

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2019/133**af 28. januar 2019****om ændring af forordning (EU) 2015/640 for så vidt angår indførelsen af nye supplerende luftdygtighedsspecifikationer**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ophævelse af forordning (EF) nr. 216/2008 ⁽¹⁾, særlig artikel 17, stk. 1, litra h), og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I Kommissionens forordning (EU) 2015/640 ⁽²⁾ er der fastsat supplerende luftdygtighedskrav for luftfartøjer, hvis konstruktion allerede er certificeret. Disse supplerende luftdygtighedskrav er nødvendige for at sikre vedvarende luftdygtighed og sikkerhedsforbedringer. Dette skyldes, at når certificeringsspecifikationer, der er udstedt af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (»agenturet«) i henhold til artikel 76, stk. 3, i forordning (EU) 2018/1139, ajourføres af agenturet for at sikre, at specifikationerne fortsat er egnede til formålet, er et luftfartøj, hvis konstruktion allerede er certificeret, ikke forpligtet til at overholde den ajourførte udgave af specifikationerne, når det fremstilles eller er i drift.
- (2) For at opretholde et højt niveau af luftfartssikkerhed og miljøkrav i Europa kan det derfor være nødvendigt at pålægge luftfartøjer at overholde supplerende luftdygtighedskrav, der ikke var pålagt af agenturet, da konstruktionen blev certificeret, idet de på daværende tidspunkt ikke var inkluderet i de relevante certificeringsspecifikationer. Denne ændring af forordning (EU) 2015/640 vedrører en videreudvikling af certificeringsspecifikationerne på tre områder.
- (3) For det første indførte de fælles luftfartsmyndigheder i 1989 nye konstruktionsstandarder for de dynamiske forhold vedrørende sæderne til passagerer og kabinebesætning i store flyvemaskiner med henblik på bedre personbeskyttelse. Disse standarder havde til formål at mindske risikoen for skader eller dødsfald i tilfælde af nødlanding. De blev gennemført i agenturets certificeringsspecifikationer for store flyvemaskiner (CS-25), men de gælder kun for store flyvemaskiner, for hvilke der er søgt om certificering af konstruktionen efter 1989. I betragtning af at visse store flyvemaskiner muligvis ikke overholder disse standarder, bør der indføres supplerende luftdygtighedsspecifikationer. Under behørig hensyntagen til arten af og risikoen ved operationer med store flyvemaskiner og til, at der skal opretholdes et højt og ensartet sikkerhedsniveau for den civile luftfart i Unionen, anses det kun for forholdsmæssigt og omkostningseffektivt at indføre disse supplerende luftdygtighedsspecifikationer for store flyvemaskiner, der nyfremstilles på grundlag af en konstruktion, som allerede er certificeret af agenturet. Disse supplerende luftdygtighedsspecifikationer bør ikke gælde for cockpitsæder og sæder i flyvemaskiner med lav belægning, der anvendes til ikkeregelmæssige erhvervmæssige lufttransportoperationer på bestilling, fordi det ikke anses for forholdsmæssigt eller omkostningseffektivt.
- (4) For det andet indførte agenturet i 2009 nye antændelighedsstandarder for varme- og lydisoleringsmaterialer i certificeringsspecifikationerne for store flyvemaskiner (CS-25, ændring 6) og forbedrede visse egenskaber ved isoleringsmaterialerne i fuselagen, så de bedre kan modstå flammeudbredelse og flammeindtrængning. Disse nye antændelighedsstandarder gælder kun for store flyvemaskiner, for hvilke der er søgt om certificering af konstruktionen efter 2009. I betragtning af at visse store flyvemaskiner muligvis ikke overholder disse standarder, bør der indføres supplerende luftdygtighedsspecifikationer. Under behørig hensyntagen til arten af og risikoen ved operationer med store flyvemaskiner og til, at der skal opretholdes et højt og ensartet sikkerhedsniveau for den civile luftfart i Unionen, anses det kun for forholdsmæssigt og omkostningseffektivt at indføre de supplerende luftdygtighedsspecifikationer, der modvirker risikoen for flammeudbredelse under flyvningen, for store flyvemaskiner, der nyfremstilles på grundlag af en konstruktion, som allerede er certificeret af agenturet. Disse supplerende luftdygtighedsspecifikationer bør også gælde for store flyvemaskiner, der er i drift, når varme- eller lydisoleringsmaterialer udskiftes. Endelig bør de supplerende luftdygtighedsspecifikationer, der modvirker risikoen for flammeindtrængning i flyvemaskinen efter en ulykke, indføres for store flyvemaskiner med en passagerkapacitet på 20 eller derover og kun gælde for flyvemaskiner, der nyfremstilles på grundlag af en konstruktion, som allerede er certificeret af agenturet.

⁽¹⁾ EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ Kommissionens forordning (EU) 2015/640 af 23. april 2015 om supplerende luftdygtighedsspecifikationer for en given type operationer og om ændring af forordning (EU) nr. 965/2012 (EUT L 106 af 24.4.2015, s. 18).

- (5) For det tredje har Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) udstedt nye standarder ved ændring af ICAO's bilag 6, der finder anvendelse fra den 15. december 2011, med henblik på gradvist at mindske miljøpåvirkningen fra halon, der anvendes i brandslukningsudstyr. For at overholde disse standarder bør der indføres supplerende luftdygtighedsspecifikationer for nyfremstillede store flyvemaskiner og store helikoptere, hvis konstruktion allerede er certificeret af agenturet på grundlag af certificeringsspecifikationer, der tillod anvendelsen af halon som et egnet stof.
- (6) Forordning (EU) 2015/640 bør derfor ændres.
- (7) Foranstaltningerne i denne forordning bygger på udtalelser, som agenturet har afgivet i overensstemmelse med artikel 76, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1139.
- (8) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat ved artikel 127, stk. 3, i forordning (EU) 2018/1139 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EU) 2015/640 foretages følgende ændringer:

1) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) Litra b) affattes således:

»b) »stor flyvemaskine«: en flyvemaskine, der har certificeringsspecifikationerne for store flyvemaskiner »CS-25« eller tilsvarende i sit certificeringsgrundlag«

b) Som litra c) og d) tilføjes:

»c) »stor helikopter«: en helikopter, der har certificeringsspecifikationerne for store rotorluftfartøjer »CS-29« eller tilsvarende i sit certificeringsgrundlag

d) »flyvemaskine med lav belægning«: en flyvemaskine med en maksimal passagersædekonfiguration for operation på:

1) til og med 19 sæder eller

2) til og med en tredjedel af den typegodkendte flyvemaskines maksimale passagersædekapacitet som angivet i specifikationsbladet til flyvemaskinens typecertifikat (TCDS), forudsat at begge følgende betingelser er opfyldt:

a) det samlede antal passagersæder, der er godkendt til belægning under taxiing, start og landing overstiger ikke 100 pr. dæk

b) den maksimale passagersædekonfiguration for operation under taxiing, start og landing i ethvert område mellem to sæt nødudgange (eller ethvert endeeområde) overstiger ikke en tredjedel af summen af passagersædetildelingerne for de to sæt nødudgange, der afgrænser området (baseret på passagersædetildelingen for hvert sæt nødudgange som defineret i flyvemaskinens gældende certificeringsgrundlag). Med henblik på at fastslå, om denne områdebaserede begrænsning er overholdt, antages det i tilfælde af en flyvemaskine med deaktiverede nødudgange, at alle nødudgangene er funktionelle.«

2) Bilag I (del-26) ændres i overensstemmelse med bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

Ikrafttræden og anvendelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 28. januar 2019.

På Kommissionens vegne

Jean-Claude JUNCKER

Formand

BILAG

I bilag I foretages følgende ændringer:

1) Indholdsfortegnelsen affattes således:

»INDHOLDSFORTEGNELSE

SUBPART A — GENERELLE BESTEMMELSER

26.10 Kompetent myndighed

26.20 Udstyr, der er midlertidigt ude af drift

26.30 Påvisning af overensstemmelse

SUBPART B — STORE FLYVEMASKINER

26.50 Sæder, køjer, sikkerhedsbælter og -seler

26.60 Nødlanding — dynamiske forhold

26.100 Placering af nødudgange

26.105 Adgang til nødudgange

26.110 Markering af nødudgange

26.120 Indvendig nødbelysning og betjening af nødbelysning

26.150 Kabineinteriør

26.155 Lastrumsforingers brandfarlighed

26.156 Varme- eller lydisoleringsmaterialer

26.160 Brandbeskyttelse af toiletrum

26.170 Ildslukkere

26.200 Landingsstel — auditivt advarselssignal

26.250 Cockpitdørbetjeningsystemer — hvis et flyvebesætningsmedlem bliver uarbejdsdygtig

SUBPART C — STORE HELIKOPTERE

26.400 Ildslukkere«

2) Følgende indsættes som punkt 26.60:

»26.60 Nødlanding — dynamiske forhold

Operatører af store flyvemaskiner, som anvendes til erhvervmæssig lufttransport af passagerer, som er typegodkendt den 1. januar 1958 eller senere, og for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis første gang udstedes den 18. februar 2021 eller senere, skal for hver sædetypekonstruktion, der er godkendt til belægning under taxiing, start eller landing, påvise, at brugeren af sædet er beskyttet, når denne udsættes for belastninger som følge af nødlandingsbetingelser. Påvisningen sker på en af følgende måder:

- a) gennem velafsluttede dynamiske prøvninger
- b) gennem rationelle analyser, der giver samme sikkerhed og er baseret på dynamiske prøvninger af en tilsvarende sædetypekonstruktion.

Forpligtelsen i stk. 1 gælder ikke for følgende sæder:

- a) cockpitsæder
- b) sæder i flyvemaskiner med lav belægning, der er involveret i ikkeregelmæssige erhvervmæssige lufttransportoperationer på bestilling.«

3) Følgende indsættes som punkt 26.156:

»26.156 Varme- eller lydisoleringsmaterialer

Operatører af store flyvemaskiner, som anvendes til erhvervmæssig lufttransport, og som er typegodkendt den 1. januar 1958 eller senere, skal sørge for følgende:

- a) for flyvemaskiner, for hvilke det første individuelle luftdygtighedsbevis er udstedt inden den 18. februar 2021, at nye varme- eller lydisoleringsmaterialer, der installeres som erstatning den 18. februar 2021 eller senere, har egenskaber, der forhindrer eller mindsker risikoen for flammeudbredelse i flyvemaskinen
- b) for flyvemaskiner, for hvilke det første individuelle luftdygtighedsbevis udstedes den 18. februar 2021 eller senere, at varme- og lydisoleringsmaterialer har egenskaber, der forhindrer eller mindsker risikoen for flammeudbredelse i flyvemaskinen
- c) for flyvemaskiner, for hvilke det første individuelle luftdygtighedsbevis udstedes den 18. februar 2021 eller senere, og som har en passagerkapacitet på 20 eller derover, at varme- og lydisoleringsmaterialer (herunder midlerne til at fastgøre materialerne til fuselagen), der er installeret i den nederste halvdel af flyvemaskinen, har egenskaber, der forhindrer eller mindsker risikoen for flammeindtrængning i flyvemaskinen efter en ulykke, og som gør det muligt at overleve i kabinen i den tid, der kræves for at evakuere flyvemaskinen.«

4) Følgende indsættes som punkt 26.170:

»26.170 Ildslukkere

Operatører af store flyvemaskiner skal sørge for, at følgende ildslukkere ikke anvender halon som slukningsmiddel:

- a) indbyggede ildslukkere for hver affaldsbeholder til håndklæder, papir eller andet affald på toilettet i store flyvemaskiner, for hvilke det første individuelle luftdygtighedsbevis udstedes den 18. februar 2020 eller senere
- b) transportable ildslukkere i store flyvemaskiner, for hvilke det første individuelle luftdygtighedsbevis udstedes den 18. maj 2019 eller senere.«

5) Følgende tilføjes som subpart C:

»SUBPART C — STORE HELIKOPTERE

26.400 Ildslukkere

Operatører af store helikoptere skal sørge for, at følgende ildslukkere ikke anvender halon som slukningsmiddel:

- a) indbyggede ildslukkere for hver affaldsbeholder til håndklæder, papir eller andet affald på toilettet i store helikoptere, for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis første gang udstedes den 18. februar 2020 eller senere
 - b) transportable ildslukkere i store helikoptere, for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis første gang udstedes den 18. maj 2019 eller senere.«
-