

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2019/133,**28. jaanuar 2019,****millega muudetakse määrust (EL) 2015/640 seoses uute täiendavate lennukõlblikkustingimuste kehtestamisega**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrust (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 216/2008, (⁽¹⁾) eriti selle artikli 17 lõike 1 punkti h,

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjoni määruses (EL) 2015/640 (⁽²⁾) on sätestatud täiendavad lennukõlblikkusnõuded õhusõidukite puhul, mille konstruktsioon on juba sertifitseeritud. Sellised täiendavad lennukõlblikkusnõuded on vajalikud jätkuva lennukõlblikkuse ja ohutuse suurendamise tagamiseks. Selle põhjuseks on asjaolu, et kui Euroopa Liidu Lennundusohutusamet (edaspidi „amet“) ajakohastab tema poolt määruse (EL) 2018/1139 artikli 76 lõike 3 kohaselt välja antud sertifitseerimistingimusi, et tagada nende otstarbekohasus, ei pea ajakohastatud tingimusi täitma juba sertifitseeritud projektiga lennuki puhul, kui seda toodetakse või kasutatakse.
- (2) Selleks et säilitada Euroopas kõrgetasemeline lennundusohutus ja keskkonnanõuded, võib olla vajalik volitada selliste täiendavate lennukõlblikkusnõuete täitmist õhusõidukite puhul, mille täitmist amet ei olnud volitanud projekti sertifitseerimise ajal, kuna need ei kuulunud sel ajal kohaldatavate sertifitseerimistingimuste hulka. Määruse (EL) 2015/640 käesolevas muudatuses käsitletakse sertifitseerimistingimuste kolme arengut.
- (3) Esiteks kehtestasid Ühinenud Lennuametid (JAA) 1989. aastal suurte lennukite reisijate ja salongipersonali istmete dünaamiliste tingimuste suhtes uued projekteerimisnormid, et suurendada reisijate turvalisust. Kõnealuste normide eesmärk oli vähendada vigastuste või hukkumise ohtu hädamaandumise korral. Kõnealused normid võeti üle ameti poolt suurte lennukite suhtes kehtestatud sertifitseerimistingimustesse (CS-25), kuid neid kohaldatakse üksnes selliste suurte lennukite puhul, mille projekti sertifitseerimist taotleti pärast 1989. aastat. Võttes arvesse, et teatavad suured lennukid ei pruugi kõnealustele nõuetele vastata, tuleks seega kehtestada täiendavad lennukõlblikkustingimused. Võttes nõuetekohaselt arvesse suurte lennukite käitamise laadi ja nendega seotud riski, kuid säilitades samal ajal liidus tsiviillennundusohutuse ühtlaselt kõrge taseme, peetakse proportsionaalseks ja kulutõhusaks kohaldada kõnealuseid täiendavaid lennukõlblikkustingimusi üksnes uute, ameti poolt juba sertifitseeritud projekti alusel toodetud suurte lennukite suhtes. Kõnealuseid täiendavaid lennukõlblikkustingimusi ei tuleks kohaldada lennumeeskonnaliikmete istmete ja ärilisi mitteregulaarseid nõudelende tegevate madala istmete hõivatusastmega lennukite istmete suhtes, kuna seda ei peeta proportsionaalseks ega kulutõhusaks.
- (4) Teiseks lisas amet 2009. aastal (CS-25 6. muudatusega) suurte lennukite sertifitseerimistingimustesse süttivust käsitlevad nõuded soojus- ja müraisolatsioonimaterjalide kohta, millega parandati lennukikeresse tule leviku ja läbipääsu tõkestamiseks paigaldatud isolatsioonimaterjalide teatud omadusi. Kõnealuseid uusi süttivust käsitlevaid nõudeid kohaldatakse üksnes selliste suurte lennukite puhul, mille projekti sertifitseerimist taotleti pärast 2009. aastat. Võttes arvesse, et teatavad suured lennukid ei pruugi kõnealustele nõuetele vastata, tuleks kehtestada täiendavad lennukõlblikkustingimused. Võttes nõuetekohaselt arvesse suurte lennukite käitamise laadi ja nendega seotud riski, kuid säilitades samal ajal liidus tsiviillennundusohutuse ühtlaselt kõrge taseme, peetakse proportsionaalseks ja kulutõhusaks kehtestada lennu ajal tule leviku ohtu käsitlevad täiendavad lennukõlblikkustingimused kehtestamist üksnes uute, ameti poolt juba sertifitseeritud projekti alusel toodetud suurte lennukite suhtes. Kõnealuseid täiendavaid lennukõlblikkustingimusi tuleks kohaldada ka teenistuses olevate suurte lennukite suhtes soojus- ja müraisolatsioonimaterjalide asendamise puhul. Samuti tuleks õnnetuse järel lennukisse leekide läbipääsu ohtu käsitlevaid täiendavaid lennukõlblikkustingimusi kohaldada kaheksa ja enama reisijakohaga suurte lennukite suhtes ja seda üksnes uute, ameti poolt juba sertifitseeritud projekti alusel toodetud suurte lennukite suhtes.

(⁽¹⁾) ELT L 212, 22.8.2018, lk 1.

(⁽²⁾) Komisjoni 23. aprilli 2015. aasta määrus (EL) 2015/640, milles käsitletakse teatavat liiki lennutegevuse suhtes kohaldatavaid täiendavaid lennukõlblikkustingimusi ja millega muudetakse määrust (EL) nr 965/2012 (ELT L 106, 24.4.2015, lk 18).

- (5) Kolmandaks, selleks et järk-järgult leevendada tuletõrjeseadmetes kasutatava halooni keskkonnamõju, andis Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (ICAO) välja uued nõuded, millega muudetakse ICAO 6. lisa (kohaldatakse alates 15. detsembrist 2011). Kõnealuste nõuete täitmiseks tuleks kehtestada täiendavad lennukõlblikkustingimused uutele suurtele lennukitele ja suurtele kopteritele, mille projekti on amet juba sertifitseerinud sertifitseerimistingimuste alusel, millega sobiva ainena on lubatud kasutada halooni.
- (6) Seepärast tuleb komisjoni määrust (EL) 2015/640 vastavalt muuta.
- (7) Käesolevas määruses sätestatud meetmed põhinevad ameti arvamusel, mis esitati kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 76 lõikega 1.
- (8) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 127 lõike 3 kohaselt asutatud komitee arvamusel,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EL) 2015/640 muudetakse järgmiselt.

1) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) punkt b asendatakse järgmisega:

„b) „suur lennuk“ – lennuk, mille suhtes kehtivad suurte lennukite sertifitseerimistingimused CS-25 või samaväärsed sertifitseerimisalused;“;

b) lisatakse punktid c ja d:

„c) „suur kopter“ – kopter, mille suhtes kehtivad suurte tiivikõhusõidukite sertifitseerimistingimused CS-29 või samaväärsed sertifitseerimisalused.

d) „madala istmete hõivatusastmega lennuk“ – lennuk, mille suurim lubatud reisijakohtade arv on:

1) kuni (kaasa arvatud) 19 või

2) kuni (kaasa arvatud) üks kolmandik tüübisertifikaadiga lennuki tüübisertifikaadi andmelehel märgitud suurimast lubatud reisijate istekohtade arvust, tingimusel et täidetud on mõlemad järgnevad tingimused:

a) nende reisijakohtade koguarv, mis võivad olla hõivatud ruleerimisel, õhkutõusul ja maandumisel, ei ületa salongi kohta ühtsadat;

b) suurim lubatud reisijakohtade arv ruleerimisel, õhkutõusul ja maandumisel üheski avariiväljapääsude paaride vahelises eraldi tsoonis (ega üheski salongi lõpuosas) ei ületa üht kolmandikku kõnealust tsooni piiritlevate avariiväljapääsude paaride vaheliste reisijakohtade arvude summast (kasutades iga avariiväljapääsude paari vahelist reisijakohtade arvu, mis on kindlaks määratud lennuki suhtes kohaldatavas sertifitseerimisaluses). Kõnealuse tsoone käsitleva piirangu täitmise kindlaksmääramiseks eeldatakse deaktiveeritud avariiväljapääsudega lennuki puhul, et kõik avariiväljapääsud toimivad.“;

2) I lisa (osa 26) muudetakse vastavalt käesoleva määruse lisale.

Artikkel 2

Jõustumine ja kohaldamine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 28. jaanuar 2019

Komisjoni nimel
president
Jean-Claude JUNCKER

LISA

I lisa muudetakse järgmiselt:

1) sisukord asendatakse järgmisega:

„SISUKORD

ALAJAGU A — ÜLDSÄTTED

26.10 Pädev asutus

26.20 Ajutiselt mittetöötavad seadmed

26.30 Nõuetele vastavuse tõendamine

ALAJAGU B — SUURED LENNUKID

26.50 Istmed, lamamisasemed, turvavööd ja ohutusrihmad

26.60 Hädamaandumine — dünaamilised tingimused

26.100 Avariiväljapääsude asukoht

26.105 Avariiväljapääsudele juurdepääs

26.110 Avariiväljapääsude märgistus

26.120 Õhusõidukisise avariitulede süsteem ja selle kasutamine

26.150 Reisijatesalongi ja lennumeeskonnakabiini sisustus

26.155 Lastiruumi sektsioonide vooderdise süttivus

26.156 Soojus- ja müraisolatsioonimaterjalid

26.160 Tualettruumi tule tõrjesüsteem

26.170 Tulekustutid

26.200 Telikuasendi helisignalisatsioon

26.250 Lennumeeskonnakabiini uksemehhanismide kasutamine ainsa lennumeeskonnaliikme teovõimetuse korral

ALAJAGU C — SUURED KOPTERID

26.400 Tulekustutid“;

2) lisatakse punkt 26.60:

„26.60 Hädamaandumine — dünaamilised tingimused

Käitajad, kes käitavad reisijate ärilises lennutranspordis kasutatavaid suuri lennukeid, mille tüübisertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 1958 või hiljem ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on esmakordselt välja antud 18. veebruaril 2021 või hiljem, tõendavad iga tüüpi projektiga istmete puhul, mis võivad olla hõivatud ruleerimisel, õhkutõusul ja maandumisel, et kasutaja on kaitstud hädamaandumistingimustest tuleneva koormuse eest. Tõendamine toimub ühel järgmistest viisidest:

- a) edukalt läbitud dünaamilised katsed;
- b) sarnast tüüpi istmeprojekti dünaamilistel katsetel põhinev, samaväärse ohutuse tagav ratsionaalne analüüs.

Esimeses lõigus sätestatud kohustust ei kohaldata järgmiste istmete suhtes:

- a) lennumeeskonnaliikmete istmed,
- b) üksnes ärilisi mitteregulaarseid nõudelende tegevate madala istmete hõivatusastmega lennukite istmed.“;

3) lisatakse punkt 26.156:

„26.156 Soojus- ja müraisolatsioonimaterjalid

Käitajad, kes käitavad selliseid ärilises lennutranspordis kasutatavaid suuri lennukeid, mille tüübisertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 1958 või hiljem, peavad tagama, et:

- a) lennukitesse, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud enne 18. veebruari 2021, vanade soojus- või müraisolatsioonimaterjalide asendamiseks uute paigaldamisel 18. veebruaril 2021 või hiljem, peavad kõnealused uued materjalid olema selliste tule levikut takistavate omadustega, millega välditakse või vähendatakse lennukis tule leviku ohtu;
- b) lennukitel, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 18. veebruaril 2021 või hiljem, peavad soojus- või müraisolatsioonimaterjalid olema selliste tule levikut takistavate omadustega, millega välditakse või vähendatakse lennukis tule leviku ohtu;
- c) lennukitel, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 18. veebruaril 2021 või hiljem ja mille reisijakohtade arv on 20 või rohkem, peavad lennuki alumisse poolde paigaldatud soojus- või müraisolatsioonimaterjalid (sh materjalide kere külge kinnitamise vahendid) olema selliste tule levikut takistavate omadustega, millega välditakse või vähendatakse õnnetuse järel lennukisse tule läbipääsu ohtu ning tagatakse salongis lennukist evakueerumiseks vajalikuks ajavahemikuks ellujäämist võimaldavad tingimused.“;

4) lisatakse punkt 26.170:

„26.170 Tulekustutid

Suurte lennukite käitajad peavad tagama, et halooni ei kasutataks tulekustutusainena järgmistes tulekustutites:

- a) sisseehitatud tulekustutid kõigile tualettide prügikastidele (rätikute, paberi ja jäätmete jaoks) suurtes lennukites, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 18. veebruaril 2020 või hiljem;
- b) käsitulekustutid suurtes lennukites, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 18. mail 2019 või hiljem.“;

5) lisatakse alajagu C:

„ALAJAGU C — SUURED KOPTERID

26.400 Tulekustutid

Suurte kopterite käitajad peavad tagama, et halooni ei kasutataks tulekustutusainena järgmistes tulekustutites:

- a) sisseehitatud tulekustutid kõigile tualettide prügikastidele (rätikute, paberi ja jäätmete jaoks) suurtes kopterites, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on esmakordselt välja antud 18. veebruaril 2020 või hiljem;
 - b) käsitulekustutid suurtes kopterites, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on esmakordselt välja antud 18. mail 2019 või hiljem.“
-