

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) 2019/133,**annettu 28 päivänä tammikuuta 2019,****asetuksen (EU) 2015/640 muuttamisesta uusien täydentävien lentokelpoisuusvaatimusten käyttöön ottamiseksi**

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä asetuksen (EY) N:o 216/2008⁽¹⁾ kumoamisesta 4 päivänä heinäkuuta 2018 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1139 ja erityisesti sen 17 artiklan 1 kohdan h alakohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Komission asetuksessa (EU) 2015/640⁽²⁾ vahvistetaan täydentävät lentokelpoisuusvaatimukset ilma-aluksille, joiden suunnittelu on jo sertifioitu. Täydentävät lentokelpoisuusvaatimukset ovat tarpeen jatkuvan lentokelpoisuuden ja turvallisuuden parantamisen tukemiseksi. Tämä johtuu siitä, että Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston, jäljempänä 'virasto', päivittäessä asetuksen (EU) 2018/1139 76 artiklan 3 kohdan nojalla antamiaan sertifiointieritelmiä sen varmistamiseksi, että sertifiointieritelmiä on edelleen tarkoituksenmukainen, suunnittelultaan jo sertifioidun ilma-aluksen ei edellytetä täyttävän sertifiointieritelmän päivitetyn version vaatimuksia silloin, kun ilma-alus valmistetaan tai kun se on käytössä.
- (2) Ilmailun turvallisuuden ja ympäristövaatimusten korkean tason säilyttämiseksi Euroopassa saattaa sen vuoksi olla tarpeen edellyttää ilma-aluksilta täydentävien lentokelpoisuusvaatimusten mukaisuutta, mitä virasto ei edellyttänyt suunnitteludistuksen antamisen ajankohtana, koska kyseiset lentokelpoisuusvaatimukset eivät tuona ajankohtana sisällyneet sertifiointieritelmiin. Tämä asetuksen (EU) 2015/640 muutos koskee sertifiointieritelmän kolmea kehitysvaihetta.
- (3) Euroopan ilmailuviranomaisten yhteistyöelimen (JAA) otti ensinnä vuonna 1989 käyttöön suurten lentokoneiden matkustajien ja matkustamomiehistön istuinten dynamiikkaa koskevat uudet suunnitteluvaatimukset, joilla parannettiin niitä käyttävien henkilöiden suojaa. Näiden vaatimusten tarkoituksena oli vähentää loukkaantumisten ja kuolemantapausten riskiä pakkolaskutilanteessa. Ne sisällytettiin suuria lentokoneita koskeviin viraston sertifiointieritelmiin (CS-25), mutta niitä sovelletaan ainoastaan suuriin lentokoneisiin, joiden suunnittelun sertifiointia on haettu vuoden 1989 jälkeen. Koska tietyt lentokoneet eivät välttämättä ole näiden vaatimusten mukaisia, olisi otettava käyttöön täydentävät lentokelpoisuusvaatimukset. Kun otetaan asianmukaisesti huomioon suurilla lentokoneilla harjoitettavan lentotoiminnan luonne ja riskit niin, että samalla säilytetään korkea ja yhtenäinen siviili-ilmailun turvallisuuden taso unionissa, katsotaan oikeasuhteiseksi ja kustannustehokkaaksi ottaa käyttöön täydentävät lentokelpoisuusvaatimukset ainoastaan sellaisille suurille lentokoneille, jotka on valmistettu äskettäin viraston jo sertifioidun suunnittelun perusteella. Näitä täydentäviä lentokelpoisuusvaatimuksia ei pitäisi soveltaa ohjaamomiehistön istuimiin eikä ei-säännölliseen tarveperustaiseen kaupalliseen ilmajetukseen käytettävien pieniä matkustajamääriä kuljettavien lentokoneiden istuimiin, koska tätä ei pidetä oikeasuhteisena eikä kustannustehokkaana.
- (4) Toiseksi virasto otti vuonna 2009 käyttöön lämpöeristeitä ja akustisia eristysmateriaaleja koskevat uudet paloturvallisuusvaatimukset, joilla on tarkoitus parantaa tulen leviämisen ja etenemisen estämiseksi runkoon asennettujen eristysmateriaalien tiettyjä ominaisuuksia suurten lentokoneiden sertifiointieritelmissä (CS-25 muutos 6). Näitä uusia paloturvallisuusvaatimuksia sovelletaan ainoastaan suuriin lentokoneisiin, joiden suunnittelun sertifiointi on tullut voimaan vuoden 2009 jälkeen. Koska tietyt suuret lentokoneet eivät välttämättä ole näiden vaatimusten mukaisia, olisi otettava käyttöön täydentävät lentokelpoisuusvaatimukset. Kun otetaan asianmukaisesti huomioon suurilla lentokoneilla harjoitettavan lentotoiminnan luonne ja riskit niin, että samalla säilytetään korkea ja yhtenäinen siviili-ilmailun turvallisuuden taso unionissa, katsotaan oikeasuhteiseksi ja kustannustehokkaaksi ottaa käyttöön tulen leviämisen riskiä lennon aikana koskevat täydentävät lentokelpoisuusvaatimukset sellaisille suurille lentokoneille, jotka on valmistettu äskettäin viraston jo sertifioidun suunnittelun perusteella. Näitä täydentäviä lentokelpoisuusvaatimuksia olisi sovellettava myös käytössä oleviin suuriin lentokoneisiin, kun lämpöeristeitä tai akustisia eristysmateriaaleja vaihdetaan. Lisäksi olisi otettava käyttöön vähintään 20-matkustajapaikkaisille suurille lentokoneille uudet lentokelpoisuusvaatimukset, jotka pienentävät riskiä tulen etenemisestä lentokoneen sisätiloihin onnettomuuden jälkeen, ja niitä olisi sovellettava ainoastaan sellaisiin lentokoneisiin, jotka on valmistettu äskettäin viraston jo sertifioidun suunnittelun perusteella.

⁽¹⁾ EUVL L 212, 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ Komission asetukset (EU) 2015/640, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2015, lentotoiminnan lajin mukaisista täydentävistä yksityiskohtaisista lentokelpoisuusvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 965/2012 muuttamisesta (EUVL L 106, 24.4.2015, s. 18).

- (5) Kolmanneksi kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO) on julkaissut ICAOn yleissopimuksen liitettä 6 muuttamalla uusia standardeja, joiden tarkoituksena on asteittain lieventää sammutustarvikkeissa käytettävien halonien ympäristövaikutuksia, ja niitä alettiin soveltaa 15 päivästä joulukuuta 2011. Näiden standardien noudattamiseksi olisi otettava käyttöön täydentävät lentokelpoisuuseritelvät, jotka koskevat äskettäin valmistettuja suuria lentokoneita ja suuria helikoptereita, joiden suunnittelun virasto on jo sertifioinut halonien käytön soveltuvana aineena sallivien sertifiointieritelmiä perusteella.
- (6) Sen vuoksi asetusta (EU) 2015/640 olisi muutettava.
- (7) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet perustuvat asetuksen (EU) 2018/1139 76 artiklan 1 kohdan mukaisesti annettuihin viraston lausuntoihin.
- (8) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat asetuksen (EU) 2018/1139 127 artiklan 3 kohdalla perustetun komitean lausunnon mukaiset,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutetaan asetusta (EU) 2015/640 seuraavasti:

1) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

a) Korvataan b alakohta seuraavasti:

”b) ’suurella lentokoneella’ lentokonetta, jonka sertifiointin perustana ovat suurten lentokoneiden CS-25-sertifiointieritelvät tai vastaavat sertifiointieritelvät;”

b) Lisätään c ja d alakohta seuraavasti:

”c) ’suurella helikopterilla’ helikopteria, jonka sertifiointin perustana ovat suurten pyöriväsiipisten ilma-alusten CS-29-sertifiointieritelvät tai vastaavat sertifiointieritelvät;

d) ’pieniä matkustajamääriä kuljettavalla lentokoneella’ lentokonetta, jossa suurin käytettävä matkustajapaikkaluku on enintään

1) 19 istuinta tai

2) yksi kolmasosa tyyppihyväksytyntä lentokoneen suurimmasta matkustajapaikkamäärästä, joka on ilmoitettu lentokoneen tyyppihyväksyntätodistuksen tietolehdellä (TCDS), jos molemmat seuraavista edellytyksistä täyttyvät:

a) niiden matkustajapaikkojen kokonaismäärä, jotka voivat olla käytössä rullauksen, lentoalustan tai laskun ajan, on kerrosta kohti enintään 100;

b) suurin käytettävä matkustajapaikkaluku rullauksen, lentoalustan tai laskun aikana kullakin yksittäisellä vyöhykkeellä varauskäyntiparien (tai umpikujavyöhykkeen) välillä ei ylitä yhtä kolmasosaa kyseistä vyöhykettä rajaavien varauskäyntiparien osalta sallittujen matkustajapaikkojen summasta (kun käytetään kullekin varauskäyntiparille lentokoneeseen sovellettavissa sertifiointiperusteissa määritettyä sallittujen matkustajapaikkojen määrää). Jos osa lentokoneen varauskäynneistä on poissa käytöstä, tämän vyöhykerajoituksen noudattamista määritettäessä kuitenkin oletetaan, että kaikki varauskäynnit ovat toimivia.”

2) Muutetaan liite I (osa 26) tämän asetuksen liitteen mukaisesti.

2 artikla

Voimaantulo ja soveltaminen

Tämä asetusta tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 28 päivänä tammikuuta 2019.

Komission puolesta
Puheenjohtaja
Jean-Claude JUNCKER

LIITE

Muutetaan liite I seuraavasti:

1) Korvataan sisällysluettelo seuraavasti:

”SISÄLTÖ

OSASTO A – YLEISET SÄÄNNÖKSET

26.10 Toimivaltainen viranomainen

26.20 Tilapäisesti epäkuntoiset laitteet ja varusteet

26.30 Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen

OSASTO B – SUURET LENTOKONEET

26.50 Istuimet, makuupaikat sekä istuin- ja olkavyöt

26.60 Pakkolasku – dynamiikkaa koskevat vaatimukset

26.100 Varauoskäyntien sijainti

26.105 Kulku varauoskäynnille

26.110 Varauoskäyntien merkinnät

26.120 Sisätilojen hätävalaistus ja hätävalojen käyttö

26.150 Sisätilojen varustelu

26.155 Rahtiosaston vuorauksen palo-ominaisuudet

26.156 Lämpöeristeet ja akustiset eristysmateriaalit

26.160 Palontorjunta käymälöissä

26.170 Sammuttimet

26.200 Laskutelineiden äänivaroituslaite

26.250 Ohjaamon oven käyttömekanismi – ohjaamomiehistön jäsenen toimintakyvyn menetys

OSASTO C – SUURET HELIKOPTERIT

26.400 Sammuttimet”

2) Lisätään 26.60 kohta seuraavasti:

”26.60 Pakkolasku – dynamiikkaa koskevat vaatimukset

Lentotoiminnan harjoittajien, jotka käyttävät matkustajien kaupallisissa ilmakuljetuksissa sellaisia suuria lentokoneita, jotka on tyyppihyväksytty 1 päivänä tammikuuta 1958 tai sen jälkeen ja joille on ensimmäisen kerran myönnetty yksilöllinen lentokelpoisuustodistus 18 päivänä helmikuuta 2021 tai sen jälkeen, on osoitettava kaikkien tyyppisuunnitelmassa rullauksen, lentoonlähdon tai laskun aikana käytettäväksi hyväksytyjen istuinten osalta, että istuimen käyttäjä on suojattu pakkolaskutilanteissa syntyviltä kuormilta. Tämä on osoitettava jollakin seuraavista tavoista:

- a) hyväksytysti suoritettavat dynaamiset testit;
- b) vastaavan turvallisuustason tuottava rationaalinen analyysi, joka perustuu samankaltaisen istuimen tyyppisuunnitelman dynaamisiin testeihin.

Ensimmäisessä kohdassa asetettu velvoite ei koske seuraavia istuimia:

- a) ohjaamomiehistön istuimet,
- b) istuimet pieniä matkustajamääriä kuljettavissa lentokoneissa, joita käytetään ainoastaan ei-säännölliseen tarveperustaiseen kaupalliseen ilmakuljetukseen.”

3) Lisätään 26.156 kohta seuraavasti:

”26.156 Lämpöeristeet ja akustiset eristysmateriaalit

Lentotoiminnan harjoittajien, jotka käyttävät kaupallisessa ilmakuljetuksessa 1 päivänä tammikuuta 1958 tai sen jälkeen tyyppihyväksytyjä suuria lentokoneita, on varmistettava, että

- a) asennettaessa 18 päivänä helmikuuta 2021 tai sen jälkeen uusia korvaavia lämpöeristeitä tai akustisia eristysmateriaaleja lentokoneisiin, joille on myönnetty ensimmäinen yksilöllinen lentokelpoisuustodistus ennen 18 päivää helmikuuta 2021, uusilla materiaaleilla on tulen leviämistä vastustavat ominaisuudet, jotka estävät tulen leviämisen lentokoneessa tai vähentävät sen riskiä;
- b) sellaisten lentokoneiden lämpöeristeillä ja akustisilla eristysmateriaaleilla, joille on myönnetty ensimmäinen yksilöllinen lentokelpoisuustodistus 18 päivänä helmikuuta 2021 tai sen jälkeen, on tulen leviämistä vastustavat ominaisuudet, jotka estävät tulen leviämisen lentokoneessa tai vähentävät sen riskiä;
- c) lentokoneen alaosaan asennetuilla lämpöeristeillä ja akustisilla eristysmateriaaleilla (mukaan lukien tarvikkeet, joilla materiaalit kiinnitetään runkoon) sellaisissa lentokoneissa, joille on myönnetty ensimmäinen yksilöllinen lentokelpoisuustodistus 18 päivänä helmikuuta 2021 tai sen jälkeen ja joiden matkustajapaikkamäärä on vähintään 20, on tulen etenemistä vastustavat ominaisuudet, jotka estävät tulen etenemisen lentokoneen sisätiloihin onnettomuuden jälkeen tai vähentävät sen riskiä ja takaavat, että olosuhteet matkustamossa säilyvät elinkelpoisina lentokoneen evakuointiin tarvittavan ajan.”

4) Lisätään 26.170 kohta seuraavasti:

”26.170 Sammuttimet

Suuria lentokoneita käyttävien lentotoiminnan harjoittajien on varmistettava, ettei seuraavissa sammuttimissa käytetä sammutusaineena halonia:

- a) käymälöiden pyyhe-, paperi- ja jäteastioiden kiinteät sammuttimet suurissa lentokoneissa, joille on myönnetty ensimmäinen yksilöllinen lentokelpoisuustodistus 18 päivänä helmikuuta 2020 tai sen jälkeen;
- b) kannettavat sammuttimet suurissa lentokoneissa, joille on myönnetty ensimmäinen yksilöllinen lentokelpoisuustodistus 18 päivänä toukokuuta 2019 tai sen jälkeen.”

5) Lisätään osasto C seuraavasti:

”OSASTO C – SUURET HELIKOPTERIT

26.400 Sammuttimet

Suuria helikoptereita käyttävien lentotoiminnan harjoittajien on varmistettava, ettei seuraavissa sammuttimissa käytetä sammutusaineena halonia:

- a) käymälöiden pyyhe-, paperi- ja jäteastioiden kiinteät sammuttimet suurissa helikoptereissa, joille on ensimmäisen kerran myönnetty yksilöllinen lentokelpoisuustodistus 18 päivänä helmikuuta 2020 tai sen jälkeen;
 - b) kannettavat sammuttimet suurissa helikoptereissa, joille on ensimmäisen kerran myönnetty yksilöllinen lentokelpoisuustodistus 18 päivänä toukokuuta 2019 tai sen jälkeen.”
-