

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2019/133 НА КОМИСИЯТА**от 28 януари 2019 година****за изменение на Регламент (ЕС) 2015/640 по отношение на въвеждането на нови допълнителни спецификации за летателна годност**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 216/2008 ⁽¹⁾, и по-специално член 17, параграф 1, буква з) от него,

като има предвид, че:

- (1) С Регламент (ЕС) 2015/640 на Комисията ⁽²⁾ се посочват допълнителни изисквания за летателната годност на въздухоплавателните средства, чиито проекти вече са сертифицирани. Тези допълнителни изисквания за летателна годност са необходими, за да се подпомогне поддържането на летателната годност и подобряването на безопасността. Причината е, че когато сертификационните спецификации („CS“), издадени от Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (по-долу „Агенцията“) по силата на член 76, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2018/1139, се актуализират от Агенцията с цел гарантиране на тяхната целесъобразност, за конструирането или експлоатацията на въздухоплавателни средства, чиито проект вече е бил сертифициран, не се изисква съобразяване с актуализираните сертификационни спецификации.
- (2) Затова — с оглед поддържане на високо равнище на авиационна безопасност и на изискванията за опазване на околната среда в Европа — може да се окаже необходимо дадено въздухоплавателно средство да бъде съобразено с допълнителни изисквания за летателна годност, каквито не са били отправени от Агенцията при сертифицирането на проекта, защото не са били включени в актуалните по това време сертификационни спецификации. Настоящото изменение на Регламент (ЕС) 2015/640 се отнася до три стадия на CS.
- (3) Първо, през 1989 г. Обединените авиационни власти (JAA) въведоха нови стандарти за проектиране с оглед на динамичното състояние на местата в големите самолети, заемани от пътниците и екипажа, осигурявайки по-голяма защита на заемащите ги. Целта на тези стандарти бе да се намали рискът от нараняване или смърт в случай на аварийно кацане. Те бяха пренесени в сертификационните спецификации на Агенцията за големи самолети (CS-25), но се прилагат само за големи самолети, чиито проект е предложен за сертифициране след 1989 г. Предвид вероятността някои големи самолети да не отговарят на посочените стандарти, следва да бъдат въведени допълнителни спецификации за летателна годност. При обстойно отчитане на естеството на експлоатацията на големи самолети и риска при тях, като същевременно се поддържа висока и еднаква степен на безопасност на гражданското въздухоплаване в Европейския съюз, изглежда рационално и икономически ефективно тези допълнителни спецификации за летателна годност да бъдат въведени само за новопроизведените големи самолети, конструирани въз основа на вече сертифициран от Агенцията проект. Те не следва да се прилагат за местата в пилотската кабина, предвидени за екипажа, или за тези в самолетите с малко пътници, изпълняващи нередовни търговски въздухоплавателни операции при поискване, защото не се счита за рационално и икономически ефективно.
- (4) Второ, през 2009 г. Агенцията въведе в сертификационните спецификации за големите самолети (CS-25, изменение б) нови стандарти за запалимост за материалите за топлинна или звукова изолация с цел подобряване на определени характеристики на изолационните материали, използвани във фюзелажа, за да се предотврати разпространение и проникване на пламъка. Тези нови стандарти за запалимост се прилагат единствено за големите самолети, чиито проект е предложен за сертифициране след 2009 г. Доколкото някои големи самолети може да не отговарят на тези стандарти, следва да бъдат въведени допълнителни спецификации за летателна годност. При обстойно отчитане на естеството на експлоатацията на големи самолети и риска при тях, като същевременно се поддържа висока и еднаква степен на безопасност на гражданското въздухоплаване в Европейския съюз, изглежда рационално и икономически ефективно допълнителните спецификации за летателна годност, свързани с риска от разпространение на пламъка по време на полет, да бъдат въведени за новопроизведени големи самолети, конструирани въз основа на вече сертифициран от Агенцията проект. Те следва да се прилагат и за големите самолети в експлоатация, когато се подменят материалите за топлинна или звукова изолация. На последно място, допълнителните спецификации за летателна годност, свързани с риска от проникване на пламък в самолета след произшествие, следва да бъдат въведени за големите самолети с пътнически капацитет от 20 или повече души и да се прилагат само за новопроизведени самолети, конструирани въз основа на вече сертифициран от Агенцията проект.

⁽¹⁾ OBL 212, 22.8.2018 г., стр. 1.

⁽²⁾ Регламент (ЕС) 2015/640 на Комисията от 23 април 2015 г. относно допълнителни спецификации за летателна годност за даден тип експлоатация и за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 (OBL 106, 24.4.2015 г., стр. 18).

- (5) Трето, за да се намали постепенно въздействието на халона в противопожарното оборудване върху околната среда, Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), изменяйки приложение 6 на ИКАО, публикува нови стандарти, приложими от 15 декември 2011 г. За да отговарят на тези стандарти новопроизведените големи самолети и големи хеликоптери, чиито проекти вече са сертифицирани от Агенцията въз основа на сертификационните спецификации, позволяващи употребата на халон като подходящо противопожарно средство, за тях следва да бъдат въведени допълнителни спецификации за летателна годност.
- (6) Поради това Регламент (ЕС) 2015/640 на Комисията следва да бъде съответно изменен.
- (7) Мерките, предвидени в настоящия регламент, се основават на становището, дадено от Агенцията в съответствие с член 76, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1139.
- (8) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета, създаден съгласно член 127, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2018/1139,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕС) 2015/640 се изменя, както следва:

1) Член 2 се изменя, както следва:

а) буква б) се заменя със следното:

„б) „голям самолет“ означава самолет, в чието основание за сертифициране се съдържат сертификационните спецификации за големи самолети „CS-25“ или еквивалентни на тях спецификации“;

б) добавят се следните букви в) и г):

„в) „голям хеликоптер“ означава хеликоптер, в чието основание за сертифициране се съдържат сертификационните спецификации за големи витлокрили „CS-29“ или еквивалентни на тях спецификации;

г) „самолет с малко пътници“ означава самолет с максимална оперативна конфигурация на пътническите места:

1) до 19 места включително; или

2) до една трета включително от максималния пътнически седалков капацитет на самолета с типов сертификат, както е посочено в набора от данни на типовия сертификат (TCDS), при условие че са спазени следните две условия:

а) общият брой на пътническите места, одобрени да бъдат заети по време на рулиране, излитане и кацане, да не надхвърля 100 на палуба;

б) по време на рулиране, излитане и кацане максималната оперативна конфигурация на пътническите места във всяка отделна зона между двойките аварийни изходи (или всяка зона между двойка аварийни изходи и преграда в пътническия салон) да не надвишава една трета от сумарния брой на позволените пътнически места за двойките аварийни изходи, ограждащи тази зона (като се взема позволеният брой пътнически места за всяка двойка аварийни изходи, западен в основанието за сертифициране на самолета). За да се определи дали това ограничение по зони е спазено, при самолетите с деактивирани аварийни изходи се приема, че функционират всички аварийни изходи.“

2) Приложение I (част-26) се изменя в съответствие с приложението към настоящия регламент.

Член 2

Влизане в сила и прилагане

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в Официален вестник на Европейския съюз.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 28 януари 2019 година.

За Комисията
Председател
Jean-Claude JUNCKER

ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложение I се изменя, както следва:

1) Съдържанието се заменя със следното:

„СЪДЪРЖАНИЕ

ПОДЧАСТ А — ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

26.10 Компетентен орган

26.20 Временно неизправно оборудване

26.30 Доказване на изпълнение

ПОДЧАСТ Б — ГОЛЕМИ САМОЛЕТИ

26.50 Седалки, легла, предпазни колани и раменни колани

26.60 Аварийно кацане — динамично състояние

26.100 Разположение на аварийните изходи

26.105 Достъп до аварийните изходи

26.110 Маркировки на аварийните изходи

26.120 Вътрешно аварийно осветление и функциониране на аварийното осветление

26.150 Пътнически салон и пилотска кабина

26.155 Запалимост на обшивките на багажните помещения

26.156 Материали за топлинна и звукова изолация

26.160 Противопожарно обезопасяване на тоалетните

26.170 Пожарогасители

26.200 Звуково предупреждение за колесника

26.250 Системи за задвижване на вратата на пилотската кабина — загуба на работоспособност на един член на полетния екипаж

ПОДЧАСТ В — ГОЛЕМИ ХЕЛИКОПТЕРИ

26.400 Пожарогасители“

2) Въмква се следната точка 26.60:

„26.60 Аварийно кацане — динамично състояние

Операторите на големи самолети за търговски въздушен транспорт на пътници, сертифицирани на или след 1 януари 1958 г., чието първоначално индивидуално удостоверение за летателна годност е издадено на или след 18 февруари 2021 г., доказват, че пътниците, заемащи всяко едно от одобрените за заемане при рулиране, излитане и кацане места, са защитени при излагане на натоварване в условията на аварийно кацане. За доказателство се приема едно от следните:

- a) успешно преминати динамични изпитвания;
- б) гарантиращ същата безопасност рационален анализ, основан на динамични изпитвания на седалки с подобна конструкция.

Задължението, посочено в първа алинея, не се прилага за следните места:

- a) местата в пилотската кабина, предвидени за екипажа,
- б) местата в самолетите с малко пътници, изпълняващи нередовни търговски въздухоплавателни операции при поискване“.

3) Въмква се следната точка 26.156:

„26.156 Материали за топлинна и звукова изолация

Операторите на големи самолети за търговски въздушен транспорт, сертифицирани на или след 1 януари 1958 г., гарантират, че:

- a) за самолетите, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 18 февруари 2021 г. — при подмяна на материалите за топлинна и звукова изолация на или след 18 февруари 2021 г. новите материали имат огнеупорни свойства, предотвратяващи или намаляващи риска от разпространение на пламъка в самолета;
- б) за самолетите, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 18 февруари 2021 г. — материалите за топлинна и звукова изолация имат огнеупорни свойства, предотвратяващи или намаляващи риска от разпространение на пламъка в самолета;
- в) при самолетите, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 18 февруари 2021 г., с пътнически капацитет от 20 или повече души — монтираните в долната половина на самолета материали за топлинна и звукова изолация (в т.ч. средствата за прикрепяне на материалите към фюзелажа) имат огнеупорни свойства, които предотвратяват или намаляват риска от проникване на пламъка в самолета след произшествие и осигуряват условия за оцеляване в кабината за времето, необходимо за евакуацията на самолета.“

4) Въмква се следната точка 26.170:

„26.170 Пожарогасители

Операторите на големи самолети гарантират, че не използват халон като пожарогасително средство в следните видове пожарогасители:

- a) вградените пожарогасители във всички контейнери за кърпи, хартия или отпадъци в тоалетните на големи самолети, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 18 февруари 2020 г.;
- б) преносимите пожарогасители в големите самолети, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 18 май 2019 г.“.

5) Добавя се следната подчаст В:

„ПОДЧАСТ В — ГОЛЕМИ ХЕЛИКОПТЕРИ

26.400 Пожарогасители

Операторите на големи хеликоптери гарантират, че не използват халон като пожарогасително средство в следните видове пожарогасители:

- a) вградените пожарогасители за всеки контейнер за кърпи, хартия или отпадъци в тоалетните на големи хеликоптери, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 18 февруари 2020 г.;
 - б) преносимите пожарогасители в големите хеликоптери, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 18 май 2019 г.“.
-