลพิษทางอากาศและเสียงจากการจราจรและการขนส่ง เพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย การปรับปรุงมาตรฐาน กฎ ระเบียบ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัญหา การดูแล เฝ้าระวังปัญหามลพิษทางเสียง</p>	<p>นโยบายเกี่ยวข้องโดยตรงกับการจัดการมลพิษทางเสียง หมายรวมถึงเสียงจากอากาศยานในฐานะแหล่งกำเนิดมลพิษ แต่ไม่มีนโยบายเฉพาะในเรื่องนี้อย่างชัดเจน</p>

ตารางที่ ก-4 เปรียบเทียบมาตรการทางกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 และกฎหมายไทย

อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944	กฎหมายไทย
มาตรการลดเสียงจากอากาศยานที่แหล่งกำเนิดเสียง	มาตรการลดเสียงจากอากาศยานที่แหล่งกำเนิดเสียง
มาตรฐานระดับเสียงอากาศยานต้นแบบเพื่อการบินพลเรือน	มาตรฐานระดับเสียงอากาศยานต้นแบบเพื่อการบินพลเรือน
ใบรับรองเสียงอากาศยาน และเงื่อนไขใบรับรองความสมควรการเดินอากาศ ของอากาศยานเพื่อการบินพลเรือนที่จะมาใช้สนามบิน	ใบรับรองเสียงอากาศยาน และเงื่อนไขใบรับรองความสมควรการเดินอากาศ ของอากาศยานเพื่อการบินพลเรือนที่จะมาใช้สนามบิน
การกำหนดประเภทของอากาศยานตามคุณสมบัติด้านเสียงของอากาศยาน	การกำหนดประเภทของอากาศยานตามคุณสมบัติด้านเสียงของอากาศยาน
การลดจำนวนอากาศยานที่มีปัญหาเสียงดังในฝูงบินที่มาใช้สนามบิน	การลดจำนวนอากาศยานที่มีปัญหาเสียงดังในฝูงบินที่มาใช้สนามบิน
ระบบติดตามตรวจสอบเส้นทางการบินเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการบินที่มีเสียงดังเกินเกณฑ์ระดับเสียง	ไม่มี
การจัดการและการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน	การจัดการและการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน
เขตปลอดภัยการเดินอากาศ	เขตปลอดภัยการเดินอากาศ
การใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมกับระดับเสียง	ไม่มี
ระบบติดตามตรวจสอบคุณภาพระดับเสียงอากาศยานโดยรอบสนามบิน	ไม่มี
โครงการป้องกันเสียงของอาคารและบ้านเรือนในเขตเส้นเท่าระดับเสียงได้แนวเส้นทางการบิน	ไม่มี
การติดตามตรวจสอบคุณภาพระดับเสียงอากาศยานเพื่อการจัดทำแผนที่สำหรับการป้องกันเสียงอาคารและบ้านเรือน	ไม่มี
ไม่มี	<p>การดำเนินงานตามแผนการติดตามตรวจสอบด้านมลพิษทางเสียงจากรายงานการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. การสำรวจที่พักอากาศยหลังคาเรือน บริเวณโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 2. การตรวจวัดระดับเสียงจากอากาศยานบริเวณโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944	กฎหมายไทย
วิธีการปฏิบัติการบินที่ลดเสียง	วิธีการปฏิบัติการบินที่ลดเสียง
การกำหนดวิธีการบินที่ลดเสียงดัง สำหรับอากาศยานที่บินขึ้นจากสนามบิน (Noise Abatement Departure Procedures, NADP)	การกำหนดวิธีการบินที่ลดเสียงดัง สำหรับอากาศยานที่บินขึ้นจากสนามบิน
การกำหนดทางวิ่งสำหรับบินขึ้น-ลง ที่เหมาะสมกับระดับเสียงอากาศยาน	ไม่มี
ข้อจำกัดในการปฏิบัติการ	ไม่มี
การกำหนดเส้นทางการบินขึ้น-ลง ในแต่ละสนามบินตามประเภทของเสียงอากาศยาน	ไม่มี
การกำหนดช่วงระยะเวลาที่จำกัดการบินขึ้น-ลง ในแต่ละสนามบิน	ไม่มี
การเก็บค่าธรรมเนียม	การเก็บค่าธรรมเนียม
การเก็บค่าธรรมเนียมเพื่อการแก้ไขปัญหาลักษณะจากเสียงดังของอากาศยาน	การเก็บค่าธรรมเนียมลานจอดและสิ่งอำนวยความสะดวก
การติดตามตรวจสอบคุณภาพระดับเสียงอากาศยานเพื่อการควบคุมให้ข้อกำหนดด้านวิธีการบิน เส้นทางการบิน และการเก็บค่าปรับเชิงลงโทษจากการกระทำละเมิดข้อกำหนดป้องกันและควบคุมเสียงดังเกินเกณฑ์ที่กำหนด	ไม่มี
กองทุนโครงการพัฒนาสนามบิน	ไม่มี

ตารางที่ ก-5 เปรียบเทียบการใช้มาตรการตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 ระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport) และสนามบินนานาชาติอัมสเตอร์ดัมส์ (Schiphol International Airport)

มาตรการลดเสียงจากอากาศยาน	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport)	สนามบินนานาชาติอัมสเตอร์ดัมส์ (Schiphol International Airport)
<p>ข้อมูลทั่วไป</p> <ul style="list-style-type: none"> - ชื่อ/รหัสสนามบิน/เมือง/ประเทศ - จำนวนทางวิ่ง (runway) - ความยาวทางวิ่ง (เมตร) - ปริมาณการจราจรทางอากาศ (เที่ยวบิน/ปี) ในปี ค.ศ. 2007 - ปริมาณผู้โดยสารรวม (คน/ปี) ในปี ค.ศ. 2007 	<p>-Suvarnabhumi Airport (BKK/VTBS), Bangkok, Thailand</p> <p>-2 ทางวิ่ง</p> <p>-01L/19R ยาว 3700 เมตร และ 01R/19L ยาว 4000 เมตร</p> <p>- 261,592</p> <p>- 41,210,081</p>	<p>-Amsterdam Airport Schiphol (AMS/EHAM), Amsterdam, the Netherlands</p> <p>-6 ทางวิ่ง</p> <p>-18L/36R ยาว 3400 เมตร, 18C/36C ยาว 3300 เมตร, 18R/36L ยาว 3800 เมตร, 04/22 ยาว 2014 เมตร, 06/24 ยาว 3500 เมตร, 09/27 ยาว 3453 เมตร</p> <p>-454,360</p> <p>- 47,794,994</p>
<p>วิธีการบินลดเสียง (noise abatement procedures)</p>	<p>1. บินขึ้น (take-off) อากาศยานทุกลำที่บินขึ้นต้องปฏิบัติตามวิธีการบินลดเสียง (noise abatement procedure) โดยใช้ปรับลด thrust ที่ความสูง 3000 ฟิต (AGL)</p> <p>2. บินลง (Landing)</p> <p>2.1 ให้ตั้ง flap (flap setting) ที่ระดับต่ำที่สุดเท่าที่อนุญาตไว้ในคู่มือการบินของอากาศยานในสภาวะปกติ</p> <p>2.2 .ให้ใช้ Thrust reverser หลังจากที่กำลังบินลงจำกัดให้ใช้ reverse thrust ที่ระดับ idle ในช่วงเวลา 19:00 – 23:00 UTC เว้นแต่กรณีเพื่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ</p> <p>3. อากาศยานทุกลำที่บินขึ้นและบินลง ที่ท่าอากาศยาน</p>	<p>1. บินขึ้น (departure) ที่ความสูง 1500 ฟิต เห็นระดับน้ำทะเล ให้ใช้ take-off power ความเร็ว V2+10 to 20 ไมล์ ตั้งระยะ flaps ที่เหมาะสม ที่ความสูง1500-3000 ฟิต เห็นระดับน้ำทะเล ให้ใช้ climb power ความเร็ว V2+10 to 20 ไมล์ ตั้งระยะ flaps ที่เหมาะสมเหมือนเดิม และที่ระดับความสูงเกินกว่า 3000 ฟิต ให้ใช้ flaps ตามปกติและไต่ระดับ En route climb หากไม่สามารถปฏิบัติตามนี้ได้ต้องแจ้งการทำอากาศยานทราบและต้องแนบเอกสารวิธีการบินที่จะใช้เป็นลายลักษณ์อักษร</p> <p>2. บินลง (arrival) สำหรับอากาศยานทุกลำ สำหรับทางวิ่ง 06R และ 18R ใช้ RNAV low-noise procedures ที่ความสูง 3000 ฟิต โดยใช้เรดาร์ตรวจสอบ ระหว่างเวลา 22:00-05:00 หรือ 21:00-04:00 แล้วแต่ฤดู</p> <p>3. การใช้เส้นทางที่ทำให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด</p>

มาตรการลดเสียงจากอากาศยาน	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport)	สนามบินนานาชาติอัมสเตอร์ดัมส์ (Schiphol International Airport)
	สุวรรณภูมิ ต้องปฏิบัติตามวิธีการบินที่ลดเสียงดังอย่างเคร่งครัด	4. การบินลงโดยใช้มาตรการลด flaps (reduced flaps landing procedure) ยกเว้น safety
ข้อห้ามของสนามบิน (airport curfews)	ไม่มี	<p>เริ่มใช้ตั้งแต่วันที่ 25 มีนาคม ค.ศ. 2001</p> <ul style="list-style-type: none"> - อากาศยานที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศและแนวปฏิบัติที่แนะนำในภาคผนวกที่ 16 เล่ม 1 แบบ "Chapter 2" ห้ามไม่ให้บินขึ้นและบินลงที่สนามบินนี้ - อากาศยานที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศและแนวปฏิบัติที่แนะนำในภาคผนวกที่ 16 เล่ม 1 แบบ "Chapter 3" ที่มีผลรวมของระดับเสียงสามจุดในใบรับรองเสียงของอากาศยาน เทียบกับผลรวมระดับเสียงสามจุดของอากาศยานลำนั้นจริงต่างกันน้อยกว่า 5 EPNdB ถ้ามี bypass ratio น้อยกว่าหรือเท่ากับ 3 ไม่อนุญาตปฏิบัติการใหม่ และจำกัดไม่ให้บินขึ้นและบินลงระหว่าง 17:00-05:00 หรือ 16:00-06:00 ถ้ามี bypass ratio มากกว่าไม่อนุญาตบินขึ้นระหว่าง 22:00-05:00 หรือ 21:00-04:00 - ถ้าความแตกต่าง เท่ากับหรือมากกว่า 5 EPNdB ไม่มีข้อห้ามใด ๆ
ข้อจำกัดการใช้ทางวิ่ง (preferential runways)	ไม่มี	เป็นไปตามข้อกำหนดของ AIP Netherlands EHAM AD2.21 และความร่วมมือกันของหน่วยงานกำกับดูแลการควบคุมจราจรทางอากาศ (ATC) และการท่าอากาศยาน โดยมีระดับเสียงเป็นข้อจำกัดในการเลือกทางวิ่งที่เหมาะสม
ข้อจำกัดการใช้ reverse thrust		<p>ในระหว่างเวลา 06:00-22:00 หรือ 05:00-21:00</p> <ul style="list-style-type: none"> - หลังจากบินลงแล้วให้ใช้ idle reverse thrust เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพการรองรับในการใช้ทางวิ่งสูงสุด ยกเว้นกรณีเพื่อความปลอดภัย <p>ในระหว่างเวลา 06:00-22:00 หรือ 05:00-21:00</p> <ul style="list-style-type: none"> - หลังจากบินลงแล้วห้ามใช้ idle reverse thrust ยกเว้นกรณีเพื่อความปลอดภัย
ข้อจำกัดการปฏิบัติการของเครื่องกำเนิดไฟฟ้าสำหรับอากาศยาน (APU operating restrictions)	ไม่อนุญาตให้ใช้ APU ของอากาศยาน ขณะอยู่ที่สนามบิน สนามบินมีบริการแหล่งสำรองไฟฟ้า (Ground Power Unit, GPU) อยู่ในบริเวณลานจอด หรือถ้าหากเป็นกรณีไฟฟ้าดับ จะมีแหล่งกำเนิดไฟฟ้าสำรอง	ห้ามใช้ APU ขณะที่อยู่สนามบิน ให้ใช้เครื่องกำเนิดไฟฟ้าจากนอกตัวอากาศยาน ยกเว้น กรณีมีความจำเป็นเท่านั้น

มาตรการลดเสียงจากอากาศยาน	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport)	สนามบินนานาชาติอัมสเตอร์ดัมส์ (Schiphol International Airport)
	แบบเคลื่อนที่ได้ (Mobile GPU) ไว้ให้บริการ	
ระบบแบ่งส่วนในการปฏิบัติการ (operating quota)	ไม่มี	ในปี ค.ศ. 2001 โควต้าสูงสุด 440,000 เที่ยวบินต่อปี ในปี ค.ศ. 2002 โควต้าสูงสุด 460,000 เที่ยวบินต่อปี ในปี ค.ศ. 2003 ใช้ระบบอื่น โดยใช้ total noise volume (TVG) ของ Lden(35 points), Lnight(25 points) และ Lmax (ตามจริง) ปัจจุบันจำกัดการบินช่วงเวลากลางคืน ห้ามไม่ให้มีการบินเลย ในระหว่างเวลา 22:00-06:00 หรือ 21:00-05:00
ข้อจำกัดการติดเครื่องยนต์เพื่อทดสอบ (engine run-up restrictions)	อนุญาตให้มีการทดสอบเครื่องยนต์ได้เป็นการชั่วคราวในสถานที่จัดไว้สำหรับการทดสอบและต้องใช่วิธีการที่จะทำให้เกิดเสียงดังให้น้อยที่สุดใน การทดสอบเครื่องยนต์ ดังนี้ 1. ISOLATE 1 ด้านทิศตะวันออกของโรงซ่อมบำรุง (Maintenance Hangar) ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริเวณลานจอดอากาศยาน ที่หันไปด้านทิศเหนือ 2. ISOLATE 2 บนทางขับ ส่วนซี ระหว่างทางขับ ซีแปด และทางขับซีสิบ และบริเวณลานจอดอากาศยานที่หันหน้าไปด้านทิศใต้	อนุญาตให้ทดสอบเครื่องยนต์ได้บางตำแหน่งเท่านั้น ในระหว่างเวลา 22:00-06:00 หรือ 21:00-05:00 ห้ามใช้ reverse thrust เกินกว่า idle reverse thrust
ข้อจำกัดการปฏิบัติการของเครื่องกำเนิดไฟฟ้า สำหรับอากาศยาน (APU operating restrictions)	ไม่อนุญาตให้ใช้ APU ของอากาศยาน ขณะอยู่ที่สนามบิน สนามบินมีบริการแหล่งสำรองไฟฟ้า (Ground Power Unit, GPU) อยู่ในบริเวณลานจอด หรือถ้าหากเป็นกรณีไฟฟ้าดับ จะมีแหล่งกำเนิดไฟฟ้าสำรองแบบเคลื่อนที่ได้ (Mobile GPU) ไว้ให้บริการ	ห้ามใช้ APU ขณะที่อยู่สนามบิน ให้ใช้เครื่องกำเนิดไฟฟ้าจากนอกตัวอากาศยาน ยกเว้น กรณีมีความจำเป็นเท่านั้น
ข้อจำกัดค่าใช้จ่ายเสียง (noise budget restrictions)	ไม่มี	มีไว้เพื่อเป็นการประกันว่า ระดับเสียงจะไม่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนดโดยเฉพาะในช่วงฤดูที่มีปริมาณการจราจรทางอากาศมาก จะมีการเก็บเงินเพิ่มจากสายการบินที่อากาศยานมีเสียงดังมาก

มาตรการลดเสียงจากอากาศยาน	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport)	สนามบินนานาชาติอัมสเตอร์ดัมส์ (Schiphol International Airport)
เงินที่เก็บเพิ่มเนื่องจากเสียงจากอากาศยาน (noise surcharges)	ไม่มี	มีระบบการเก็บเงินเพิ่มเนื่องจากเสียงจากอากาศยาน 2 ระบบ คือ ระบบที่จัดเก็บโดยรัฐบาล (government noise surcharges) และระบบที่จัดเก็บโดยสนามบิน (Aviation Charges) โดยอัตราใหม่เริ่มต้นวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2550
การวางแผนการใช้ที่ดินให้เหมาะสมกับเสียง	ไม่มี	การป้องกันเสียง (sound insulation) ให้อาคารและบ้านเรือน โครงการลดเสียงของรัฐบาล (จากเงินที่เก็บเพิ่มเนื่องจากเสียงอากาศยานโดยรัฐบาล) การปรับปรุงอาคาร ค่าใช้จ่ายในการป้องกันผลกระทบทางด้านเสียง การทำแผนที่เส้นเท่าระดับเสียง และเกณฑ์ระดับเสียงเพื่อการปรับปรุงอาคารและบ้านเรือน
ระบบติดตามตรวจสอบเสียง (noise monitoring system)	ไม่มี	และระบบการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยรอบสนามบิน (Noise Monitoring System, NMS)
ระบบการติดตามตรวจสอบเที่ยวบิน (flight track monitoring system)	ไม่มี	ใช้ควบคู่กับ ระบบการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยรอบสนามบิน (Noise Monitoring System, NMS)
เกณฑ์ระดับเสียง (Noise level limits)	หลังจากพฤศจิกายน ค.ศ.2006 ห้ามนำอากาศยานที่มีค่าระดับเสียงเกินกว่า 103 dB มาให้บริการของสนามบิน สายการบินบางสายถูกเรียกให้แสดงใบรับรองเสียงของอากาศยานเพื่อตรวจสอบค่าระดับเสียงของอากาศยานนั้นที่ได้รับการรับรอง	ใช้ระบบเดียวกับ airport curfews
ข้อจำกัดการใช้อากาศยานแบบ “Chapter 2”	ไม่มี	มวมากกว่า 75,000 ปอนด์ ห้ามใช้สนามบินในกลุ่มประเทศสหภาพยุโรป ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน ค.ศ.2002
การห้ามใช้อากาศยานแบบ “Chapter 2”	สนามบินตั้งอยู่ในประเทศที่เป็นรัฐภาคีของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 แต่ไม่ทราบว่าประเทศนี้รับเอาคำแนะนำขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ตามมติที่ประชุมครั้งที่ 28 (Resolution A28-3) มาใช้สำหรับกรยกเลิกอากาศยานแบบ “Chapter 2” หรือไม่	ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน ค.ศ.2002 อากาศยานต่ำกว่าความเร็วเสียง มวมากกว่า 75,000 ปอนด์ ที่จะใช้สนามบินในกลุ่มประเทศสหภาพยุโรป ต้องเป็นไปตามมาตรฐาน “Chapter 3”

มาตรการลดเสียงจากอากาศยาน	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport)	สนามบินนานาชาติอัมสเตอร์ดัมส์ (Schiphol International Airport)
ข้อกำหนดการใช้อากาศยานแบบ "Chapter 3"	ไม่มี	<p>อากาศยานที่มีใบรับรองเสียง แบบ "Chapter 3" โดยที่เป็นอากาศยานที่มีการปรับเครื่องยนต์จาก "Chapter 3" มีการจำกัดระยะเวลาการใช้งาน</p> <p>ถ้ามี bypass ratio น้อยกว่าหรือเท่ากับ 3 ไม่อนุญาตปฏิบัติการใหม่ และจำกัดไม่ให้บินขึ้นและบินลงระหว่าง 17:00-05:00 หรือ 16:00-06:00</p> <p>ถ้ามี bypass ratio มากกว่าไม่อนุญาตบินขึ้นระหว่าง 22:00-05:00 หรือ 21:00-04:00</p>
ที่มา: www.boeing.com/commercial/noise/schiphol.html และ www.boeing.com/commercial/noise/suvarnabhumi.html		