

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2019/133**ze dne 28. ledna 2019,****kterým se mění nařízení (EU) 2015/640, pokud jde o zavedení dodatečných nových specifikací letové způsobilosti**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se zrušuje nařízení (ES) č. 216/2008 ⁽¹⁾, a zejména na čl. 17 odst. 1 písm. h) uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Komise (EU) 2015/640 ⁽²⁾ stanoví dodatečné požadavky na letovou způsobilost pro letadla, jejichž projekt již byl certifikován. Tyto dodatečné požadavky na letovou způsobilost jsou potřebné na podporu zachování letové způsobilosti a zvyšování bezpečnosti. Tato potřeba vyplývá z toho, že jakmile Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“) aktualizuje certifikační specifikace, které vydala podle čl. 76 odst. 3 nařízení (EU) 2018/1139, s cílem zajistit, aby tyto certifikační specifikace nadále splňovaly svůj účel, letadlo, jehož projekt již byl certifikován, nemusí při výrobě nebo v průběhu provozu tyto aktualizované certifikační specifikace splňovat.
- (2) V zájmu zachování vysoké úrovně bezpečnosti letectví a environmentálních požadavků v Evropě by proto mohlo být nezbytné stanovit pro letouny dodatečné požadavky na letovou způsobilost, jejichž dodržování agentura v době certifikace projektu ještě nepředepisovala, jelikož v daném okamžiku ještě nebyly zahrnuty do příslušných technických specifikací. Tato změna nařízení (EU) 2015/640 se týká tří případů vývoje certifikačních specifikací.
- (3) Za prvé, Sdružené letecké úřady (dále jen „JAA“) zavedly v roce 1989 nové konstrukční normy pro dynamické podmínky pro sedadla cestujících a palubních průvodčích ve velkých letounech, čímž se zlepšila ochrana osob na palubě. Cílem těchto norem bylo zmírnit riziko zranění nebo úmrtí v případě nouzového přistání. Tyto normy sice byly provedeny do certifikačních specifikací agentury pro velké letouny (CS-25), platí však pouze pro velké letouny, u nichž bylo o certifikaci projektu požádáno po roce 1989. Protože je možné, že určité velké letouny tyto normy nespĺňují, měly by být zavedeny dodatečné specifikace letové způsobilosti. S náležitým přihlédnutím k povaze a rizikům provozu velkých letounů a při zachování vysoké jednotné úrovně bezpečnosti civilního letectví v Unii se zavedení těchto dodatečných specifikací letové způsobilosti pouze pro velké letouny, které byly nově vyrobeny na základě projektu, který již byl agenturou certifikován, považuje za přiměřené a nákladově efektivní. Tyto dodatečné specifikace letové způsobilosti by se neměly vztahovat na sedadla posádky v pilotním prostoru a sedadla v letounech s nízkým počtem sedadel, které se využívají podle poptávky v nepravidelné obchodní letecké dopravě, jelikož se to nepovažuje za přiměřené nebo nákladově efektivní.
- (4) Za druhé, agentura v roce 2009 zavedla v certifikačních specifikacích pro velké letouny nové normy týkající se hořlavosti pro tepelné nebo zvukové izolační materiály, čímž se zlepšily určité vlastnosti izolačních materiálů montovaných do trupu s cílem zabránit šíření plamenů a jejich pronikání do letounu (CS-25 – změna 6). Tyto nové normy týkající se hořlavosti však platí pouze pro velké letouny, u nichž bylo o certifikaci projektu požádáno po roce 2009. Protože je možné, že určité velké letouny tyto normy nespĺňují, měly by být zavedeny dodatečné specifikace letové způsobilosti. S náležitým přihlédnutím k povaze a rizikům provozu velkých letounů a při zachování vysoké jednotné úrovně bezpečnosti civilního letectví v Unii se zavedení dodatečných specifikací letové způsobilosti, které by omezily riziko šíření plamenů během letu ve velkých letounech, které byly nově vyrobeny na základě projektu, který již byl agenturou certifikován, považuje za přiměřené a nákladově efektivní. Tyto dodatečné specifikace letové způsobilosti by měly platit rovněž pro velké letouny, které jsou v provozu během výměny tepelných nebo zvukových izolačních materiálů. Kromě toho by měly být zavedeny dodatečné specifikace letové způsobilosti vzhledem k riziku pronikání plamenů do letounu po havárii pro velké letouny s kapacitou pro 20 nebo více cestujících, které by platily pouze pro letouny nově vyrobené na základě projektu, který již byl agenturou certifikován.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ Nařízení Komise (EU) 2015/640 ze dne 23. dubna 2015 o dodatečných specifikacích letové způsobilosti pro daný druh provozu a o změně nařízení (EU) č. 965/2012 (Úř. věst. L 106, 24.4.2015, s. 18).

- (5) Za třetí, Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) vydala formou změny přílohy 6 ICAO nové normy, které platí od 15. prosince 2011 a kterými se má postupně zmírnit dopad halonu používaného v požárních zařízeních na životní prostředí. Aby byly tyto normy plněny, měly být zavedeny dodatečné specifikace letové způsobilosti pro nově vyrobené velké letouny a velké vrtulníky, jejichž projekty již byly agenturou certifikovány na základě certifikačních specifikací, které povolují používání halonu jako vhodného prostředku.
- (6) Nařízení Komise (EU) 2015/640 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.
- (7) Opatření stanovená tímto nařízením vycházejí ze stanovisek vydaných agenturou v souladu s čl. 76 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139.
- (8) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle čl. 127 odst. 3 nařízení (EU) 2018/1139,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (EU) 2015/640 se mění takto:

1) Článek 2 se mění takto:

a) písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) „velkým letounem“ se rozumí letoun, který má ve své certifikační předpisové základně certifikační specifikace pro velké letouny „CS-25“ nebo jim rovnocenné specifikace;“

b) doplňují se nová písmena c) a d), která znějí:

„c) „velkým vrtulníkem“ se rozumí vrtulník, který má ve své certifikační předpisové základně certifikační specifikace pro velká rotorová letadla „CS-29“ nebo jim rovnocenné specifikace;

d) „letounem s nízkým počtem sedadel“ se rozumí letoun s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující:

1) maximálně 19 sedadel, nebo

2) až do jedné třetiny maximální kapacity sedadel pro cestující typově osvědčeného letounu včetně, jak je uvedeno v příloze typového osvědčení letounu (TCDS), pokud jsou splněny obě tyto podmínky:

a) celkový počet sedadel pro cestující, která smí být obsazena při poježdění, vzletu nebo přistání, nepřekračuje 100 sedadel na jednu palubu;

b) maximální provozní konfigurace sedadel pro cestující při poježdění, vzletu nebo přistání v jakémkoli prostoru mezi dvojicemi nouzových východů (nebo ve slepém prostoru od nouzového východu dále) nepřekračuje jednu třetinu celkového počtu sedadel pro cestující, který je přípustný pro dvojice nouzových východů určených pro tento prostor (s využitím přípustného počtu sedadel pro cestující pro všechny dvojice nouzových východů, jak je stanoveno příslušnou certifikační předpisovou základnou letounu). Pro určení, zda je toto omezení v jednotlivých prostorech v případě letounů s deaktivovanými nouzovými východy splněno, se vychází z předpokladu, že jsou všechny nouzové východy funkční.“

2) Příloha I (část 26) se mění podle přílohy tohoto nařízení.

Článek 2

Vstup v platnost a použitelnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 28. ledna 2019.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER

PŘÍLOHA

Příloha I se mění takto:

1) obsah se nahrazuje tímto:

„OBSAH

HLAVA A – OBECNÁ USTANOVENÍ

26.10 Příslušný orgán

26.20 Dočasně nefunkční vybavení

26.30 Prokázání souladu

HLAVA B – VELKÉ LETOUNY

26.50 Sedadla, lůžka, dvou- a vícebodové bezpečnostní pásy

26.60 Nouzové přistání – dynamické podmínky

26.100 Umístění nouzových východů

26.105 Přístup k nouzovým východům

26.110 Označení nouzových východů

26.120 Nouzové osvětlení interiéru a fungování nouzových světel

26.150 Interiéry jednotlivých prostor

26.155 Hořlavost obložení nákladového prostoru

26.156 Tepelné nebo zvukové izolační materiály

26.160 Ochrana proti požáru na toaletě

26.170 Hasicí přístroje

26.200 Zvuková výstraha podvozku

26.250 Systémy ovládání dveří pilotního prostoru – ztráta pracovní schopnosti jediného člena

HLAVA C – VELKÉ VRTULNÍKY

26.400 Hasicí přístroje“;

2) doplňuje se nový bod 26.60, který zní:

„26.60 Nouzové přistání – dynamické podmínky

Provozovatelé velkých letounů užívaných pro obchodní leteckou přepravu cestujících, které získaly typové osvědčení dne 1. ledna 1958 nebo později, pro něž je individuální osvědčení letové způsobilosti vydáno poprvé dne 18. února 2021 nebo později, musí pro každý konstrukční návrh sedadla, jehož obsazení bylo schváleno pro pojíždění, vzlet nebo přistání, prokázat, že osoba na tomto sedadle je chráněna proti působení zátěže vyplývající z podmínek nouzového přistání. Prokázání se provede jedním z těchto způsobů:

- a) úspěšně ukončené dynamické zkoušky;
- b) racionální analýza poskytující rovnocennou bezpečnost na základě dynamických zkoušek sedadla podobného konstrukčního návrhu.

Povinnost stanovená v prvním odstavci se nevztahuje na tato sedadla:

- a) sedadla posádky v pilotním prostoru;
- b) sedadla v letounech s malým počtem sedadel, které se používají pro nepravidelný provoz v obchodní letecké dopravě na vyžádání.“;

3) doplňuje se nový bod 26.156, který zní:

„26.156 Tepelné nebo zvukové izolační materiály

Provozovatelé velkých letounů užívaných pro obchodní leteckou dopravu, které získaly typové osvědčení dne 1. ledna 1958 nebo později, zajistí, aby:

- a) u letounů, pro něž bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti před 18. února 2021, při výměně tepelných nebo zvukových izolačních materiálů dne 18. února 2021 nebo později tyto nové materiály vykazovaly takovou odolnost vůči plamenům, která zabrání riziku šíření plamenů v letounu, nebo toto riziko omezí;
- b) u letounů, pro něž bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti před 18. února 2021 nebo později, vykazovaly tepelné a zvukové izolační materiály takovou odolnost vůči plamenům, která zabrání riziku šíření plamenů v letounu, nebo toto riziko omezí;
- c) u letounů, pro něž bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti 18. února 2021 nebo později, s kapacitou 20 nebo více cestujících vykazovaly tepelné a zvukové izolační materiály (včetně prostředků pro upevnění těchto materiálů k trupu) zastavěné ve spodní polovině letadla takovou odolnost vůči pronikání plamenů do letounu, která po havárii zabrání riziku pronikání plamenů do letounu, nebo toto riziko omezí, čímž se v kabině pro dobu potřebnou k evakuaci letounu zajistí podmínky pro přežití.“;

4) doplňuje se nový bod 26.170, který zní:

„26.170 Hasicí přístroje

Provozovatelé velkých letounů zajistí, aby se v těchto hasicích přístrojích jako hasicí prostředek nepoužíval halon:

- a) vestavěné hasicí přístroje na toaletách pro každou nádobu zachycující ručníky, papír nebo odpad ve velkých letounech, pro něž je individuální osvědčení letové způsobilosti vydáno poprvé dne 18. února 2020 nebo později;
- b) přenosné hasicí přístroje ve velkých letounech, pro něž bylo první individuální osvědčení letové způsobilosti vydáno dne 18. května 2019 nebo později.“;

5) doplňuje se nová hlava C, která zní:

„HLAVA C – VELKÉ VRTULNÍKY

26.400 Hasicí přístroje

Provozovatelé velkých vrtulníků zajistí, aby se v těchto hasicích přístrojích jako hasicí prostředek nepoužíval halon:

- a) vestavěné hasicí přístroje na toaletách pro každou nádobu zachycující ručníky, papír nebo odpad ve velkých vrtulnících, pro něž bylo individuální osvědčení letové způsobilosti vydáno poprvé dne 18. února 2020 nebo později;
 - b) přenosné hasicí přístroje ve velkých vrtulnících, pro něž bylo první individuální osvědčení letové způsobilosti vydáno dne 18. května 2019, nebo později.“
-