

A BIZOTTSÁG (EU) 2019/133 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**(2019. január 28.)****az (EU) 2015/640 rendeletnek egyes új kiegészítő légialkalmassági előírások bevezetése tekintetében történő módosításáról**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 216/2008/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2018. július 4-i (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 17. cikke (1) bekezdésének h) pontjára,

mivel:

- (1) Az (EU) 2015/640 bizottsági rendelet ⁽²⁾ kiegészítő légialkalmassági előírásokat határoz meg az olyan légi járművek tekintetében, amelyek terve már rendelkezik tanúsítással. E kiegészítő légialkalmassági előírások a folyamatos légi alkalmasság fenntartását és a biztonság növelését szolgálják. Bevezetésüket az indokolja, hogy azokban az esetekben, amikor az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége (a továbbiakban: az Ügynökség) aktualizálja az általa az (EU) 2018/1139 rendelet 76. cikkének (3) bekezdése alapján kiállított légialkalmassági előírásokat, hogy azok továbbra is megfeleljenek rendeltetésüknek, az olyan légi járműveknek, amelyek terve már rendelkezik tanúsítással, a gyártás és az üzemeltetés során nem kell megfelelniük a légialkalmassági előírások aktualizált változatának.
- (2) Az európai légi közlekedés biztonsága és a környezetvédelmi követelmények magas szintjének fenntartása érdekében ezért célszerű lehet előírni a légi járművek számára az egyes olyan kiegészítő légialkalmassági követelményeknek való megfelelést, amelyeket az Ügynökség a terv tanúsításakor nem írt elő, mivel akkor még nem szerepeltek a vonatkozó légialkalmassági előírásban. Az (EU) 2015/640 rendelet e módosítása a légialkalmassági előírások három jelleményét érinti.
- (3) Először is, 1989-ben a Társult Légügyi Hatóság (JAA) olyan új tervezési szabványokat vezetett be a nagy repülőgépek utas- és légiutas-kísérő üléseire vonatkozó dinamikai feltételekre vonatkozóan, amelyek javították az utasok védelmét. E szabványok célja az volt, hogy kényszerleszállás esetén csökkentsék a sérülések vagy halálesetek kockázatát. Az Ügynökség átvittette ezeket a nagy repülőgépekre vonatkozó légialkalmassági előírásokba (CS-25), ám csak azokra a nagy repülőgépekre vonatkoznak, amelyek terveinek tanúsítását 1989 után kérelmezték. Tekintettel arra az eshetőségre, hogy egyes nagy repülőgépek nem felelnek meg e szabványoknak, helyénvaló kiegészítő légialkalmassági előírásokat bevezetni. Figyelembe véve a nagy repülőgépekkel végzett műveletek jellegét és kockázatait, ugyanakkor szem előtt tartva a polgári repülésbiztonság egységesen magas szintjének az Unióban történő fenntartását, a Bizottság arányosnak és költséghatékonynak tartja, ha a szóban forgó kiegészítő légialkalmassági előírások bevezetése kizárólag az Ügynökség által már korábban tanúsított tervek alapján újonnan gyártott nagy repülőgépeket érinti. Az említett kiegészítő légialkalmassági előírásokat nem célszerű alkalmazni a pilótafülke személyzeti üléseire és a nem menetrend szerint közlekedő, igény szerinti kereskedelmi légi fuvarozási műveletekben részt vevő, alacsony ülészámú repülőgépek üléseire, mivel az nem lenne arányosnak vagy költséghatékonynak tekinthető.
- (4) Másodszor, 2009-ben az Ügynökség új tűzveszélyességi szabványokkal egészítette ki a nagy repülőgépekre vonatkozó légialkalmassági előírásokat (CS-25, 6. sz. módosítás) a géptörzsbe beépített, a lángok terjedésével és behatolásával szemben ellenállóbb hő- és zajszigetelő anyagok tekintetében. Ezek az új tűzveszélyességi szabványok csak azokra a nagy repülőgépekre vonatkoznak, amelyek terveinek tanúsítását 2009 után kérelmezték. Tekintettel arra az eshetőségre, hogy egyes nagy repülőgépek nem felelnek meg e szabványoknak, helyénvaló kiegészítő légialkalmassági előírásokat bevezetni. Figyelembe véve a nagy repülőgépekkel végzett műveletek jellegét és kockázatait, ugyanakkor szem előtt tartva a polgári repülésbiztonság egységesen magas szintjének az Unióban történő fenntartását, a Bizottság arányosnak és költséghatékonynak tartja, ha a szóban forgó, a lángok repülőgépen való elterjedésének kockázatát csökkentő kiegészítő légialkalmassági előírások bevezetése kizárólag az Ügynökség által már korábban tanúsított tervek alapján újonnan gyártott nagy repülőgépeket érinti. E kiegészítő légialkalmassági előírásokat azokra a már üzemben lévő nagy repülőgépekre is alkalmazni kell, amelyek hő- vagy hangszigetelő anyagait újakra cserélik. Végezetül a lángok repülőgépekbe történő, baleset utáni behatolására vonatkozó kiegészítő légialkalmassági előírásokat célszerű a legalább 20 fős utaskapacitással rendelkező nagy repülőgépek esetében is bevezetni, és csak az Ügynökség által már tanúsított tervek alapján újonnan gyártott repülőgépekre alkalmazni.

⁽¹⁾ HL L 212., 2018.8.22., 1. o.

⁽²⁾ A Bizottság (EU) 2015/640 rendelete (2015. április 23.) az adott üzemeltetési típusra vonatkozó kiegészítő légialkalmassági előírásokról és a 965/2012/EU rendelet módosításáról (HL L 106., 2015.4.24., 18. o.).

- (5) Harmadszor, a tűzoltó berendezésekben használt halon környezeti hatásának fokozatos enyhítése érdekében a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) az ICAO 6. mellékletét módosító új szabványokat adott ki, amelyek 2011. december 15-től alkalmazandók. Az említett szabványoknak való megfelelés érdekében célszerű kiegészítő légialkalmassági előírásokat bevezetni azon újonnan gyártott nagy repülőgépek és nagy helikopterek számára, amelyek terveit az Ügynökség olyan légialkalmassági előírások alapján tanúsította, amelyek engedélyezték a halon oltóanyagként történő használatát.
- (6) Az (EU) 2015/640 bizottsági rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell.
- (7) Az e rendeletben előírt intézkedések az Ügynökség által az (EU) 2018/1139 rendelet 76. cikke (1) bekezdésének megfelelően kiadott véleményeken alapulnak.
- (8) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az (EU) 2018/1139 rendelet 127. cikkének (3) bekezdése alapján létrehozott bizottság véleményével.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az (EU) 2015/640 rendelet a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) a b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) »nagy repülőgép«: olyan repülőgép, amelynek engedélyezési feltételei között szerepel a „CS-25” nagy repülőgépekre vonatkozó engedélyezési előírásnak vagy ezzel egyenértékű előírásnak való megfelelés;”

b) a szöveg a következő c) és d) ponttal egészül ki:

„c) »nagy helikopter«: olyan helikopter, amelynek engedélyezési feltételei között szerepel a »CS-29« nagy forgósárnyas légi járművekre vonatkozó engedélyezési előírásnak vagy ezzel egyenértékű előírásnak való megfelelés;

d) »alacsony ülésszámú repülőgép«: olyan repülőgép, amely a következő maximális utasülésszám-konfigurációval rendelkezik:

(1) legfeljebb 19 ülés; vagy

(2) a típusalkalmassági bizonyítvánnyal rendelkező repülőgép maximális utasüléshely-kapacitásának legfeljebb egyharmada, a típusalkalmassági bizonyítvány adatlapján (TCDS) szereplő adatoknak megfelelően, feltéve, hogy mindkét alábbi feltétel teljesül:

a) a gurulás, felszállás vagy leszállás közben elfoglalható, jóváhagyott utasülések teljes száma nem haladja meg fedélzetenként a 100-at;

b) a gurulás, felszállás vagy leszállás közben a maximális utasülésszám-konfiguráció az egyes vészkijáratpárok (vagy bármely két zsákutca jellegű rész) között bármely zónában nem haladja meg az adott területet határoló vészkijáratpárhoz engedélyezett teljes utasülésszám egyharmadát (a repülőgép alkalmazandó tanúsítási alapja szerint az egyes vészkijáratpárok esetében alkalmazandó engedélyezett utasülésszám alapján). A zónák szerinti korlátozásnak való megfelelés megállapítása céljából azon repülőgépek esetében, amelyek deaktivált vészkijáratokkal rendelkeznek, úgy kell tekinteni, mintha valamennyi vészkijárat működne.”

2. Az I. melléklet (26. rész) e rendelet mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2019. január 28-án.

a Bizottság részéről
az elnök
Jean-Claude JUNCKER

MELLÉKLET

Az I. melléklet a következőképpen módosul:

1. a tartalomjegyzék helyébe a következő szöveg lép:

„TARTALOM

A. ALRÉSZ – ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

26.10 Illetékes hatóság

26.20 Ideiglenesen működésképtelen berendezés

26.30 A megfelelés bizonyítása

B. ALRÉSZ – NAGY REPÜLŐGÉPEK

26.50 Ülések, fekhelyek, biztonsági övek és hevederek

26.60 Kényszerleszállás – dinamikai feltételek

26.100 A vészkijáratok elhelyezkedése

26.105 Hozzáférés a vészkijáratokhoz

26.110 A vészkijáratok jelzései

26.120 Belső vészvilágítás és a vészvilágítás működése

26.150 Az utastér berendezése

26.155 A csomagtér burkolatának éghetősége

26.156 Hő- és hangszigetelő anyagok

26.160 A mosdók tűzvédelme

26.170 Tűzoltó készülékek

26.200 Figyelmeztető hangjelzés a futóműre vonatkozóan

26.250 A pilótafülke ajtaját működtető rendszerek – egy fő cselekvőképtelenné válása

C. ALRÉSZ – NAGY HELIKOPTEREK

26.400 Tűzoltó készülékek”;

2. a szöveg a következő 26.60 ponttal egészül ki:

„26.60 Kényszerleszállás – dinamikai feltételek

Az 1958. január 1-jén vagy az után típusalkalmassági bizonyítványt kapott, kereskedelmi légi fuvarozásban használt nagy repülőgépek üzemben tartóinak, amelyek első egyedi légialkalmassági bizonyítványát 2021. február 18-án vagy az után állították ki, minden, a gurulás, felszállás vagy leszállás idején elfoglalható, jóváhagyott üléstípusterv esetében bizonyítaniuk kell, hogy az ülésen helyet foglaló személy védelme biztosított, amikor ki van téve a kényszerleszállás körülményeiből adódó terheléseknek. A bizonyítás a következő módok egyikén valósulhat meg:

a) sikeresen elvégzett dinamikai tesztek;

b) a hasonló üléstípustervek dinamikai tesztjén alapuló, egyenértékű biztonsági eredményeket adó racionális elemzés.

Az első bekezdésben előírt kötelezettség nem vonatkozik a következő ülésekre:

a) a pilótafülke személyzeti ülései,

b) alacsony ülészámú, kizárólag nem menetrend szerinti kereskedelmi légi szállítási műveletekben részt vevő repülőgépek ülései.”;

3. a szöveg a következő 26.156 ponttal egészül ki:

„26.156 Hő- és hangszigetelő anyagok

Az 1958. január 1-jén vagy az után típusalkalmassági bizonyítványt kapott, kereskedelmi légi fuvarozásban használt nagy repülőgépek üzemben tartóinak biztosítaniuk kell, hogy:

- a) az olyan repülőgépek esetében, amelyek első egyedi légialkalmassági bizonyítványát 2021. február 18. előtt állították ki, és amelyek hő- vagy hangszigetelő anyagait 2021. február 18-án vagy az után újakra cserélik, az új anyagok olyan lángterjedésgátló tulajdonsággal rendelkeznek, amely megakadályozza a lángok repülőgépen belüli terjedését, illetve csökkenti ennek kockázatát;
- b) az olyan repülőgépek esetében, amelyek első egyedi légialkalmassági bizonyítványát 2021. február 18-án vagy az után állították ki, és amelyek hő- vagy hangszigetelő anyagok olyan lángterjedésgátló ellenállással rendelkeznek, amely megakadályozza, illetve csökkenti a lángok repülőgépen belüli elterjedésének kockázatát;
- c) az olyan repülőgépek esetében, amelyek első egyedi légialkalmassági bizonyítványát 2021. február 18-án vagy az után állították ki, és amelyek utasszállító kapacitása legalább 20 fő, a repülőgép alsó felébe beépített hő- vagy hangszigetelő anyagok (ideértve az azokat a géptörzshöz erősítő anyagokat is) olyan lángterjedésgátló ellenállással rendelkeznek, amely megakadályozza, illetve csökkenti a lángok repülőgépbe való behatolásának kockázatát baleset során, és biztosítja a túléléshez szükséges körülményeket az utastérben annak kiürítéséig.”;

4. a szöveg a következő 26.170 ponttal egészül ki:

„26.170 Tűzoltó készülékek

A nagy repülőgépek üzemben tartói biztosítják, hogy az alábbi tűzoltó készülékek ne halon oltóanyaggal üzemeljenek:

- a) az egyes mosdók kéztörölők, papírhulladék vagy egyéb hulladék tárolására szolgáló edényeinek beépített tűzoltó készülékei azon nagy repülőgépeken, amelyek első egyedi légialkalmassági bizonyítványát 2020. február 18-án vagy az után állították ki;
- b) hordozható tűzoltó készülékek azon nagy repülőgépeken, amelyek első egyedi légialkalmassági bizonyítványát 2019. május 18-án vagy az után állították ki.”

5. a melléklet a következő C. alrészszel egészül ki:

„C. ALRÉSZ – NAGY HELIKOPTEREK

26.400 Tűzoltó készülékek

A nagy helikopterek üzemben tartói biztosítják, hogy az alábbi tűzoltó készülékek ne halon oltóanyaggal üzemeljenek:

- a) az egyes mosdók kéztörölők, papírhulladék vagy egyéb hulladék tárolására szolgáló edényeinek beépített tűzoltó készülékei azon nagy helikopterekben, amelyek első egyedi légialkalmassági bizonyítványát 2020. február 18-án vagy az után állították ki;
 - b) hordozható tűzoltó készülékek azon nagy helikopterekben, amelyek első egyedi légialkalmassági bizonyítványát 2019. május 18-án vagy az után állították ki.”
-