

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2019/133 DELLA COMMISSIONE****del 28 gennaio 2019****che modifica il regolamento (UE) 2015/640 per quanto riguarda l'introduzione di specifiche di aeronavigabilità supplementari**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2018/1139, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e abroga il regolamento (CE) n. 216/2008 <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 17, paragrafo 1, lettera h),

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) 2015/640 della Commissione <sup>(2)</sup> stabilisce requisiti di aeronavigabilità supplementari per gli aeromobili la cui progettazione sia stata già certificata. Tali requisiti di aeronavigabilità supplementari sono necessari al mantenimento dell'aeronavigabilità e al miglioramento della sicurezza. Ciò è dovuto al fatto che, quando le specifiche di certificazione («CS») pubblicate dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea («l'Agenzia») a norma dell'articolo 76, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2018/1139 vengono aggiornate dall'Agenzia al fine di garantire che rimangano idonee allo scopo, un aeromobile la cui progettazione sia stata già certificata non è tenuto al rispetto della versione aggiornata delle CS al momento della sua produzione o durante il servizio.
- (2) Al fine di mantenere elevato il livello della sicurezza aerea e dei requisiti ambientali in Europa, potrebbe essere pertanto necessario imporre la conformità degli aeromobili ai requisiti di aeronavigabilità supplementari che non erano stati imposti dall'Agenzia al momento della certificazione della progettazione, in quanto detti requisiti non rientravano nelle CS pertinenti in quel momento. Questa modifica del regolamento (UE) 2015/640 riguarda tre evoluzioni delle CS.
- (3) In primo luogo, nel 1989 le autorità aeronautiche comuni (*Joint Aviation Authorities* - JAA) hanno introdotto nuove norme di progettazione per le condizioni dinamiche dei sedili per passeggeri ed equipaggio di cabina dei velivoli pesanti, migliorando in tal modo la protezione degli occupanti. Tali norme erano tese a ridurre il rischio di lesioni o decessi in caso di atterraggio di emergenza. Sono state recepite nelle specifiche di certificazione dell'Agenzia per i velivoli pesanti (CS-25), ma si applicano soltanto ai velivoli pesanti la cui certificazione di progettazione è stata richiesta dopo il 1989. Poiché alcuni velivoli pesanti potrebbero non rispettare tali norme, è opportuno introdurre specifiche di aeronavigabilità supplementari. Tenendo in debito conto la natura e il rischio delle operazioni con velivoli pesanti e, nel contempo, la necessità di mantenere un livello elevato e uniforme di sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione, si ritiene proporzionata ed efficiente sotto il profilo dei costi l'introduzione di tali specifiche di aeronavigabilità supplementari soltanto per i velivoli pesanti di nuova produzione la cui progettazione sia stata già certificata dall'Agenzia. Tali specifiche di aeronavigabilità supplementari non dovrebbero applicarsi ai sedili dell'equipaggio di condotta e ai sedili dei velivoli con un tasso di occupazione ridotto, utilizzati per operazioni di trasporto aereo commerciale su voli non di linea *on demand*, in quanto ciò non è ritenuto proporzionato o efficiente sotto il profilo dei costi.
- (4) In secondo luogo, nel 2009 l'Agenzia ha introdotto nelle specifiche di certificazione per velivoli pesanti (CS-25 Modifica 6) nuove norme in materia di infiammabilità riguardanti i materiali isolanti termici o acustici, volte a migliorare determinate caratteristiche dei materiali isolanti installati nella fusoliera per resistere alla propagazione e alla penetrazione delle fiamme. Queste nuove norme in materia di infiammabilità si applicano solo ai velivoli pesanti la cui certificazione di progettazione è stata richiesta dopo il 2009. Poiché alcuni velivoli pesanti potrebbero non rispettare tali norme, è opportuno introdurre specifiche di aeronavigabilità supplementari. Tenendo in debito conto la natura e il rischio delle operazioni con velivoli pesanti e, nel contempo, la necessità di mantenere un livello elevato e uniforme di sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione, si ritiene proporzionata ed efficiente sotto il profilo dei costi l'introduzione di specifiche di aeronavigabilità supplementari riguardanti il rischio di propagazione delle fiamme durante il volo per i velivoli pesanti di nuova produzione la cui progettazione sia stata già certificata dall'Agenzia. Queste specifiche di aeronavigabilità supplementari dovrebbero applicarsi anche ai velivoli pesanti in servizio, nel momento in cui si procede alla sostituzione dei materiali isolanti termici o acustici. Infine, per i velivoli pesanti aventi una capacità di 20 o più passeggeri, è opportuno introdurre specifiche di aeronavigabilità supplementari riguardanti il rischio di penetrazione delle fiamme nel velivolo a seguito di un incidente; tali specifiche dovrebbero applicarsi soltanto ai velivoli pesanti di nuova produzione la cui progettazione sia stata già certificata dall'Agenzia.

<sup>(1)</sup> GUL 212 del 22.8.2018, pag. 1.

<sup>(2)</sup> Regolamento (UE) 2015/640 della Commissione, del 23 aprile 2015, relativo a specifiche di aeronavigabilità supplementari per determinati tipi di operazioni e che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 (GU L 106 del 24.4.2015, pag. 18).

- (5) In terzo luogo, per mitigare gradualmente l'impatto ambientale dell'halon utilizzato nei sistemi antincendio l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) ha modificato l'allegato 6 ICAO e pubblicato nuove norme applicabili a decorrere dal 15 dicembre 2011. Per assicurare il rispetto di tali norme è opportuno introdurre specifiche di aeronavigabilità supplementari per i nuovi velivoli ed elicotteri pesanti la cui progettazione sia stata già certificata dall'Agenzia sulla base di specifiche di certificazione che consentivano l'utilizzo dell'halon come agente appropriato.
- (6) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) 2015/640 della Commissione.
- (7) Le misure di cui al presente regolamento si basano sul parere formulato dall'Agenzia a norma dell'articolo 76, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139.
- (8) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito a norma dell'articolo 127, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2018/1139,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### *Articolo 1*

Il regolamento (UE) 2015/640 è così modificato:

1) l'articolo 2 è così modificato:

a) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) “velivolo pesante”, si intende un velivolo dotato delle specifiche di certificazione per velivoli pesanti “CS-25” o equivalenti nella propria base di certificazione;»;

b) sono inserite le seguenti lettere c) e d):

«c) “elicottero pesante”, si intende un elicottero dotato delle specifiche di certificazione per aerogiri pesanti “CS-29” o equivalenti nella propria base di certificazione;

d) “velivolo con un tasso di occupazione ridotto”, si intende un velivolo avente una configurazione massima operativa di sedili passeggeri:

1) non superiore a 19 sedili, o

2) non superiore a un terzo della capacità massima di sedili passeggeri del velivolo omologato, di cui alla scheda delle caratteristiche del certificato di omologazione (TCDS) del velivolo, a condizione che siano soddisfatte entrambe le condizioni seguenti:

a) il numero totale di sedili passeggeri che possono essere occupati, come da omologazione, durante il rullaggio, il decollo o l'atterraggio è pari o inferiore a 100 per ponte;

b) la configurazione operativa massima di sedili passeggeri durante il rullaggio, il decollo o l'atterraggio in ciascuna area situata tra due uscite di emergenza (o in qualunque area senza sbocchi) è pari o inferiore a un terzo della somma dei sedili passeggeri consentiti per le coppie di uscite di emergenza che delimitano tale area (utilizzando la definizione di sedili passeggeri consentiti per ciascuna coppia di uscite di emergenza che figura nella pertinente base di certificazione del velivolo). Al fine di determinare la conformità alla suddetta delimitazione delle aree nel caso di un velivolo che abbia disattivato le uscite di emergenza, si suppone che tutte le uscite di emergenza siano funzionali.»;

2) l'allegato I (Parte 26) è modificato in conformità all'allegato del presente regolamento.

#### *Articolo 2*

#### **Entrata in vigore e applicazione**

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 28 gennaio 2019

*Per la Commissione*

*Il presidente*

Jean-Claude JUNCKER

---

## ALLEGATO

L'allegato I è così modificato:

1) l'indice è sostituito dal seguente:

«INDICE

CAPO A — DISPOSIZIONI GENERALI

26.10 Autorità competente

26.20 Equipaggiamento non operativo temporaneo

26.30 Dimostrazione della conformità

CAPO B — VELIVOLI PESANTI

26.50 Sedili, cuccette, bretelle di sicurezza e imbracature

26.60 Atterraggio di emergenza — condizioni dinamiche

26.100 Ubicazione delle uscite di emergenza

26.105 Accesso alle uscite di emergenza

26.110 Indicazioni delle uscite di emergenza

26.120 Illuminazione di emergenza interna e funzionamento delle luci di emergenza

26.150 Arredi dei compartimenti

26.155 Infiammabilità del rivestimento della stiva

26.156 Materiali isolanti termici o acustici

26.160 Protezione antincendio dei servizi igienici

26.170 Estintori

26.200 Allarme sonoro del carrello di atterraggio

26.250 Sistemi operativi della porta del compartimento dell'equipaggio di condotta — incapacità singola

CAPO C — ELICOTTERI PESANTI

26.400 Estintori»;

2) è inserito il seguente punto 26.60:

**«26.60 Atterraggio di emergenza — condizioni dinamiche**

Gli operatori di velivoli pesanti utilizzati per il trasporto aereo commerciale di passeggeri, omologati a partire dal 1° gennaio 1958 e il cui certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 18 febbraio 2021 devono dimostrare, per ciascun progetto di tipo di sedile omologato per essere occupato durante il rullaggio, il decollo o l'atterraggio, che l'occupante sia protetto se esposto a carichi derivanti dalle condizioni di atterraggio di emergenza. La dimostrazione è effettuata tramite uno dei seguenti mezzi:

- a) prove dinamiche completate con successo;
- b) analisi razionale in grado di assicurare un livello di sicurezza equivalente, sulla base di prove dinamiche di un progetto di tipo di sedile simile.

L'obbligo di cui al primo comma non si applica ai seguenti sedili:

- a) sedili dell'equipaggio di condotta,
- b) sedili dei velivoli con un tasso di occupazione ridotto, utilizzati soltanto per operazioni di trasporto aereo commerciale su voli non di linea *on demand*.»;

3) è inserito il seguente punto 26.156:

**«26.156 Materiali isolanti termici o acustici**

Gli operatori di velivoli pesanti utilizzati per il trasporto aereo commerciale, omologati a partire dal 1 ° gennaio 1958, assicurano che:

- a) per i velivoli il cui primo certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato prima del 18 febbraio 2021, qualora vengano installati nuovi materiali isolanti acustici o termici in sostituzione di quelli esistenti a partire dal 18 febbraio 2021, tali nuovi materiali presentano caratteristiche di resistenza alla propagazione delle fiamme che prevengono o riducono il rischio di propagazione delle fiamme nel velivolo;
- b) per i velivoli il cui primo certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato a partire dal 18 febbraio 2021, i materiali isolanti termici e acustici presentano caratteristiche di resistenza alla propagazione delle fiamme che prevengono o riducono il rischio di propagazione delle fiamme nel velivolo;
- c) per i velivoli il cui primo certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato a partire dal 18 febbraio 2021, aventi una capacità di 20 o più passeggeri, i materiali isolanti termici e acustici (compresi i mezzi di fissaggio dei materiali alla fusoliera) installati nella metà inferiore del velivolo hanno caratteristiche di resistenza alla penetrazione delle fiamme che prevengono o riducono il rischio di penetrazione delle fiamme nel velivolo a seguito di un incidente e garantiscono condizioni di sopravvivenza nella cabina per un periodo sufficiente all'evacuazione del velivolo.»;

4) è inserito il seguente punto 26.170:

**«26.170 Estintori**

Gli operatori di velivoli pesanti assicurano che i seguenti estintori non utilizzano halon come agente estinguente:

- a) estintori da parete per i tutti i contenitori per rifiuti presenti nelle toilette, destinati agli asciugamani, alla carta o ai rifiuti, nei velivoli pesanti il cui primo certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato a partire dal 18 febbraio 2020;
- b) estintori portatili nei velivoli pesanti il cui primo certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato a partire dal 18 maggio 2019.»;

5) è aggiunto il seguente capo C:

**«CAPO C — ELICOTTERI PESANTI**

**26.400 Estintori**

Gli operatori di elicotteri pesanti assicurano che i seguenti estintori non utilizzano halon come agente estinguente:

- a) estintori da parete per i tutti i contenitori per rifiuti presenti nelle toilette, destinati agli asciugamani, alla carta o ai rifiuti, negli elicotteri pesanti il cui primo certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato a partire dal 18 febbraio 2020;
  - b) estintori portatili negli elicotteri pesanti il cui primo certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato a partire dal 18 maggio 2019.».
-