

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/133**z dnia 28 stycznia 2019 r.****zmieniające rozporządzenie (UE) 2015/640 w odniesieniu do wprowadzenia nowych dodatkowych specyfikacji zdatności do lotu**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 216/2008 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 17 ust. 1 lit. h),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Komisji (UE) 2015/640 ⁽²⁾ określono dodatkowe wymogi w zakresie zdatności do lotu dla statków powietrznych, których konstrukcja została już certyfikowana. Te dodatkowe wymogi dotyczące zdatności do lotu są niezbędne do utrzymywania ciągłej zdatności do lotu i poprawy bezpieczeństwa. Wynika to z faktu, że gdy specyfikacje certyfikacji wydane przez Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej („agencja”) zgodnie z art. 76 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2018/1139 są aktualizowane przez agencję w celu zapewnienia, by specyfikacje certyfikacji pozostały adekwatne do potrzeb, statek powietrzny, którego konstrukcja została już certyfikowana, nie ma obowiązku przestrzegania wymogów zaktualizowanej wersji specyfikacji certyfikacji, jeżeli jest wyprodukowany lub w eksploatacji.
- (2) W celu utrzymania wysokiego poziomu bezpieczeństwa lotniczego i wymogów środowiskowych w Europie konieczne może być zatem wprowadzenie wymogu zgodności statku powietrznego z dodatkowymi wymogami dotyczącymi zdatności do lotu, które nie zostały wprowadzone przez agencję w momencie certyfikacji konstrukcji, ponieważ w tym czasie nie były objęte odpowiednimi specyfikacjami certyfikacji. Niniejsza zmiana rozporządzenia (UE) 2015/640 dotyczy trzech zmian w specyfikacjach certyfikacji.
- (3) Po pierwsze, w 1989 r. Wspólne Władze Lotnicze (JAA) wprowadziły nowe normy projektowania dotyczące dynamicznych warunków foteli pasażerów i personelu pokładowego dużych samolotów, zapewniające lepszą ochronę użytkowników. Normy te miały na celu ograniczenie ryzyka obrażeń lub śmierci w przypadku lądowania awaryjnego. Zostały one transponowane do specyfikacji certyfikacji agencji dla dużych samolotów (CS-25), ale mają zastosowanie jedynie do dużych samolotów, w odniesieniu do których wnioski o certyfikację konstrukcji złożono po 1989 r. Zważywszy że niektóre duże samoloty mogą nie spełniać tych norm, należy zatem wprowadzić dodatkowe specyfikacje zdatności do lotu. Biorąc pod uwagę charakter i ryzyko operacji wykonywanych przy użyciu dużych samolotów, przy jednoczesnym utrzymaniu wysokiego i jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii, za proporcjonalne i racjonalne pod względem kosztów uznaje się wprowadzenie tych dodatkowych specyfikacji zdatności do lotu wyłącznie w odniesieniu do dużych samolotów nowo wyprodukowanych na podstawie konstrukcji, która została już certyfikowana przez agencję. Te dodatkowe specyfikacje zdatności do lotu nie powinny mieć zastosowania do foteli załogi lotniczej i foteli w samolotach o niskiej liczbie miejsc pasażerskich, wykorzystywanych w nieregularnych operacjach zarobkowego transportu lotniczego na żądanie, ponieważ nie uznaje się ich za proporcjonalne ani racjonalne pod względem kosztów.
- (4) Po drugie, w 2009 r. agencja wprowadziła – w specyfikacjach certyfikacji dla dużych samolotów (CS-25 poprawka 6) – nowe normy dotyczące palności materiałów do izolacji termicznej lub akustycznej, poprawiające niektóre właściwości materiałów do izolacji zainstalowanych w kadłubie w zakresie odporności na rozprzestrzenienie płomienia i przedostawanie się płomienia. Te nowe normy dotyczące palności mają zastosowanie wyłącznie do dużych samolotów, w odniesieniu do których wnioski o certyfikację konstrukcji złożono po 2009 r. Zważywszy że niektóre duże samoloty mogą nie spełniać tych norm, należy wprowadzić dodatkowe specyfikacje zdatności do lotu. Biorąc pod uwagę charakter i ryzyko operacji wykonywanych przy użyciu dużych samolotów, przy jednoczesnym utrzymaniu wysokiego i jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii, za proporcjonalne i racjonalne pod względem kosztów uznaje się wprowadzenie dodatkowych specyfikacji zdatności do lotu zapobiegających ryzyku rozprzestrzenienia się płomienia podczas lotu w odniesieniu do dużych samolotów nowo wyprodukowanych na podstawie konstrukcji, która została już certyfikowana przez agencję. Te dodatkowe specyfikacje zdatności do lotu powinny mieć również zastosowanie do dużych samolotów, które są w eksploatacji, w przypadku wymiany materiałów do izolacji termicznej lub akustycznej. Ponadto dodatkowe specyfikacje zdatności do lotu zapobiegające ryzyku przedostania się płomienia do samolotu po wypadku powinny być wprowadzone w odniesieniu do dużych samolotów posiadających co najmniej 20 miejsc pasażerskich i mieć zastosowanie tylko do samolotów nowo wyprodukowanych na podstawie konstrukcji, która została już certyfikowana przez agencję.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/640 z dnia 23 kwietnia 2015 r. w sprawie dodatkowych specyfikacji zdatności do lotu dla danego rodzaju operacji oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 (Dz.U. L 106 z 24.4.2015, s. 18).

- (5) Po trzecie, aby stopniowo zmniejszać wpływ na środowisko halonu wykorzystywanego w sprzęcie przeciwpożarowym, Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) wydała nowe normy, zmieniając załącznik 6 ICAO, stosowany od dnia 15 grudnia 2011 r. Aby zapewnić zgodność z tymi normami, należy wprowadzić dodatkowe specyfikacje zdatowności do lotu dla nowo produkowanych dużych samolotów i dużych śmigłowców, których konstrukcja została już certyfikowana przez agencję na podstawie specyfikacji certyfikacji umożliwiających stosowanie halonu jako odpowiedniego środka.
- (6) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie Komisji (UE) 2015/640.
- (7) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu oparte są na opiniach wydanych przez agencję zgodnie z art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (8) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego w art. 127 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) 2015/640 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) „duży samolot” oznacza samolot, którego podstawa certyfikacji zawiera specyfikacje certyfikacji dla dużych samolotów „CS-25” lub równoważne;”;

b) dodaje się lit. c) oraz d) w brzmieniu:

„c) „duży śmigłowiec” oznacza śmigłowiec, którego podstawa certyfikacji zawiera specyfikacje certyfikacji dla dużych wiroplątów „CS-29” lub równoważne;

d) „samolot o niskiej liczbie miejsc pasażerskich” oznacza samolot, w którym maksymalna operacyjna konfiguracja miejsc pasażerskich wynosi:

1) do 19 miejsc włącznie; lub

2) do jednej trzeciej maksymalnej liczby miejsc pasażerskich włącznie dla danego samolotu posiadającego certyfikat typu, wskazanej w arkuszu danych certyfikatu typu (TCDS) samolotu, pod warunkiem że spełnione są oba poniższe warunki:

a) całkowita liczba miejsc pasażerskich, które zostały zatwierdzone do wykorzystania podczas kołowania, startu lub lądowania, nie przekracza 100 na pokład;

b) maksymalna operacyjna konfiguracja miejsc pasażerskich podczas kołowania, startu lub lądowania w każdej indywidualnej strefie między parami wyjść awaryjnych (lub jakiegokolwiek strefie mającej wyjście tylko z jednej strony (ang. *dead-end zone*)) nie przekracza jednej trzeciej sumy dopuszczalnej liczby miejsc pasażerskich na parę wyjść awaryjnych ograniczających tę strefę (na podstawie dopuszczalnej liczby miejsc pasażerskich na każdą parę wyjść awaryjnych określoną w obowiązującej podstawie certyfikacji samolotu). W celu określenia zgodności z tym ograniczeniem strefowym, w przypadku samolotu, który dezaktywował wyjścia awaryjne, zakłada się, że wszystkie wyjścia awaryjne działają.”;

2) w załączniku I (część-26) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Wejście w życie i stosowanie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 28 stycznia 2019 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

1) spis treści otrzymuje brzmienie:

„SPIS TREŚCI

PODCZĘŚĆ A – POSTANOWIENIA OGÓLNE

26.10 Właściwy organ

26.20 Wyposażenie tymczasowo niedziałające

26.30 Wykazanie zgodności

PODCZĘŚĆ B – DUŻE SAMOLOTY

26.50 Fotele, koje, pasy bezpieczeństwa i uprząże

26.60 Lądowanie awaryjne – warunki dynamiczne

26.100 Położenie wyjść awaryjnych

26.105 Dostęp do wyjść awaryjnych

26.110 Oznakowania wyjść awaryjnych

26.120 Oświetlenie awaryjne wnętrza i jego działanie

26.150 Wnętrza przedziałów

26.155 Palność wykładzin przedziałów ładunkowych

26.156 Materiały do izolacji termicznej lub akustycznej

26.160 Zabezpieczenie pożarowe toalet

26.170 Gaśnice

26.200 Ostrzeżenie dźwiękowe podwozia

26.250 Działanie systemów drzwi kabiny załogi lotniczej – pojedyncza niesprawność

PODCZĘŚĆ C – DUŻE ŚMIGŁOWCE

26.400 Gaśnice”;

2) dodaje się pkt 26.60 w brzmieniu:

„26.60 Lądowanie awaryjne – warunki dynamiczne

Operatorzy dużych samolotów eksploatowanych w zarobkowym transporcie lotniczym pasażerów, którym wydano certyfikat typu w dniu 1 stycznia 1958 r. lub później, oraz w odniesieniu do których świadectwo zdatości do lotu zostało po raz pierwszy wydane w dniu 18 lutego 2021 r. lub później, wykazują, w odniesieniu do każdej konstrukcji fotela zatwierdzonej do wykorzystania podczas kołowania, startu lub lądowania, że osoba zajmująca fotel jest chroniona w przypadku narażenia na obciążenia wynikające z warunków lądowania awaryjnego. Należy tego dowieść w jeden z następujących sposobów:

- a) pomyślnie zakończone badania dynamiczne;
- b) racjonalna analiza zapewniająca równoważny poziom bezpieczeństwa na podstawie badań dynamicznych konstrukcji podobnego typu fotela.

Obowiązek określony w akapicie pierwszym nie ma zastosowania do następujących foteli:

- a) fotele załogi lotniczej;
- b) fotele w samolotach o niskiej liczbie miejsc pasażerskich, wykonujących wyłącznie nieregularne operacje zarobkowego transportu lotniczego na żądanie.”;

3) dodaje się pkt 26.156 w brzmieniu:

„26.156 Materiały do izolacji termicznej lub akustycznej

Operatorzy dużych samolotów użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym, którym wydano certyfikat typu w dniu 1 stycznia 1958 r. lub później, zapewniają, by:

- a) w odniesieniu do samolotów, w przypadku których świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy przed dniem 18 lutego 2021 r., w przypadku zainstalowania nowych materiałów do izolacji termicznej lub akustycznej w dniu 18 lutego 2021 r. lub później, te nowe materiały posiadają właściwości w zakresie odporności na rozprzestrzenianie się płomienia zapobiegające ryzyku rozprzestrzeniania się płomienia w samolocie lub zmniejszające to ryzyko;
- b) w odniesieniu do samolotów, w przypadku których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy w dniu 18 lutego 2021 r. lub później, materiały do izolacji termicznej lub akustycznej posiadają właściwości w zakresie odporności na rozprzestrzenianie się płomienia zapobiegające ryzyku rozprzestrzeniania się płomienia w samolocie lub zmniejszające to ryzyko;
- c) w odniesieniu do samolotów, w przypadku których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy w dniu 18 lutego 2021 r. lub później, posiadających co najmniej 20 miejsc pasażerskich, materiały do izolacji termicznej i akustycznej (w tym środki służące do przymocowania materiałów do kadłuba) zainstalowane w dolnej połowie samolotu posiadają właściwości w zakresie odporności na przedostawanie się płomienia, zapobiegające ryzyku przedostawania się płomienia do samolotu po wypadku lub zmniejszające to ryzyko oraz zapewniające warunki umożliwiające przeżycie w kabinie w czasie potrzebnym do ewakuacji samolotu.”;

4) dodaje się pkt 26.170 w brzmieniu:

„26.170 Gańnice

Operatorzy dużych samolotów zapewniają, by w następujących gaśnicach nie stosowano halonu jako środka gaśniczego:

- a) wbudowane gańnice dla każdego zbiornika na odpady z toalet przeznaczonego na ręczniki, papier lub odpady w dużych samolotach, w przypadku których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy w 18 lutego 2020 r. lub później;
- b) gańnice przenośne w dużych samolotach, w przypadku których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy w dniu 18 maja 2019 r. lub później.”;

5) dodaje się podczęść C w brzmieniu:

„PODCZEŚĆ C – DUŻE ŚMIGŁOWCE

26.400 Gańnice

Operatorzy dużych śmigłowców zapewniają, by w następujących gaśnicach nie stosowano halonu jako środka gaśniczego:

- a) wbudowane gańnice dla każdego zbiornika na odpady z toalet przeznaczonego na ręczniki, papier lub odpady w dużych śmigłowcach, w przypadku których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy w dniu 18 lutego 2020 r. lub później;
 - b) gańnice przenośne w dużych śmigłowcach, w przypadku których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano w dniu 18 maja 2019 r. lub później.”.
-