
**РЕГУЛАТИВА ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ (ЕУ) Бр. 2019/133
на КОМИСИЈАТА**

од 28 јануари 2019 година,

**со која се изменува и дополнува Регулатива (ЕУ) бр. 2015/640,
во врска со воведувањето на нови
дополнителни спецификации за пловидбеност**

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулативата (ЕУ) бр. 2018/1139 на Европскиот парламент и на Советот од 4 јули 2018 година, за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Агенција на Европската Унија за безбедност на воздухопловството, и за укинување на Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008 ⁽¹⁾, а особено член 17(1)(ж) од истата,

со оглед на тоа што:

- (1) Во Регулатива (ЕУ) бр. 2015/640 на Комисијата ⁽²⁾, се наведуваат дополнителни услови за пловидбеност на воздухопловите, за чии проекти веќе има издадени уверенија. Овие дополнителни услови за пловидбеност се потребни за поткрепа на континуираната пловидбеност и за подобрување на безбедноста. Имено, кога Агенцијата на Европската Унија за безбедност на воздухопловството („Агенцијата“) ги ажурира спецификациите за издавање на уверение („CS“), кои таа ги издала согласно член 76(3) од Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139, со цел CS и понатака да се соодветни за својата намена, од воздухоплов, за чии проект веќе постои уверение, нема да се бара да се придржува кон ажурираната верзија на CS, ако е во производство или ако се користи.
- (2) Со цел, во Европа да се одржи високо ниво на безбедност на воздухопловството и на условите за заштита на животната средина, можеби ќе има потреба на воздухопловите да им се наложи придржување кон дополнителните услови за пловидбеност, кои Агенцијата не ги налагала во времето на издавање на уверение за проект, бидејќи во тоа време тие не биле вклучени во релевантните CS. Оваа измена и дополнување на Регулатива (ЕУ) 2015/640 се однесува на три подобрувања/појаснувања на CS.

⁽¹⁾ Сл. весник. L 212, 22.8.2018 година, стр. 1.

⁽²⁾ Регулатива (ЕУ) бр. 2015/640 на Комисијата, од 23 април 2015 година, за дополнителни спецификации за пловидбеност за даден вид на операции и за изменување и дополнување на Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 (Сл. весник. L 106, 24.4.2015 година, стр. 18).

-
- (3) Прво, во 1989 година, Здружените воздухопловни власти (ЈАА) воведоа нови стандарди за проектирање за динамички услови за седиштата на патниците и кабинскиот персонал на големите авиони, нудејќи подобрена заштита на лицата во авионот. Целта на тие стандарди беше да се намали ризикот од повреди или смрт во случај на принудно слетување. Тие се пренесоа во спецификациите на Агенцијата за издавање на уверение за големи авиони (CS-25), но се применуваат само на големи воздухоплови, за кои барањето за издавање на уверение за проектот е поднесено после 1989 година. Бидејќи одредени големи авиони можеби не можат да се придржуваат кон тие стандарди, заради тоа треба да се воведат дополнителни спецификации за пловидбеност. Водејќи должно внимание на карактерот и ризикот на операциите со големи авиони, одржувајќи при тоа високо униформно ниво на безбедност на цивилното воздухопловство во Унијата, се смета дека е сразмерно и економично исплатливо да се воведат овие дополнителни спецификации за пловидбеност само за големите авиони, кои се ново произведени врз основа на проект, за кои Агенцијата веќе издала уверение. Овие дополнителни спецификации за пловидбеност не би требало да се применуваат на седиштата во пилотската кабина, нити на седиштата на авиони со помал капацитет на патници, со кои, на барање, се вршат нередовни комерцијални операции во воздушниот превоз, бидејќи се смета дека тоа не е нити сразмерно ни економски исплатливо.
- (4) Второ, Агенцијата во 2009 година, во спецификациите за издавање на уверение за големи авиони (CS – 25, измена и дополнување бр. 6) вовеле нови стандарди за запаливост на материјалот за топлинска, односно звучна изолација, со што се постигна подобрување на извесни карактеристики на изолацискиот материјал, кој е вграден во трупот за да се спречи ширењето и продирањето на огнот. Овие нови стандарди за запаливост се применуваат само на големи авиони, за кои барањето за издавање на уверение е поднесено по 2009 година. Бидејќи одредени големи авиони можеби не можат да се придржуваат кон тие стандарди, заради тоа треба да се воведат дополнителни спецификации за пловидбеност. Водејќи должно внимание на карактерот и ризикот од операциите со големи авиони, одржувајќи при тоа високо униформно ниво на безбедност на цивилното воздухопловство во Унијата, се смета дека е сразмерно и економично исплатливо да се воведат дополнителни спецификации за пловидбеност, со цел решавање на ризикот од ширење на оган за време на лет на големи авиони, кои се ново произведени врз основа на проект, за кои Агенцијата веќе издала уверение. Исто така, овие дополнителни спецификации за пловидбеност треба да се применуваат и на големи авиони кои се користат во времето на замена на материјалот за топлинска, односно звучна изолација. Конечно, дополнителните спецификации за пловидбеност, со цел решавање на ризикот од ширење на оган во авионот после несреќа, треба да се воведат за големите авиони со капацитет од 20 или повеќе патнички седишта, а да се применуваат само на авиони кои се ново произведени врз основа на проект за кои Агенцијата веќе издала уверение.
- (5) Трето, со цел постепено да се намалува влијанието кое врз животната средина го има халонот користен во опремата за противпожарна заштита, Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ИКАО) издаде нови стандарди, така што го измени и дополни Анекс 6 на ИКАО, а кои се применливи од 15 декември 2011 година. Со цел да се почитуваат тие стандарди, треба да се воведат дополнителни спецификации за пловидбеност на ново-произведените големи авиони и големи хеликоптери, за чии проекти Агенцијата веќе издала уверение, врз основа на

спецификациите за издавање на уверение, со кои се дозволува користење на халон како соодветен агенс.

- (6) Заради тоа, Регулативата (ЕУ) бр. 2015/640 треба соодветно да се измени и дополни.
- (7) Мерките кои се предвидуваат во оваа регулатива се засноваат врз мислењата на Агенцијата согласно член 76(1) од Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139.
- (8) Мерките кои се предвидуваат во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот, кој е основан со член 127(3) од Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139,

ЈА ДОНЕСЕ СЛЕДНАТА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Регулатива (ЕУ) бр. 2015/640 се менува и дополнува како што следи:

(1) Член 2 се менува и дополнува како што следи:

(а) точка (б) се заменува со следното:

'(б) „голем воздухоплов (*large aeroplane*)“ е авион, кој во својата основа за издавање на уверение има спецификации за издавање уверение за големи авиони „CS-25“ или еквивалентни;'

(б) се додаваат следните точки (в) и (г):

(в) „голем хеликоптер (*large helicopter*)“ е хеликоптер, кој во својата основа за издавање на уверение има спецификации за издавање уверение за големи хеликоптери „CS-29“ или еквивалентни;

(г) „воздухоплов со помал капацитет за патници (*low-occupancy aeroplane*)“ е авион, со конфигурација од најголем број на оперативни патнички седишта:

(1) до 19 и вклучително 19 седишта, или;

(2) до и вклучувајќи една третина од максималниот капацитет на патнички седишта за авион со уверение за тип, како што е наведено во техничките податоците (официјална спецификација на холмологиран тип) (TCDS), под услов дека се исполнети и двата од следните услови:

(а) одобриениот вкупен број на патнички седишта, на кои може да се седи за време на возење по земја, полетување или слетување не е поголем од 100 по палуба;

(б) конфигурацијата со најголем број на оперативни патнички седишта за време на возење по земја, полетување или слетување

во секоја поединечна зона помеѓу паровите на излезите во случај на опасност (или во која било крајна зона) не надминува една третина од збирот на дозволените патнички седишта за паровите на излезите во случај на опасност, кои ја ограничуваат таа зона (користејќи го бројот на дозволените патнички седишта за секој пар на излез во случај на опасност, како што е дефинирано со важечката основа за издавање на уверение на авион). За потребите на утврдување на придржувањето кон ова ограничување на зоните, во случај на воздухоплов чии излези во случај на опасност се деактивирани, се смета дека сите излези во случај на опасност се во функција.'

(2) Анекс I (Дел–26) се менува и дополнува согласно Анексот кон оваа регулатива.

Член 2

Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден од денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји членки.

Брисел, 28 јануари 2019 година.

За Комисијата
Претседател
Жан–Клод ЈУНКЕР

АНЕКС

Анексот I се менува и дополнува како што следи:

(1) табелата на содржината се заменува со следното:

'СОДРЖИНА

ПОДДЕЛ А – ОПШТИ ОДРЕДБИ

26.10 Надлежен орган

26.20 Привремено неисправна опрема

26.30 Доказ заусогласенот

ПОДДЕЛ Б – ГОЛЕМИ АВИОНИ

26.50 Седишта, легла, сигурносни појаси и прицврстување

26.60 Принудно слетување – динамични услови

26.100 Локација на излезите во итен случај

26.105 Пристап до излез во итен случај

26.110 Ознаки за излез во итен случај

26.120 Внатрешно осветлување за итен случај и функционирање на осветлувањето во итни случаи

26.150 Внатрешност на кабините

26.155 Ниво на запаливост на заштитниот материјал на одделот за товар

26.156 Материјал за топлинска или звучна изолација

26.160 Заштита од пожар во санитарните простории

26.170 Апарати за гасење пожар

26.200 Звучно предупредување при вклучување на опремата за слетување

26.250 Системи за работа на врата од пилотската кабина – едно лице онеспособено

ПОДДЕЛ В – ГОЛЕМИ ХЕЛИКОПТЕРИ

26.400 Апарати за гасење пожар';

(2) се вметнува следната точка 26.60:

'26.60 Принудно слетување – динамични услови

Операторите на големи авиони кои се користат во комерцијален воздушен превоз на патници, со уверение за тип издадено на или после 1 јануари 1958 година, и за кои поединечното уверение за пловидбеност за прв пат е издадено на или после 18 февруари 2021 година, за секој проект за тип на седиште, за кое постои одобрение да се седи во него за време на возење по земја, полетување или слетување докажуваат дека лицето во седиштето е заштитено кога е изложено на тежини/товар кои се јавуваат во услови на принудно слетување. Докажувањето се врши на еден од следните начини:

- (а) со успешно завршени динамички испитувања;
- (б) со анализа со која, врз основа на динамичките испитувања на сличен тип на проект на седишта, се докажува дека нивото на безбедност е еквивалентно.

Обврската која е поставена во првиот став не смее да се применува на следните седишта:

- (а) на седиштата во пилотската кабина/ седиштата за екипажот на летање,
- (б) на седиштата во авиони со помал капацитет на патници, кои се вклучени во операции на нередовен комерцијален воздушен превоз, кој се врши на барање.';

(3) се вметнува следната точка 26.156:

'26.156 Материјал за топлинска и звучна изолација

Операторите на големи авиони кои се користат во комерцијален воздушен превоз, со уверение за тип издадено на или после 1 јануари 1958 година, обезбедуваат дека:

- (а) за авионите за кои поединечното уверение за пловидбеност за прв пат е издадено на или после 18 февруари 2021 година, кога како замена се инсталира нов материјал за топлинска и звучна изолација на или после 18 февруари 2021 година, овој материјал е отпорен на ширење на пожар и со карактеристики за спречување или намалување на ризик од ширење на пожар во авионот;
- (б) за авионите за кои поединечното уверение за пловидбеност за прв пат е издадено на или после 18 февруари 2021 година, материјалот за топлинска и звучна изолација е отпорен на ширење на пожар и со карактеристики за спречување или намалување на ризик од ширење на пожар во авионот;
- (в) за авионите за кои поединечното уверение за пловидбеност за прв пат е

издадено на или после 18 февруари 2021 година, и со капацитет од 20 или повеќе патници, материјалот за топлинска и звучна изолација (вклучувајќи ги и начините за прицврстување на материјалот во трупот), кој се инсталира во долната половина на воздухопловот, е отпорен на ширење на пожар и со карактеристики за спречување или намалување на ризик од ширење на пожар во авионот после инцидент и обезбедува дека во кабината може да се преживее/услови за преживување во кабината, во временски период кој е потребен за евакуирање на авионот.';

(4) се вметнува следната точка 26.170:

'26.170 Апарати за гасење пожар

Операторите на големи авиони обезбедуваат дека во следните апарати не користат халон како средство за гасење пожар:

- (а) во вградените апарати за гасење пожар во секој санитарен јазол, кај местото за кантите за отпад, каде се фрлаат хартии за бришење, хартија или отпад во големи авиони, за кои поединечното уверение за пловидбеност за прв пат е издадено на или после 18 февруари 2020 година;
- (б) преносливи/подвижни апарати за гасење пожар во големи авиони, за кои поединечното уверение за пловидбеност за прв пат е издадено на или после 18 мај 2019.';

(5) се додава следниот Поддел В:

'ПОДДЕЛ В – ГОЛЕМИ ХЕЛИКОПТЕРИ

'26.400 Апарати за гасење пожар

Операторите на големи хеликоптери обезбедуваат дека во следните апарати не користат халон како средство за гасење пожар:

- (а) во вградените апарати за гасење пожар во секој санитарен јазол, кај местото за кантите за отпад, каде се фрлаат хартии за бришење, хартија или отпад во големи хеликоптери, за кои поединечното уверение за пловидбеност за прв пат е издадено на или после 18 февруари 2020 година;
- (б) преносливи/подвижни апарати за гасење пожар во големи хеликоптери, за кои поединечното уверение за пловидбеност за прв пат е издадено на или после 18 мај 2019.';
