

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2019/133 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 28ης Ιανουαρίου 2019

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/640 όσον αφορά την εισαγωγή νέων πρόσθετων προδιαγραφών αξιοπλοΐας

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια, καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 17 παράγραφος 1 στοιχείο η),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/640 της Επιτροπής ⁽²⁾ καθορίζει πρόσθετες απαιτήσεις αξιοπλοΐας αεροσκαφών, ο σχεδιασμός των οποίων έχει ήδη πιστοποιηθεί. Οι εν λόγω πρόσθετες απαιτήσεις αξιοπλοΐας είναι απαραίτητες για την υποστήριξη της διαρκούς αξιοπλοΐας και τη βελτίωση της ασφάλειας πτήσεων. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι, όταν οι προδιαγραφές πιστοποίησης (εφεξής «CS») που εκδίδονται από τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (εφεξής «ο Οργανισμός»), δυνάμει του άρθρου 76 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, επικαιροποιούνται από τον Οργανισμό προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι CS εξακολουθούν να αρμόζουν στον επιδιωκόμενο σκοπό, ένα αεροσκάφος του οποίου ο σχεδιασμός έχει ήδη πιστοποιηθεί δεν απαιτείται να πληροί την επικαιροποιημένη έκδοση των CS κατά την παραγωγή του ή κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του.
- (2) Επομένως, για να διατηρηθεί υψηλό επίπεδο ασφάλειας της αεροπορίας και περιβαλλοντικών απαιτήσεων στην Ευρώπη, θα ήταν ενδεχομένως αναγκαίο να καταστεί υποχρεωτική η συμμόρφωση των αεροσκαφών με πρόσθετες απαιτήσεις αξιοπλοΐας οι οποίες δεν είχαν καταστεί υποχρεωτικές από τον Οργανισμό κατά την πιστοποίηση του σχεδιασμού, επειδή τότε δεν είχαν περιληφθεί στις σχετικές CS. Η παρούσα τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/640 αφορά τρεις εξελίξεις των CS.
- (3) Πρώτον, το 1989 ο Σύνδεσμος Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας (JAA) εισήγαγε νέα πρότυπα σχεδιασμού για τις δυναμικές συνθήκες των καθισμάτων των επιβατών και του πληρώματος του θαλάμου επιβατών των μεγάλων αεροπλάνων, για μεγαλύτερη προστασία στους επιβάτες. Τα πρότυπα αυτά αποσκοπούσαν στον μετριασμό της διακινδύνευσης τραυματισμού ή θανάτου σε περίπτωση αναγκαστικής προσγείωσης. Τα εν λόγω πρότυπα μεταφέρθηκαν στις προδιαγραφές πιστοποίησης του Οργανισμού για μεγάλα αεροπλάνα (CS-25), αλλά εφαρμόζονται μόνο σε μεγάλα αεροπλάνα για τα οποία η αίτηση πιστοποίησης του σχεδιασμού υποβλήθηκε μετά το 1989. Δεδομένου ότι ορισμένα μεγάλα αεροπλάνα ενδέχεται να μην πληρούν τα εν λόγω πρότυπα, θα πρέπει, συνεπώς, να εισαχθούν πρόσθετες προδιαγραφές αξιοπλοΐας. Λαμβανομένων δεόντως υπόψη της φύσης και της διακινδύνευσης των πτητικών λειτουργιών των μεγάλων αεροπλάνων και για να διατηρηθεί, παράλληλα, υψηλό και ομοιόμορφο επίπεδο ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση, κρίνεται αναλογικό και αποδοτικό ως προς το κόστος να εισαχθούν οι εν λόγω πρόσθετες προδιαγραφές αξιοπλοΐας μόνο για τα προσφάτως νεότευκτα μεγάλα αεροπλάνα με βάση σχέδιο ήδη πιστοποιημένο από τον Οργανισμό. Οι εν λόγω πρόσθετες προδιαγραφές αξιοπλοΐας δεν θα πρέπει να εφαρμόζονται για τα καθίσματα του πληρώματος του θαλάμου διακυβέρνησης και τα καθίσματα σε αεροπλάνα χαμηλής πληρότητας που εκτελούν κατά παραγγελία έκτακτες πτητικές λειτουργίες εμπορικών αερομεταφορών, διότι δεν θεωρείται αναλογικό ή αποδοτικό ως προς το κόστος.
- (4) Δεύτερον, το 2009 ο Οργανισμός εισήγαγε στις προδιαγραφές πιστοποίησης για μεγάλα αεροπλάνα (τροποποίηση 6 των CS-25) νέα πρότυπα όσον αφορά την ευφλεκτότητα των υλικών θερμικής ή ακουστικής μόνωσης με τα οποία βελτιώνονται ορισμένα χαρακτηριστικά των μονωτικών υλικών που είναι εγκατεστημένα στην άτρακτο ώστε να ανθίστανται στη διάδοση ή τη διείσδυση φλόγας. Τα εν λόγω νέα πρότυπα όσον αφορά την ευφλεκτότητα εφαρμόζονται μόνο σε μεγάλα αεροπλάνα των οποίων η αίτηση πιστοποίησης του σχεδιασμού υποβλήθηκε μετά το 2009. Επειδή ορισμένα μεγάλα αεροπλάνα ενδέχεται να μην πληρούν τα εν λόγω πρότυπα, θα πρέπει να εισαχθούν πρόσθετες προδιαγραφές αξιοπλοΐας. Λαμβανομένων δεόντως υπόψη της φύσης και της διακινδύνευσης των πτητικών λειτουργιών μεγάλων αεροπλάνων και για να διατηρηθεί, παράλληλα, υψηλό και ομοιόμορφο επίπεδο ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση, κρίνεται αναλογικό και αποδοτικό ως προς το κόστος να εισαχθούν οι πρόσθετες προδιαγραφές αξιοπλοΐας για την αντιμετώπιση της διακινδύνευσης διάδοσης της φλόγας κατά την πτήση σε μεγάλα αεροπλάνα που έχουν παραχθεί πρόσφατα με βάση σχέδιο ήδη πιστοποιημένο από τον Οργανισμό. Οι εν λόγω πρόσθετες προδιαγραφές αξιοπλοΐας θα πρέπει επίσης να εφαρμόζονται σε μεγάλα αεροπλάνα τα οποία βρίσκονται σε λειτουργία όταν αντικαθίστανται τα υλικά θερμικής ή ακουστικής μόνωσης. Τέλος, οι πρόσθετες προδιαγραφές αξιοπλοΐας για την αντιμετώπιση της διακινδύνευσης διείσδυσης της φλόγας στο αεροπλάνο μετά από ατύχημα πρέπει να εισαχθούν για τα μεγάλα αεροπλάνα χωρητικότητας 20 ή περισσότερων επιβατών και να εφαρμόζονται μόνο για τα προσφάτως νεότευκτα αεροπλάνα με βάση σχέδιο ήδη πιστοποιημένο από τον Οργανισμό.

⁽¹⁾ ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2015/640 της Επιτροπής, της 23ης Απριλίου 2015, σχετικά με πρόσθετες προδιαγραφές αξιοπλοΐας για συγκεκριμένο τύπο πτητικών λειτουργιών και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 (ΕΕ L 106 της 24.4.2015, σ. 18).

- (5) Τρίτον, για τον σταδιακό μετριασμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του halon που χρησιμοποιείται στον εξοπλισμό πυρόσβεσης, ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) έχει εκδώσει νέα πρότυπα με την τροποποίηση του παραρτήματος 6 του ΔΟΠΑ που εφαρμόζεται από τις 15 Δεκεμβρίου 2011. Για τη συμμόρφωση με τα εν λόγω πρότυπα, θα πρέπει να εισαχθούν πρόσθετες προδιαγραφές αξιοπιστίας για τα προσφάτως νεότευκτα μεγάλα αεροπλάνα και μεγάλα ελικόπτερα των οποίων ο σχεδιασμός έχει ήδη πιστοποιηθεί από τον Οργανισμό με βάση τις προδιαγραφές πιστοποίησης που επέτρεψαν τη χρήση του halon ως κατάλληλου χημικού παράγοντα.
- (6) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/640 της Επιτροπής θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (7) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό βασίζονται στις γνώμες που εξέδωσε ο Οργανισμός σύμφωνα με το άρθρο 76 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.
- (8) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που συστάθηκε βάσει του άρθρου 127 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/640 τροποποιείται ως εξής:

(1) Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) «μεγάλο αεροπλάνο»: αεροπλάνο που έχει τις προδιαγραφές πιστοποίησης μεγάλων αεροπλάνων «CS-25» ή ισοδύναμες προδιαγραφές στη βάση πιστοποίησής του.»

β) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία γ) και δ):

«γ) «μεγάλο ελικόπτερο»: ελικόπτερο που έχει τις προδιαγραφές πιστοποίησης μεγάλων ελικοπτέρων «CS-29» ή ισοδύναμες προδιαγραφές στη βάση πιστοποίησής του·

δ) «αεροπλάνο χαμηλής πληρότητας»: αεροπλάνο στο οποίο η μέγιστη επιχειρησιακή διάταξη των θέσεων επιβατών είναι:

(1) έως και 19 θέσεις, ή·

(2) έως και το ένα τρίτο της μέγιστης χωρητικότητας θέσεων επιβατών του αεροπλάνου που έχει λάβει πιστοποίηση τύπου, όπως αναφέρεται στο φύλλο δεδομένων του πιστοποιητικού τύπου του αεροπλάνου (TCDS), εφόσον πληρούνται αμφότερες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) ο συνολικός αριθμός των θέσεων επιβατών που εγκρίνονται για χρήση κατά την τροχοδρόμηση, την απογείωση ή την προσγείωση δεν υπερβαίνει τις 100 ανά δάπεδο·

β) η μέγιστη επιχειρησιακή διάταξη θέσεων επιβατών κατά την τροχοδρόμηση, την απογείωση ή την προσγείωση σε οποιαδήποτε επιμέρους ζώνη μεταξύ ζευγών εξόδων κινδύνου (ή κάθε αδιέξοδης ζώνης) δεν υπερβαίνει το ένα τρίτο του αθροίσματος των επιτρεπτών θέσεων επιβατών για τα ζεύγη εξόδων κινδύνου που οριοθετούν την εν λόγω ζώνη (με χρήση του επιτρεπτού αριθμού θέσεων επιβατών για κάθε ζεύγος εξόδων κινδύνου όπως ορίζεται από την ισχύουσα βάση πιστοποίησης του αεροπλάνου). Για τον προσδιορισμό της συμμόρφωσης με αυτόν τον περιορισμό ζωνών, στην περίπτωση αεροπλάνου που έχει απενεργοποιημένες εξόδους κινδύνου, θεωρείται ότι όλες οι εξοδοί κινδύνου είναι λειτουργικές.».

(2) Το παράρτημα I (μέρος-26) τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 28 Ιανουαρίου 2019.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNCKER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το παράρτημα Ι τροποποιείται ως εξής:

- 1) ο πίνακας περιεχομένων αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΤΜΗΜΑ Α — ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

26.10 Αρμόδια αρχή

26.20 Προσωρινά ανενεργός εξοπλισμός

26.30 Απόδειξη συμμόρφωσης

ΤΜΗΜΑ Β — ΜΕΓΑΛΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ

26.50 Θέσεις, κλίνες, ζώνες και ιμάντες ασφαλείας

26.60 Έκτακτη προσγείωση — δυναμικές συνθήκες

26.100 Θέση των εξόδων κινδύνου

26.105 Πρόσβαση στις εξόδους κινδύνου

26.110 Σημάνσεις των εξόδων κινδύνου

26.120 Εσωτερικός φωτισμός των εξόδων κινδύνου και λειτουργία των φώτων κινδύνου

26.150 Εσωτερικό θαλάμου

26.155 Ευφλεκτότητα της επένδυσης του θαλάμου αεροσκαφών μεταφοράς φορτίου

26.156 Υλικά θερμικής ή ακουστικής μόνωσης

26.160 Πυροπροστασία αποχωρητηρίων

26.170 Πυροσβεστήρες

26.200 Ηχητικό σήμα του συστήματος προσγείωσης

26.250 Συστήματα λειτουργίας των θυρών του θαλάμου του πληρώματος πτήσης — αδιαθεσία χειριστή

ΤΜΗΜΑ Γ — ΜΕΓΑΛΑ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ

26.400 Πυροσβεστήρες»

- 2) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 26.60:

«26.60 Αναγκαστική προσγείωση — δυναμικές συνθήκες

Οι φορείς εκμετάλλευσης μεγάλων αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αερομεταφορές επιβατών και έλαβαν πιστοποίηση τύπου την 1η Ιανουαρίου 1958 ή μετά την εν λόγω ημερομηνία, των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοίας εκδίδεται για πρώτη φορά κατά ή μετά τη 18η Φεβρουαρίου 2021 πρέπει να αποδείξουν για κάθε σχέδιο τύπου θέσης που έχει εγκριθεί για χρήση κατά την τροχοδρόμηση, την απογείωση ή την προσγείωση, ότι ο επιβάτης προστατεύεται όταν εκτίθεται σε φορτία που προκύπτουν από καταστάσεις αναγκαστικής προσγείωσης. Η απόδειξη πραγματοποιείται με ένα από τα ακόλουθα μέσα:

α) επιτυχώς ολοκληρωμένες δυναμικές δοκιμές·

β) ορθολογική ανάλυση που παρέχει ισοδύναμη ασφάλεια, με βάση δυναμικές δοκιμές παρόμοιου σχεδίου τύπου θέσης.

Η υποχρέωση που καθορίζεται στην πρώτη παράγραφο δεν ισχύει για τις ακόλουθες θέσεις:

α) θέσεις του πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης,

β) καθίσματα σε αεροπλάνα χαμηλής πληρότητας, τα οποία εκτελούν μόνο κατά παραγγελία έκτακτες πτητικές λειτουργίες εμπορικών αερομεταφορών.»

3) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 26.156:

«26.156 Υλικά θερμικής ή ακουστικής μόνωσης

Οι φορείς εκμετάλλευσης μεγάλων αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αερομεταφορές και έλαβαν πιστοποίηση τύπου την 1η Ιανουαρίου 1958 ή μετά την εν λόγω ημερομηνία, εξασφαλίζουν ότι:

- α) για αεροπλάνα των οποίων το πρώτο ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας έχει εκδοθεί πριν από τη 18η Φεβρουαρίου 2021, όταν νέα υλικά θερμικής ή ακουστικής μόνωσης εγκαθίστανται προς αντικατάσταση κατά ή μετά τη 18η Φεβρουαρίου 2021, τα εν λόγω νέα υλικά έχουν χαρακτηριστικά αντίστασης στη διάδοση φλόγας τα οποία προλαμβάνουν ή μειώνουν τη διακινδύνευση διάδοσης της φλόγας στο αεροπλάνο·
- β) για αεροπλάνα για τα οποία το πρώτο ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας έχει εκδοθεί κατά ή μετά τη 18η Φεβρουαρίου 2021, τα υλικά θερμικής και ακουστικής μόνωσης διαθέτουν χαρακτηριστικά αντίστασης στη διάδοση φλόγας τα οποία προλαμβάνουν ή μειώνουν τον κίνδυνο διάδοσης της φλόγας στο αεροπλάνο·
- γ) για αεροπλάνα για τα οποία το πρώτο ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας έχει εκδοθεί κατά ή μετά τη 18η Φεβρουαρίου 2021 και χωρητικότητας 20 ή περισσότερων επιβατών, τα υλικά θερμικής και ακουστικής μόνωσης (συμπεριλαμβανομένων των μέσων στερέωσης των υλικών στην άτρακτο) που είναι εγκατεστημένα στο κατώτερο ήμισυ του αεροπλάνου διαθέτουν χαρακτηριστικά αντίστασης στη διείσδυση φλόγας τα οποία αποτρέπουν ή μειώνουν τη διακινδύνευση διείσδυσης της φλόγας στο αεροπλάνο μετά από ατύχημα και διασφαλίζουν συνθήκες επιβίωσης εντός του θαλάμου για το αναγκαίο χρονικό διάστημα εκκένωσης του αεροπλάνου.»

4) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 26.170:

«26.170 Πυροσβεστήρες

Οι φορείς εκμετάλλευσης μεγάλων αεροπλάνων εξασφαλίζουν ότι στους ακόλουθους πυροσβεστήρες δεν χρησιμοποιείται το halon ως πυροσβεστικός παράγοντας:

- α) ενσωματωμένοι πυροσβεστήρες για κάθε δοχείο συλλογής πετσετών, χαρτιών και αποβλήτων των αποχωρητηρίων σε μεγάλα αεροπλάνα των οποίων το πρώτο ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας έχει εκδοθεί κατά ή μετά τη 18η Φεβρουαρίου 2020·
- β) φορητοί πυροσβεστήρες σε μεγάλα αεροπλάνα των οποίων το πρώτο ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας έχει εκδοθεί κατά ή μετά τη 18η Μαΐου 2019.»

5) προστίθεται το ακόλουθο τμήμα Γ:

«ΤΜΗΜΑ Γ — ΜΕΓΑΛΑ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ

26.400 Πυροσβεστήρες

Οι φορείς εκμετάλλευσης μεγάλων ελικοπτέρων εξασφαλίζουν ότι στους ακόλουθους πυροσβεστήρες δεν χρησιμοποιείται halon ως πυροσβεστικός παράγοντας:

- α) ενσωματωμένοι πυροσβεστήρες για κάθε δοχείο συλλογής πετσετών, χαρτιών και αποβλήτων των αποχωρητηρίων σε μεγάλα ελικοπτερά των οποίων το πρώτο ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας έχει εκδοθεί κατά ή μετά τη 18η Φεβρουαρίου 2020·
 - β) φορητοί πυροσβεστήρες σε μεγάλα ελικοπτερά των οποίων το πρώτο ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας έχει εκδοθεί κατά ή μετά τη 18η Μαΐου 2019.»
-