

**REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2019/133 AL COMISIEI****din 28 ianuarie 2019****de modificare a Regulamentului (UE) 2015/640 în ceea ce privește introducerea de noi specificații de navigabilitate suplimentare**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 <sup>(1)</sup>, în special articolul 17 alineatul (1) litera (h),

întrucât:

- (1) Regulamentul (UE) 2015/640 al Comisiei <sup>(2)</sup> stabilește cerințe suplimentare de navigabilitate pentru aeronavele al căror proiect a fost deja certificat. Aceste cerințe suplimentare de navigabilitate sunt necesare pentru a sprijini continuitatea navigabilității și îmbunătățirile aduse siguranței. Motivul este că, în cazul în care specificațiile de certificare („CS”) emise de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (denumită în continuare „agenția”), în temeiul articolului 76 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 2018/1139, sunt actualizate de agenție pentru a se asigura că sunt în continuare adecvate scopului, nu se impune unei aeronave al cărei proiect a fost deja certificat să respecte versiunea actualizată a specificațiilor de certificare atunci când este fabricată sau în timp ce se află în exploatare.
- (2) Pentru a se menține un nivel ridicat al cerințelor în materie de siguranță a aviației și de mediu în Europa, ar putea fi necesar, prin urmare, să se impună respectarea de către aeronave a unor cerințe de navigabilitate suplimentare care nu au fost impuse de agenție la momentul certificării proiectului, deoarece nu au fost incluse în specificațiile de certificare relevante la momentul respectiv. Această modificare adusă Regulamentului (UE) 2015/640 se referă la trei evoluții ale specificațiilor de certificare.
- (3) În primul rând, în 1989, Autoritățile aeronautice comune (*Joint Aviation Authorities*, JAA) au introdus noi standarde de proiectare pentru condițiile dinamice ale scaunelor pentru pasageri și ale scaunelor pentru echipajul de cabină din avioanele de mare capacitate, oferind ocupanților o protecție mai bună. Aceste standarde au avut drept scop să reducă riscul de vătămare sau de deces în caz de aterizare de urgență. Ele au fost transpuse în specificațiile de certificare ale agenției pentru avioanele de mare capacitate (CS-25), dar se aplică numai avioanelor de mare capacitate pentru care certificarea proiectului a fost solicitată după 1989. Având în vedere că s-ar putea ca anumite avioane de mare capacitate să nu respecte standardele respective, ar trebui introduse, așadar, specificații de navigabilitate suplimentare. Având în vedere natura și riscul operațiunilor efectuate cu avioane de mare capacitate și menținând, în același timp, un nivel ridicat și uniform de siguranță a aviației civile în Uniune, se consideră proporționar și eficient din punctul de vedere al costurilor să se introducă respectivele specificații de navigabilitate suplimentare numai pentru avioanele de mare capacitate nou fabricate pe baza unui proiect care a fost deja certificat de către agenție. Aceste specificații de navigabilitate suplimentare nu ar trebui să se aplice scaunelor pentru echipajul din cabina de pilotaj și scaunelor din avioanele cu grad scăzut de ocupare care efectuează operațiuni de transport aerian comercial neregulat la cerere, deoarece se consideră că nu ar fi proporționar sau eficient din punctul de vedere al costurilor.
- (4) În al doilea rând, în 2009, agenția a introdus noi standarde de inflamabilitate pentru materialele folosite la izolarea termică sau acustică, care îmbunătățesc anumite caracteristici ale materialelor izolante instalate în fuzelaj pentru a se evita propagarea și penetrarea flăcărilor, prevăzute în specificațiile de certificare pentru avioanele de mare capacitate (CS-25 amendamentul 6). Aceste noi standarde de inflamabilitate se aplică numai avioanelor de mare capacitate pentru care certificarea proiectului a fost solicitată după anul 2009. Având în vedere că s-ar putea ca anumite avioane de mare capacitate să nu respecte standardele respective, ar trebui introduse specificații de navigabilitate suplimentare. Date fiind natura și riscul operațiunilor efectuate cu avioane de mare capacitate și menținând, în același timp, un nivel ridicat și uniform de siguranță a aviației civile în Uniune, se consideră proporționar și eficient din punctul de vedere al costurilor să se introducă specificațiile de navigabilitate suplimentare care abordează riscul de propagare a flăcărilor în timpul zborului pentru avioanele de mare capacitate nou fabricate pe baza unui proiect care a fost deja certificat de către agenție. Aceste specificații de navigabilitate suplimentare ar trebui să se aplice, de asemenea, avioanelor de mare capacitate care se află în exploatare, atunci când sunt înlocuite materialele pentru izolarea termică sau acustică. În sfârșit, specificațiile de navigabilitate suplimentare care abordează riscul de penetrare a flăcărilor în avion după un accident ar trebui să fie introduse pentru avioanele de mare capacitate cu o capacitate de minimum 20 de pasageri și ar trebui să se aplice numai avioanelor nou fabricate pe baza unui proiect care a fost deja certificat de către agenție.

<sup>(1)</sup> JO L 212, 22.8.2018, p. 1.<sup>(2)</sup> Regulamentul (UE) 2015/640 al Comisiei din 23 aprilie 2015 privind specificații de navigabilitate suplimentare pentru un anumit tip de operațiuni și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 (JO L 106, 24.4.2015, p. 18).

- (5) În al treilea rând, pentru a reduce treptat impactul asupra mediului al halonului utilizat în echipamentele de combatere a incendiilor, Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) a emis noi standarde prin modificarea anexei 6 a OACI aplicabilă de la 15 decembrie 2011. Pentru a se asigura conformarea cu aceste standarde, ar trebui introduse specificații de navigabilitate suplimentare pentru avioanele și elicopterele de mare capacitate nou fabricate ale căror proiecte au fost deja certificate de către agenție pe baza specificațiilor de certificare care au permis utilizarea halonului ca agent adecvat.
- (6) Prin urmare, Regulamentul (UE) 2015/640 al Comisiei ar trebui modificat în consecință.
- (7) Măsurile prevăzute în prezentul regulament au la bază avizele emise de agenție în conformitate cu articolul 76 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139.
- (8) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit în temeiul articolului 127 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 2018/1139,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### Articolul 1

Regulamentul (UE) 2015/640 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) «avion de mare capacitate» înseamnă un avion care are, în baza de certificare, specificația de certificare «CS-25» pentru avioane de mare capacitate sau un echivalent al acesteia;”

(b) se adaugă următoarele litere (c) și (d):

„(c) «elicopter de mare capacitate» înseamnă un elicopter care are, în baza de certificare, specificația de certificare «CS-29» pentru giravioane de mare capacitate sau un echivalent al acesteia;

(d) «avion cu grad scăzut de ocupare» înseamnă un avion care are o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri de:

1. până la 19 locuri inclusiv sau

2. până la o treime inclusiv din numărul maxim de locuri pentru pasageri din avionul cu o certificare de tip, astfel cum se indică în fișa de date a certificatului de tip (*Type Certificate Data Sheet*, TCDS) a avionului, dacă sunt îndeplinite ambele condiții de mai jos:

(a) numărul total de locuri pentru pasageri aprobate pentru ocupare în timpul rulării la sol, al decolării sau al aterizării nu depășește 100 pe punte;

(b) configurația maximă operațională a locurilor pentru pasageri în timpul rulării la sol, al decolării sau al aterizării în orice zonă individuală dintre perechile de ieșiri de urgență (sau orice zonă fără ieșire) nu depășește o treime din suma locurilor pentru pasageri autorizate pentru perechile de ieșiri de urgență care delimitează acea zonă (pe baza numărului de locuri pentru pasageri pentru fiecare pereche de ieșiri de urgență definit în baza de certificare aplicabilă a avionului). În scopul stabilirii conformării cu această limitare de zonă, în cazul unui avion care a dezactivat ieșirile de urgență, se presupune că toate ieșirile de urgență sunt funcționale.”

2. Anexa I (partea 26) se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

#### Articolul 2

### Intrarea în vigoare și aplicarea

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 28 ianuarie 2019.

*Pentru Comisie*  
*Președintele*  
Jean-Claude JUNCKER

---

## ANEXĂ

Anexa I se modifică după cum urmează:

1. Cuprinsul se înlocuiește cu următorul text:

## „CUPRINS

## SUBPARTEA A – DISPOZIȚII GENERALE

26.10 Autoritatea competentă

26.20 Echipamente aflate temporar în pană

26.30 Demonstrarea conformării

## SUBPARTEA B – AVIOANE DE MARE CAPACITATE

26.50 Scaune, cușete, centuri și hamuri

26.60 Aterizarea de urgență – condiții dinamice

26.100 Amplasarea ieșirilor de urgență

26.105 Accesul la ieșirile de urgență

26.110 Marcajul ieșirilor de urgență

26.120 Iluminare interioară în caz de urgență și funcționarea luminilor interioare de urgență

26.150 Interiorul compartimentelor

26.155 Inflamabilitatea căptușelii compartimentelor de marfă

26.156 Materialele de izolare termică sau acustică

26.160 Protecția toaletelor împotriva incendiilor

26.170 Extinctoare

26.200 Semnalul sonor al trenului de aterizare

26.250 Sisteme de acționare a ușii de acces la compartimentul echipajului de zbor – incapacitatea unui membru al echipajului de zbor

## SUBPARTEA C – ELICOPTERE DE MARE CAPACITATE

26.400 Extinctoare”.

2. Se introduce următorul punct 26.60:

**„26.60 Aterizarea de urgență – condiții dinamice**

Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial de pasageri, cu o certificare de tip acordată la 1 ianuarie 1958 sau după această dată, pentru care certificatul individual de navigabilitate este emis pentru prima oară la 18 februarie 2021 sau după această dată, demonstrează, pentru fiecare proiect de tip de scaun aprobat pentru ocupare în timpul rulării la sol, al decolării sau al aterizării, că ocupantul este protejat în caz de expunere la sarcini rezultate din condiții de aterizare de urgență. Protecția este demonstrată prin unul dintre următoarele mijloace:

- (a) încercări dinamice încheiate cu succes;
- (b) o analiză rațională care să asigure o siguranță echivalentă, bazată pe încercări dinamice pe un proiect de tip de scaun similar.

Obligația prevăzută la primul paragraf nu se aplică următoarelor scaune:

- (a) scaunele pentru echipajul din cabina de pilotaj,
- (b) scaunele din avioanele cu un grad scăzut de ocupare, care efectuează operațiuni de transport aerian comercial neregulat la cerere.”

3. Se introduce următorul punct 26.156:

**„26.156 Materialele de izolare termică sau acustică**

Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial, cu o certificare de tip emisă la 1 ianuarie 1958 sau după această dată, se asigură că:

- (a) pentru avioanele pentru care primul certificat individual de navigabilitate este emis înainte de 18 februarie 2021, atunci când sunt instalate noi materiale de izolare termică sau acustică drept înlocuitori la 18 februarie 2021 sau după această dată, respectivele materiale noi au caracteristici de rezistență la propagarea flăcărilor care împiedică sau reduc riscul de propagare a flăcărilor în avion;
- (b) pentru avioanele pentru care primul certificat individual de navigabilitate este emis la 18 februarie 2021 sau după această dată, materialele de izolare termică și acustică au caracteristici de rezistență la propagarea flăcărilor care împiedică sau reduc riscul de propagare a flăcărilor în avion;
- (c) pentru avioanele pentru care primul certificat individual de navigabilitate este emis la 18 februarie 2021 sau după această dată și care au o capacitate de minimum 20 de pasageri, materialele de izolare termică și acustică (inclusiv mijloacele de fixare a materialelor de fuzelaj) instalate în jumătatea inferioară a avionului au caracteristici de rezistență la propagarea flăcărilor care împiedică sau reduc riscul de penetrare a flăcărilor în avion după un accident și care asigură condiții de supraviețuire în cabină pe o perioadă de timp necesară pentru evacuarea avionului.”

4. Se introduce următorul punct 26.170:

**„26.170 Extinctoare**

Operatorii avioanelor de mare capacitate se asigură că următoarele extinctoare nu utilizează halon ca agent de stingere:

- (a) extinctoarele integrate instalate în toalete pentru fiecare recipient destinat colectării de prosoape, hârtie sau deșeuri în avioanele de mare capacitate pentru care primul certificat individual de navigabilitate a fost emis la 18 februarie 2020 sau după această dată;
- (b) extinctoarele portabile în avioanele de mare capacitate pentru care primul certificat individual de navigabilitate este emis la 18 mai 2019 sau după această dată.”

5. Se adaugă următoarea subparte C:

**„SUBPARTEA C – ELICOPTERE DE MARE CAPACITATE**

**26.400 Extinctoare**

Operatorii elicopterelor de mare capacitate se asigură că următoarele extinctoare nu utilizează halon ca agent de stingere:

- (a) extinctoarele integrate instalate în toalete pentru fiecare recipient destinat colectării de prosoape, hârtie sau deșeuri în elicopterele de mare capacitate pentru care certificatul individual de navigabilitate a fost emis pentru prima oară la 18 februarie 2020 sau după această dată;
  - (b) extinctoarele portabile în elicopterele de mare capacitate pentru care certificatul individual de navigabilitate este emis pentru prima oară la 18 mai 2019 sau după această dată.”
-