

**FRAMKVÆMDARREGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR
(ESB) 2019/133****2023/EES/62/20****frá 28. janúar 2019****um breytingu á reglugerð (ESB) 2015/640 að því er varðar innleiðingu á nýjum
viðbótarlofthæfiforskriftum (*)**

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUSAMBANDSINS HEFUR,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins,

með hliðsjón af reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/1139 frá 4. júlí 2018 um sameiginlegar reglur um almenningsflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins og um niðurfellingu á reglugerð (EB) nr. 216/2008 ⁽¹⁾, einkum h-lið 1. mgr. 17. gr.,*og að teknu tilliti til eftirfarandi:*

- 1) Í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2015/640 ⁽²⁾ eru settar fram viðbótarlofthæfiförur fyrir loftfar ef hönnun þess hefur þegar verið vottuð. Þessar viðbótarlofthæfiförur eru nauðsynlegar til að styðja við áframhaldandi umbætur á sviði lofthæfis og öryggis. Þetta skýrist af því að þegar Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins („Flugöryggisstofnunin“) uppfærir vottunarforskriftir („CS“), sem hún hefur gefið út skv. 3. mgr. 76. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139, til að tryggja að vottunarforskriftir þjóni áfram tilgangi sínum, þarf loftfar, ef hönnun þess hefur þegar verið vottuð, hvorki að uppfylla uppfærða útgáfu af vottunarforskrift á framleiðslutíma sínum né á starfrækslutímanum.
- 2) Til þess að viðhalda flugöryggi og umhverfiskröfum á háu stigi í Evrópu gæti því verið nauðsynlegt að krefjast þess að loftför uppfylli viðbótarlofthæfiförur, sem Flugöryggisstofnunin gerði ekki kröfu um á þeim tíma sem hönnunin var vottuð, þar eð þær voru ekki hluti af viðeigandi vottunarforskriftum á þeim tíma. Þessi breyting á reglugerð (ESB) 2015/640 varðar frekari þróun vottunarforskrifta á þremur sviðum.
- 3) Í fyrsta lagi innleiddu Flugöryggissamtök Evrópu (JAA) árið 1989 nýja hönnunarstaðla fyrir hreyfifræðileg skilyrði farþegasæta og sæta öryggis- og þjónustuliða í stórum flugvélum í þeim tilgangi að auka vörn farþega. Þessir staðlar miðuðu að því að draga úr hættu á áverkum eða dauðaslysum ef til nauðlendingar á landi kæmi. Staðlarnir voru innleiddir í vottunarforskriftir Flugöryggisstofnunarinnar fyrir stórar flugvélar (CS-25) en þeir gilda einungis um stórar flugvélar þar sem sótt hefur verið um vottun á hönnun eftir 1989. Að teknu tilliti til þess að tiltekna stórar flugvélar uppfylli mögulega ekki þessa staðla ætti því að innleiða viðbótarlofthæfiforskriftir. Að teknu tilhlýðilegu tilliti til eðlis og áhættu af starfrækslu stórra flugvéla, samtímis því að viðhalda samræmdu öryggi á háu stigi í almenningsflugi innan Sambandsins, er talið hóflegt og kostnaðarhagkvæmt að innleiða þessar viðbótarlofthæfiforskriftir aðeins fyrir stórar, nýlega framleiddar flugvélar á grundvelli hönnunar sem Flugöryggisstofnunin hefur þegar vottað. Þessar viðbótarlofthæfiforskriftir ættu ekki að gilda um sæti áhafnar í stjórnklefa flugvéla og flugvélar með fá farþegasæti, sem notaðar eru til óreglubundins flutningaflugs samkvæmt pöntun, þar sem það telst hvorki hóflegt né kostnaðarlega hagkvæmt.
- 4) Í öðru lagi innleiddi Flugöryggisstofnunin árið 2009 nýja staðla um eldfími fyrir varma- eða hljóðeinangrandi efni í vottunarforskriftir fyrir stórar flugvélar (CS-25 breyting 6) og bætti þar með tiltekna eiginleika einangrandi efna sem komið er fyrir í loftfarsbolnum til að verjast útbreiðslu og gegnþrengingu elds. Þessir nýju staðlar um eldfími gilda aðeins um stórar flugvélar þar sem sótt hefur verið um vottun fyrir hönnun eftir 2009. Að teknu tilliti til þess að tiltekna stórar flugvélar uppfylli mögulega ekki þessa staðla ætti að innleiða viðbótarlofthæfiforskriftir. Að teknu tilhlýðilegu tilliti til eðlis og áhættu af starfrækslu stórra flugvéla, samtímis því að viðhalda samræmdu öryggi á háu stigi í almenningsflugi innan Sambandsins, er talið hóflegt og kostnaðarhagkvæmt að innleiða viðbótarlofthæfiforskriftirnar, þar sem brugðist er við áhættu af völdum útbreiðslu elds í flugi, aðeins fyrir stórar, nýlega framleiddar flugvélar á grundvelli hönnunar sem Flugöryggisstofnunin hefur þegar vottað. Þessar viðbótarlofthæfiforskriftir ættu einnig að gilda um stórar flugvélar sem eru í notkun þegar varma- eða hljóðeinangrandi efnum er skipt út. Að lokum ætti að innleiða viðbótarlofthæfiforskriftirnar, þar sem brugðist er við áhættu af völdum gegnþrengingu elds inn í flugvélinu í kjölfar slyss, fyrir stórar flugvélar með sætaframboð fyrir 20 eða fleiri og skulu þær aðeins gilda um nýlega framleiddar flugvélar á grundvelli hönnunar sem Flugöryggisstofnunin hefur þegar vottað.

(*) Þessi ESB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 25, 29.1.2019, bls. 14. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 115/2023 frá 28. apríl 2023 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-saminginn (bíður birtingar).

(1) Stjtið. ESB L 212, 22.8.2018, bls. 1.

(2) Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2015/640 frá 23. apríl 2015 um viðbótarlofthæfiforskriftir fyrir tiltekna tegund starfrækslu og um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 965/2012 (Stjtið. ESB L 106, 24.4.2015, bls. 18).

- 5) Í þriðja lagi hefur Alþjóðaflugmálastofnunin (ICAO) gefið út nýja staðla, með því að breyta 6. viðauka Alþjóðaflugmálastofnunarinnar sem gildir frá og með 15. desember 2011, til að draga smám saman úr umhverfisáhrifum af völdum halóns sem notað er í slökkvibúnað. Til að uppfylla þessa staðla ætti að innleiða viðbótarlofthæfiforskriftir fyrir nýlega framleiddar, stórar flugvélar og stórar þyrlur, ef Flugöryggisstofnunin hefur þegar vottað hönnun þeirra á grundvelli vottunarforskrifta sem heimiluðu notkun halóns sem viðeigandi eldvarnarefni.
- 6) Því ætti að breyta reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2015/640 til samræmis við það.
- 7) Ráðstafanirnar, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, byggjast á álitni Flugöryggisstofnunarinnar í samræmi við 1. mgr. 76. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139.
- 8) Ráðstafanirnar, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, eru í samræmi við álit nefndarinnar sem komið var á fót skv. 3. mgr. 127. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

1. gr.

Reglugerð (ESB) 2015/640 er breytt sem hér segir:

1) Ákvæðum 2. gr. er breytt sem hér segir:

a) Í stað b-liðar kemur eftirfarandi:

„b) „stór flugvél“: flugvél með vottunarforskriftir fyrir stórar flugvélar (CS-25), eða samsvarandi, í vottunargrunni sínum,“.

b) Eftirfarandi c- og d-lið er bætt við:

„c) „stór þyrla“: þyrla með vottunarforskriftir fyrir stórar þyrlvængjur (CS-29), eða samsvarandi, í vottunargrunni sínum,

d) „flugvél með fá farþegasæti“: flugvél sem hefur hámarksfjölda farþegasæta í sætafyrirkomulagi við starfrækslu sem hér segir:

1) 19 sæti eða færri eða

2) þriðjung eða þar undir af hámarksfjölda farþegasæta í sætafyrirkomulagi við starfrækslu flugvélar með tegundarvottorð, eins og tilgreint er á gagnablaði tegundarvottorðsins (TCDS), að því tilskildu að eftirfarandi skilyrði séu uppfyllt:

a) heildarfjöldi farþegasæta, sem samþykkt hefur verið að nota megi við akstur, flugtak eða landingu, fari ekki yfir 100 sæti í hverju farþegarými,

b) hámarksfjöldi farþegasæta í sætafyrirkomulagi við starfrækslu meðan á akstri, flugtaki eða landingu stendur, á hvaða tiltekna svæði sem er á milli tveggja neyðarútganga (eða allra dauðra endasvæða (e. *dead-end zone*)), fari ekki yfir einn þriðja hluta af heildarfjölda heimilaðra farþegasæta fyrir tvo neyðarútganga sem afmarka það svæði (með því að nota farþegasætaheimild fyrir hverja tvo neyðarútganga, eins og skilgreint er með gildandi vottun á grundvelli flugvélarinnar). Í þeim tilgangi að ákvarða hvort farið sé að þessari afmörkun svæðis skal gera ráð fyrir, ef um er að ræða flugvél þar sem neyðarútgangar hafa verið gerðir óvirkir, að allir neyðarútgangar séu virkir.“

2) Ákvæðum I. viðauka (26. hluta) er breytt í samræmi við viðaukann við þessa reglugerð.

2. gr.

Gildistaka og beiting

Reglugerð þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Brussel 28. janúar 2019.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

Jean-Claude JUNCKER

forseti.

VIÐAUKI

Ákvæðum I. viðauka er breytt sem hér segir:

1) Í stað efnisyfirlitsins kemur eftirfarandi:

„EFNISYFIRLIT

A-KAFLI — ALMENN ÁKVÆÐI

26.10 Lögbært yfirvald

26.20 Tímabundið óstarfhæfur búnaður

26.30 Sýnt fram á að kröfur séu uppfylltar

B-KAFLI — STÓRAR FLUGVÉLAR

26.50 Sæti, legurúm, öryggisbelti og öryggistygi

26.60 Nauðlending á landi — hreyfifræðileg skilyrði

26.100 Staðsetning neyðarútganga

26.105 Aðgangur að neyðarútgöngum

26.110 Merkingar neyðarútganga

26.120 Neyðarlýsing inni í vélinni og notkun neyðarljósa

26.150 Rými að innanverðu

26.155 Eldfimi klæðningar í farmrymi

26.156 Varma- eða hljóðeinangrandi efni

26.160 Brunavarnir á salernum

26.170 Slökkvitæki

26.200 Lendingarbúnaður – viðvörunarhljóð

26.250 Stýrikerfi stjórnklefahurðar — ef einn flugliði verður óstarfhæfur

C-KAFLI — STÓRAR ÞYRLUR

26.400 Slökkvitæki“.

2) Eftirfarandi lið 26.60 er bætt við:

„26.60 Nauðlending — hreyfifræðileg skilyrði

Flugrekendur stórra flugvéla, sem notaðar eru til flutningaflugs með farþega, með tegundarvottorð frá 1. janúar 1958 eða síðar og sem hafa tiltekið lofthæfivottorð, sem gefið verður út í fyrsta sinn 18. febrúar 2021 eða síðar, skulu sýna fram á fyrir hverja tegundahönnun sætis, sem samþykkt hefur verið til setu meðan á akstri, flugtaki eða landingu stendur, að sá sem situr í sætinu sé varinn fyrir álagi við aðstæður sem skapast við nauðlendingu. Sýna skal fram á þetta með einni af eftirfarandi aðferðum:

- með hreyfiþrófunum sem lýkur á fullnægjandi hátt,
- með rökréttri greiningu sem veitir jafngilt öryggi, byggt á hreyfiþrófunum á samsvarandi hönnun sætistegundar.

Skuldbindingin, sem sett er fram í fyrstu málsgrein, skal ekki gilda um eftirfarandi sæti:

- sæti áhafnar í stjórnklefa,
- sæti í flugvélum með fá farþegasæti sem aðeins eru starfræktar í óreglubundnu flutningaflugi samkvæmt pöntun.“

3) Eftirfarandi lið 26.156 er bætt við:

„26.156 Varma- eða hljóðeinangrandi efni

Flugrekendur stórra flugvéla, sem notaðar eru til flutningaflugs, með tegundarvottorð frá 1. janúar 1958 eða síðar skulu tryggja eftirfarandi:

- a) fyrir flugvélar, þar sem tiltekið lofthæfivottorð þeirra er gefið út í fyrsta sinn fyrir 18. febrúar 2021, að ný varma- eða hljóðeinangrandi efni, sem komið er fyrir í stað þeirra sem fyrir eru, 18. febrúar 2021 eða síðar, hafi eiginleika sem hefta eða draga úr áhættu af völdum útbreiðslu elds í flugvélinni,
- b) fyrir flugvélar, þar sem tiltekið lofthæfivottorð þeirra er gefið út í fyrsta sinn 18. febrúar 2021 eða síðar, að varma- og hljóðeinangrandi efni hafi eiginleika sem hefta eða draga úr áhættu af völdum útbreiðslu elds í flugvélinni,
- c) fyrir flugvélar, þar sem tiltekið lofthæfivottorð þeirra er gefið út í fyrsta sinn 18. febrúar 2021 eða síðar, með farþegarými fyrir 20 farþega eða fleiri, að varma- og hljóðeinangrandi efni (þ.m.t. efni til að festa varma- og hljóðeinangrandi efnin við loftfarsbolinn), sem komið er fyrir í lægri helmingi flugvélarinnar, hafi eiginleika sem hefta gegnþrengingu elds inn í flugvélina í kjölfar slyss og tryggja að unnt sé að lifa af í farþegarýminu í þann tíma sem tekur að rýma flugvélina.“

4) Eftirfarandi lið 26.170 er bætt við:

„26.170 Slökkvitæki

Flugrekendur stórra flugvéla skulu tryggja að í eftirfarandi slökkvitæki séu ekki notuð halón sem slökkviefni:

- a) innbyggð slökkvitæki fyrir hvert sorpílát á salernum fyrir þurrkur, pappír eða úrgang í stórum flugvélum sem tiltekið lofthæfivottorðið verður gefið út fyrir í fyrsta sinn 18. febrúar 2020 eða síðar,
- b) handslökkvitæki í stórum flugvélum sem tiltekið lofthæfivottorð verður gefið út fyrir í fyrsta sinn 18. maí 2019 eða síðar.“

5) Eftirfarandi C-kafla er bætt við:

„C-KAFLI — STÓRAR ÞYRLUR

26.400 Slökkvitæki

Flugrekendur stórra þyrlna skulu tryggja að í eftirfarandi slökkvitæki séu ekki notuð halón sem slökkviefni:

- a) innbyggð slökkvitæki fyrir hvert sorpílát á salernum fyrir þurrkur, pappír eða úrgang í stórum þyrlum sem tiltekið lofthæfivottorð verður gefið út fyrir í fyrsta sinn 18. febrúar 2020 eða síðar,
- b) handslökkvitæki í stórum þyrlum sem tiltekið lofthæfivottorð verður gefið út fyrir í fyrsta sinn 18. maí 2019 eða síðar.“