

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/133**z dne 28. januarja 2019****o spremembi Uredbe (EU) 2015/640 glede uvedbe novih dodatnih plovnostnih specifikacij**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter razveljavitvi Uredbe (ES) št. 216/2008 ⁽¹⁾ in zlasti člena 17(1)(h) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Uredba Komisije (EU) 2015/640 ⁽²⁾ določa dodatne plovnostne zahteve za zrakoplove, katerih projekt je že bil certificiran. Navedene dodatne plovnostne zahteve so potrebne za podporo stalne plovnosti in varnostnih izboljšav. Razlog za to je, da kadar certificacijske specifikacije (v nadaljnjem besedilu: CS), ki jih izda Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Agencija) v skladu s členom 76(3) Uredbe (EU) 2018/1139, Agencija posodobi, da bi zagotovila, da še vedno ustrezajo svojemu namenu, za zrakoplov, katerega projekt je že bil certificiran, ni potrebno, da je ob proizvodnji ali med obratovanjem v skladu s posodobljeno različico CS.
- (2) Za ohranitev visoke ravni varnosti v letalstvu in okoljskih zahtev v Evropi bi bilo morda treba zahtevati, da zrakoplovi izpolnjujejo dodatne plovnostne zahteve, ki jih Agencija v času certifikacije projekta ni imela, ker takrat niso bile vključene v ustrezne CS. Ta sprememba Uredbe (EU) 2015/640 zadeva tri spremembe CS.
- (3) Prvič, leta 1989 so Združeni letalski organi uvedli nove projektne standarde za dinamične pogoje sedežev za potnike in kabinsko osebje na velikih letalih, ki nudijo boljšo zaščito oseb na krovu. Navedeni standardi so bili namenjeni zmanjšanju tveganja poškodb ali smrti v primeru zasilnega pristanka. Preneseni so bili v certificacijske specifikacije Agencije za velika letala (CS-25), uporabljajo pa se samo za velika letala, za katera je bila vloga za certifikacijo projekta vložena po letu 1989. Glede na to, da nekatera velika letala morda niso v skladu z navedenimi standardi, bi bilo treba uvesti dodatne plovnostne specifikacije. Ob upoštevanju narave in tveganja operacij z velikimi letali pri ohranjanju visoke enotne ravni varnosti v civilnem letalstvu v Uniji se uvedba navedenih dodatnih plovnostnih specifikacij samo za velika letala, ki so na novo proizvedena na podlagi projekta, ki ga je Agencija že certificirala, šteje za sorazmerno in stroškovno učinkovito. Navedene dodatne plovnostne specifikacije se ne bi smele uporabljati za sedeže za osebje v pilotski kabini in sedeže na letalih z majhno zasedenostjo, ki izvajajo izredne operacije komercialnega zračnega prevoza na zahtevo, ker se to ne šteje za sorazmerno ali stroškovno učinkovito.
- (4) Drugič, Agencija je leta 2009 v certificacijske specifikacije za velika letala (sprememba 6 CS-25) uvedla nove standarde glede vnetljivosti materialov za zvočno ali toplotno izolacijo, s čimer so se izboljšale nekatere lastnosti izolacijskih materialov v trupu letala, ki preprečujejo širjenje in prodor plamena. Navedeni novi standardi glede vnetljivosti se uporabljajo samo za velika letala, za katera je bila vloga za certifikacijo projekta vložena po letu 2009. Glede na to, da nekatera velika letala morda niso v skladu z navedenimi standardi, bi bilo treba uvesti dodatne plovnostne specifikacije. Ob upoštevanju narave in tveganja operacij z velikimi letali pri ohranjanju visoke enotne ravni varnosti v civilnem letalstvu v Uniji se uvedba dodatnih plovnostnih specifikacij, ki bi obravnavale tveganje širjenja plamena med letom za velika letala, ki so na novo proizvedena na podlagi projekta, ki ga je Agencija že certificirala, šteje za sorazmerno in stroškovno učinkovito. Navedene dodatne plovnostne specifikacije bi se morale uporabljati tudi za velika letala, ki se uporabljajo v času zamenjave materialov za toplotno ali akustično izolacijo. Nazadnje bi bilo treba za velika letala z zmogljivostjo za prevoz 20 potnikov ali več uvesti dodatne plovnostne specifikacije, ki bi obravnavale tveganje prodora plamena v letalo po nesreči in bi se uporabljale le za letala, ki so na novo proizvedena na podlagi projekta, ki ga je Agencija že certificirala.

⁽¹⁾ UL L 212, 22.8.2018, str. 1.

⁽²⁾ Uredba Komisije (EU) 2015/640 z dne 23. aprila 2015 o dodatnih plovnostnih specifikacijah za posamezno vrsto operacij in o spremembi Uredbe (EU) št. 965/2012 (UL L 106, 24.4.2015, str. 18).

- (5) Tretjič, da bi postopno ublažili okoljski vpliv halona v protipožarni opremi, je Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO) izdala nove standarde s spremembo Priloge 6 ICAO, ki velja od 15. decembra 2011. Za zagotovitev skladnosti z navedenimi standardi bi bilo treba uvesti dodatne plovnostne specifikacije za na novo proizvedena velika letala in velike helikoptere, katerih projekt je Agencija že certificirala na podlagi certifikacijskih specifikacij, ki so dovoljevale uporabo halona kot primerne sredstva.
- (6) Uredbo Komisije (EU) 2015/640 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.
- (7) Ukrepi iz te uredbe temeljijo na mnenjih, ki jih je Agencija izdala v skladu s členom 76(1) Uredbe (EU) 2018/1139.
- (8) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem odbora, ustanovljenega s členom 127(3) Uredbe (EU) 2018/1139 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (EU) 2015/640 se spremeni:

(1) člen 2 se spremeni:

(a) točka (b) se nadomesti z naslednjim:

„(b) ‚veliko letalo‘ pomeni letalo, ki ima v osnovi za certificiranje določene certifikacijske specifikacije za velika letala ‚CS-25‘ ali enakovredne specifikacije;“;

(b) dodata se naslednji točki (c) in (d):

„(c) ‚velik helikopter‘ pomeni helikopter, ki ima v osnovi za certificiranje določene certifikacijske specifikacije za velike rotoplane ‚CS-29‘ ali enakovredne specifikacije;

(d) ‚letalo z majhno zasedenostjo‘ pomeni letalo, v katerem je največje operativno število potniških sedežev:

(1) do vključno 19 sedežev ali

(2) do vključno ena tretjina največjega števila potniških sedežev na letalu s certifikatom tipa, kot je navedeno na listi podatkov certifikata tipa (TCDS), če sta izpolnjena oba naslednja pogoja:

(a) odobreno skupno število potniških sedežev, ki so lahko zasedeni med vožnjo po tleh, vzletom ali pristankom, ne presega 100 na nadstropje;

(b) največje operativno število potniških sedežev med vožnjo po tleh, vzletom ali pristankom na kateri koli posamezni coni med paroma zasilnih izhodov (ali kateri koli slepi coni) ne presega ene tretjine dovoljenega skupnega števila potniških sedežev za para zasilnih izhodov, ki mejita na navedeno cono (z uporabo dovoljenega števila potniških sedežev za vsak par zasilnih izhodov, kot je določeno v veljavni osnovi za certificiranje letala). Za namen ugotavljanja skladnosti s to omejitvijo za cone se za letala, ki imajo onesposobljene zasilne izhode, predpostavlja, da so vsi zasilni izhodi funkcionalni.“;

(2) Priloga I (del 26) se spremeni v skladu s Prilogo k tej uredbi.

Člen 2

Začetek veljavnosti in uporaba

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 28. januarja 2019

Za Komisijo
Predsednik
Jean-Claude JUNCKER

PRILOGA

Priloga I se spremeni:

(1) kazalo se nadomesti z naslednjim:

„KAZALO

PODDEL A – SPLOŠNE DOLOČBE

26.10 Pristojni organ

26.20 Začasno nedelujoča oprema

26.30 Dokaz skladnosti

PODDEL B – VELIKA LETALA

26.50 Sedeži, ležišča, varnostni pasovi in ramenski varnostni pasovi

26.60 Zasilni pristanek – dinamični pogoji

26.100 Lokacija zasilnih izhodov

26.105 Dostop do zasilnih izhodov

26.110 Oznake zasilnih izhodov

26.120 Notranja zasilna razsvetljava in delovanje zasilne luči

26.150 Notranjost kabin

26.155 Vnetljivost oblog v prtljažnem prostoru

26.156 Materiali za toplotno in zvočno izolacijo

26.160 Protipožarna zaščita stranišča

26.170 Gasilni aparati

26.200 Zvočni signali pristajalnega podvozja

26.250 Sistemi za upravljanje vrat kabine letalske posadke – nezmožnost enega člana za delo

PODDEL C – VELIKI HELIKOPTERJI

26.400 Gasilni aparati“;

(2) vstavi se naslednja točka 26.60:

„26.60 Zasilni pristanek – dinamični pogoji

Operatorji velikih letal, ki se uporabljajo pri komercialnem letalskem prevozu potnikov in so pridobila certifikat tipa 1. januarja 1958 ali pozneje ter za katera je individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano dne 18. februarja 2021 ali pozneje, za vsak projekt tipa sedeža, odobren za uporabo med vožnjo po tleh, vzletom ali pristankom, dokažejo, da je uporabnik zaščiten pred obremenitvami, ki so posledica pogojev med pristankom v sili. Dokaz se opravi na enega od naslednjih načinov:

(a) z uspešno opravljenimi dinamičnimi preskusi;

(b) z racionalno analizo, ki zagotavlja enakovredno varnost na podlagi dinamičnih preskusov podobnega projekta tipa sedeža.

Obveznost iz prvega odstavka ne velja za naslednje sedeže:

(a) sedeže za osebe v pilotski kabini,

(b) sedeže v letalih z majhno zasedenostjo, ki izvajajo samo izredne operacije komercialnega zračnega prevoza na zahtevo.“;

(3) vstavi se naslednja točka 26.156:

„26.156 Materiali za toplotno in zvočno izolacijo

Operatorji velikih letal, ki se uporabljajo v komercialnem zračnem prevozu in so pridobili certifikat tipa 1. januarja 1958 ali pozneje, zagotovijo, da:

- (a) so za letala, za katera je bilo prvo individualno spričevalo o plovnosti izdano pred 18. februarjem 2021, ko se namestijo novi materiali za toplotno ali zvočno izolacijo dne 18. februarja 2021 ali pozneje, navedeni novi materiali odporni proti širjenju plamena in preprečujejo ali zmanjšujejo tveganje širjenja plamena v letalu;
- (b) so za letala, za katera je bilo prvo individualno spričevalo o plovnosti izdano dne 18. februarja 2021 ali pozneje, materiali za toplotno ali zvočno izolacijo odporni proti širjenju plamena in preprečujejo ali zmanjšujejo tveganje širjenja plamena v letalu;
- (c) so za letala, za katera je bilo prvo individualno spričevalo o plovnosti izdano dne 18. februarja 2021 ali pozneje, z zmogljivostjo za prevoz 20 ali več potnikov, materiali za toplotno ali zvočno izolacijo (vključno z zapenjalci za pritrditev materialov na trup letala), ki so nameščeni v spodnji polovici letala, odporni proti širjenju plamena in preprečujejo ali zmanjšujejo tveganje prodora plamena v letalo po nesreči ter v kabini ohranjajo razmere, ki omogočajo preživetje, toliko časa, kolikor traja evakuacija letala.“;

(4) vstavi se naslednja točka 26.170:

„26.170 Gasilni aparati

Operatorji velikih letal zagotovijo, da naslednji gasilni aparati kot sredstvo za gašenje ne uporabljajo halona:

- (a) vgrajeni gasilni aparati za vsako posodo za odpadke, kot so papir ali drugi odpadki, na straniščih na velikih letalih, za katera je prvo individualno spričevalo o plovnosti izdano dne 18. februarja 2020 ali pozneje;
- (b) prenosni gasilni aparati na velikih letalih, za katera je prvo individualno spričevalo o plovnosti izdano dne 18. maja 2019 ali pozneje.“;

(5) doda se naslednji poddel C:

„PODDEL C – VELIKI HELIKOPTERJI

26.400 Gasilni aparati

Operatorji velikih helikopterjev zagotovijo, da naslednji gasilni aparati kot sredstvo za gašenje ne uporabljajo halona:

- (a) vgrajeni gasilni aparati za vsako posodo za odpadke, kot so papir ali drugi odpadki, na straniščih na velikih helikopterjih, za katere je prvo individualno spričevalo o plovnosti izdano dne 18. februarja 2020 ali pozneje;
 - (b) prenosni gasilni aparati na velikih helikopterjih, za katere se individualno spričevalo o plovnosti prvič izda dne 18. maja 2019 ali pozneje.“.
-