

PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/133**od 28. siječnja 2019.****o izmjeni Uredbe (EU) 2015/640 u vezi s uvođenjem novih dodatnih specifikacija u pogledu plovidbenosti**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa, i o stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 216/2008 ⁽¹⁾, a posebice njezin članak 17. stavak 1. točku (h),

budući da:

- (1) Uredbom Komisije (EU) 2015/640 ⁽²⁾ utvrđuju se dodatni zahtjevi u pogledu plovidbenosti zrakoplova, čiji je projekt već certificiran. Ti su dodatni zahtjevi u pogledu plovidbenosti potrebni za potporu kontinuiranoj plovidbenosti i poboljšanjima sigurnosti. Naime, kada Agencija Europske unije za sigurnost zračnog prometa („Agencija”) ažurira certifikacijske specifikacije („CS”) koje je izdala na temelju članka 76. stavka 3. Uredbe (EU) 2018/1139 kako bi one i dalje bile svrsishodne, ne zahtijeva se da zrakoplov čiji je projekt već certificiran bude u skladu s ažuriranom verzijom CS-a ako je u proizvodnji ili u uporabi.
- (2) Stoga, kako bi se u Europi održala visoka razina sigurnosti zračnog prometa i zahtjeva u pogledu zaštite okoliša, bit će možda potrebno propisati obvezu usklađenosti zrakoplova s dodatnim zahtjevima u pogledu plovidbenosti koje Agencija u vrijeme certificiranja projekta nije zahtijevala jer u to vrijeme nisu bili uključeni u relevantni CS. Ova izmjena Uredbe (EU) 2015/640 odnosi se na tri razvoja CS-a.
- (3) Prvo, zajedničke zrakoplovne vlasti (JAA) 1989. su uvele nove projektne standarde za dinamičke uvjete sjedala za putnike i kabinsko osoblje u velikim zrakoplovima, čime je poboljšana njihova zaštita. Tim se standardima htjelo umanjiti rizik od ozljede ili smrti u slučaju prisilnog slijetanja. Preneseni su u certifikacijske specifikacije Agencije za velike zrakoplove (CS-25), ali primjenjuju se samo na velike zrakoplove za koje je zahtjev za certificiranje projekta podnesen nakon 1989. Budući da određeni veliki zrakoplovi možda neće udovoljavati tim standardima, trebalo bi uvesti dodatne specifikacije u pogledu plovidbenosti. Uzimajući u obzir prirodu i rizik operacija s velikim zrakoplovima, održavajući pritom visoku i ujednačenu razinu sigurnosti civilnog zračnog prometa u Uniji, smatra se da je razmjerno i ekonomično uvesti navedene dodatne specifikacije u pogledu plovidbenosti samo za velike zrakoplove novoprodukcije na temelju projekta koji je Agencija već certificirala. Te dodatne specifikacije u pogledu plovidbenosti ne bi se trebale primjenjivati na sjedala za letačku posadu ni na sjedala u zrakoplovima manjeg putničkog kapaciteta kojima se na zahtjev izvode neredovite komercijalne operacije zračnog prijevoza jer se to ne smatra ni razmjernim ni ekonomičnim.
- (4) Drugo, Agencija je 2009. u certifikacijske specifikacije za velike zrakoplove (CS-25, izmjena 6) uvela nove standarde o gorivosti materijala za toplinsku odnosno zvučnu izolaciju, čime su poboljšane određene karakteristike izolacijskih materijala ugrađenih u trup kako bi se otežalo širenje i prodiranje vatre. Ti novi standardi o gorivosti primjenjuju se samo na velike zrakoplove za koje je zahtjev za certificiranje projekta podnesen nakon 2009. Budući da određeni veliki zrakoplovi možda neće udovoljavati tim standardima, trebalo bi uvesti dodatne specifikacije u pogledu plovidbenosti. Uzimajući u obzir prirodu i rizik operacija s velikim zrakoplovima, održavajući pritom visoku i ujednačenu razinu sigurnosti civilnog zračnog prometa u Uniji, smatra se da je, kako bi se umanjio rizik od širenja vatre, razmjerno i ekonomično uvesti dodatne specifikacije u pogledu plovidbenosti za velike zrakoplove novoprodukcije na temelju projekta koji je Agencija već certificirala. Te dodatne specifikacije u pogledu plovidbenosti trebale bi se primjenjivati i na velike zrakoplove koji su u vrijeme zamjene materijala za toplinsku odnosno zvučnu izolaciju već u upotrebi. Konačno, dodatne specifikacije u pogledu plovidbenosti kojima se umanjuje rizik od prodiranja vatre u zrakoplov uslijed nesreće trebale bi se uvesti za velike zrakoplove kojima se može prevesti najmanje 20 putnika, a primjenjivati bi se trebale samo za zrakoplove novoprodukcije na temelju projekta koji je Agencija već certificirala.

⁽¹⁾ SL L 212, 22.8.2018., str. 1.

⁽²⁾ Uredba Komisije (EU) 2015/640 od 23. travnja 2015. o dodatnim specifikacijama u pogledu plovidbenosti za određenu vrstu operacija i o izmjeni Uredbe (EU) br. 965/2012 (SL L 106, 24.4.2015., str. 18.).

- (5) Treće, kako bi se postupno umanjio učinak koji na okoliš ima halon koji se nalazi u protupožarnoj opremi, Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO) izdala je nove standarde tako što je izmijenila Prilog 6. ICAO-a, što se primjenjuje od 15. prosinca 2011. Kako bi se ti standardi poštovali, dodatne specifikacije u pogledu plovivosti trebale bi se uvesti za novoproducirane velike zrakoplove i velike helikoptere čiji je projekt Agencija već certificirala na temelju certifikacijskih specifikacija kojima je dopuštena uporaba halona kao odgovarajućeg agensa.
- (6) Uredbu Komisije (EU) 2015/640 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti.
- (7) Mjere predviđene ovom Uredbom temelje se na mišljenjima Agencije u skladu s člankom 76. stavkom 1. Uredbe (EU) 2018/1139.
- (8) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora osnovanog člankom 127. stavkom 3. Uredbe (EU) 2018/1139,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Uredba (EU) 2015/640 mijenja se kako slijedi:

(1) članak 2. mijenja se kako slijedi:

(a) točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) „veliki zrakoplov” znači zrakoplov koji u svojoj osnovi certifikacije ima certifikacijske specifikacije za velike zrakoplove „CS-25” ili jednakovrijedne;”;

(b) dodaju se točke (c) i (d) kako slijedi:

„(c) „veliki helikopter” znači helikopter koji u svojoj osnovi certifikacije ima certifikacijske specifikacije za velike rotokoptere „CS-29” ili jednakovrijedne;

(d) „zrakoplov manjeg putničkog kapaciteta” znači zrakoplov u kojem najveći operativni broj putničkih sjedala ne nadilazi nešto od sljedećeg:

(1) 19 sjedala, ili;

(2) trećinu maksimalnog kapaciteta putničkih sjedala zrakoplova certificiranog tipa, kako je navedeno u listi podataka certifikata tipa (TCDS) zrakoplova, pod uvjetom da su ispunjena oba sljedeća uvjeta:

(a) ukupan broj putničkih sjedala koje se može zauzeti tijekom taksiranja, polijetanja ili slijetanja nije veći od 100 po palubi;

(b) najveći operativni broj putničkih sjedala tijekom taksiranja, polijetanja ili slijetanja ni u jednoj pojedinoj zoni omeđenoj parovima izlaza za nuždu (isto tako, ni u kojoj krajnjoj zoni) ne nadilazi trećinu zbroja dopuštenih putničkih sjedala za parove izlaza za nuždu koji omeđuju tu zonu (uzimajući podatak o dopuštenom broju putničkih sjedala za svaki par izlaza za nuždu kako je definirano primjenjivom osnovom certifikacije zrakoplova). Za potrebe utvrđivanja poštovanja tog ograničenja za zone, ako je riječ o zrakoplovu čiji su izlazi za nuždu deaktivirani, smatra se da su svi izlazi za nuždu u funkciji.”.

(2) Prilog I. (dio-26) mijenja se u skladu s Prilogom ovoj Uredbi.

Članak 2.

Stupanje na snagu i primjena

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 28. siječnja 2019.

Za Komisiju
Predsjednik
Jean-Claude JUNCKER

PRILOG

Prilog I. mijenja se kako slijedi:

(1) tablica sadržaja zamjenjuje se sljedećim:

„SADRŽAJ:

PODDIO A – OPĆE ODREDBE

26.10 Nadležno tijelo

26.20 Privremeno neispravna oprema

26.30 Dokazivanje sukladnosti

PODDIO B – VELIKI ZRAKOPLOVI

26.50 Sjedala, ležajevi, sigurnosni pojasevi i uprtači

26.60 Prisilno slijetanje – dinamički uvjeti

26.100 Položaj izlaza za nuždu

26.105 Pristup izlazima za nuždu

26.110 Oznake izlaza za nuždu

26.120 Unutarnje osvjjetljenje za hitne slučajeve i rad osvjjetljenja u hitnim slučajevima

26.150 Unutrašnjost odjeljka

26.155 Gorivost zaštitnog materijala odjeljka za teret

26.156 Materijali za toplinsku ili zvučnu izolaciju

26.160 Zaštita od požara u sanitarnom čvoru

26.170 Aparati za gašenje požara

26.200 Zvučno upozorenje za stajni trap

26.250 Sustavi za rad vrata odjeljka pilotske kabine – jedna osoba onesposobljena

PODDIO C – VELIKI HELIKOPTERI

26.400 Aparati za gašenje požara”;

(2) umeće se točka 26.60:

„26.60 Prisilno slijetanje – dinamički uvjeti

Operateri velikih zrakoplova korištenih u komercijalnom zračnom prijevozu putnika čiji je tip certificiran najranije 1. siječnja 1958., a za koje je pojedina svjedodžba o plovibnosti prvi put izdana najranije 18. veljače 2021. za svaki tip konfiguracije sjedala odobrenih za zauzimanje tijekom taksiranja, uzlijetanja ili slijetanja dokazuju da je osoba u sjedalu zaštićena od sila koje nastaju u uvjetima prisilnog slijetanja. To se dokazuje na jedan od sljedećih načina:

(a) prolaskom na dinamičkom ispitivanju;

(b) analizom kojom se, na temelju dinamičkog ispitivanja sličnog tipa konfiguracije sjedala, dokazuje da je razina sigurnosti ekvivalentna.

Obveza utvrđena prvim stavkom ne primjenjuje se na sljedeća sjedala:

(a) sjedala za letačku posadu;

(b) sjedala u zrakoplovima manjeg putničkog kapaciteta koji služe samo za neredovite komercijalne operacije zračnog prijevoza koje se izvode na zahtjev.”;

(3) umeće se točka 26.156:

„26.156 Materijali za toplinsku ili zvučnu izolaciju

Operateri velikih zrakoplova koji se koriste u komercijalnom zračnom prijevozu, a čiji je tip certificiran najranije 1. siječnja 1958., osiguravaju sljedeće:

- (a) kad je riječ o zrakoplovima za koje je prva pojedina svjedodžba o plovidbenosti izdana prije 18. veljače 2021., a kada se novim materijalima za toplinsku ili zvučnu izolaciju postojeći zamjenjuju najranije 18. veljače 2021., ti novi materijali otporni su na širenje vatre i sprječavaju ili smanjuju rizik od širenja vatre u zrakoplovu;
- (b) kad je riječ o zrakoplovima za koje je prva pojedina svjedodžba o plovidbenosti izdana najranije 18. veljače 2021., materijali za toplinsku i zvučnu izolaciju otporni su na širenje vatre i sprječavaju ili smanjuju rizik od širenja vatre u zrakoplovu;
- (c) kad je riječ o zrakoplovima za koje je prva pojedina svjedodžba o plovidbenosti izdana najranije 18. veljače 2021., a kapaciteta su barem 20 putnika, materijali za toplinsku i zvučnu izolaciju (uključujući sredstva njihova pričvršćivanja u trup) ugrađeni u donjoj polovini zrakoplova otporni su na prodiranje vatre i sprječavaju ili smanjuju rizik prodiranja vatre u zrakoplov uslijed nesreće te osiguravaju da se u kabini može preživjeti da bi se stigao evakuirati zrakoplov.”;

(4) umeće se točka 26.170:

„26.170 Aparati za gašenje požara

Operateri velikih zrakoplova osiguravaju da se u sljedećim aparatima kao sredstvo za gašenje požara ne koristi halon:

- (a) ugrađenim aparatima za gašenje pri mjestu za bacanje maramica, papira ili otpada u svakom sanitarnom čvoru u velikim zrakoplovima za koje je prva pojedina svjedodžba o plovidbenosti izdana najranije 18. veljače 2020.;
- (b) prenosivim aparatima za gašenje požara u velikim zrakoplovima za koje je prva pojedina svjedodžba o plovidbenosti izdana najranije 18. svibnja 2019.”;

(5) dodaje se sljedeći poddio C:

„PODDIO C – VELIKI HELIKOPTERI

26.400 Aparati za gašenje požara

Operateri velikih helikoptera osiguravaju da se u sljedećim aparatima kao sredstvo za gašenje požara ne koristi halon:

- (a) ugrađenim aparatima za gašenje pri mjestu za bacanje maramica, papira ili otpada u svakom sanitarnom čvoru u velikim helikopterima za koje je pojedina svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana najranije 18. veljače 2020.;
 - (b) prenosivim aparatima za gašenje požara u velikim helikopterima za koje je pojedina svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana najranije 18. svibnja 2019.”.
-