

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2019/133**2019 m. sausio 28 d.****kuriuo dėl naujų papildomų tinkamumo skraidyti specifikacijų įtraukimo iš dalies keičiamas
Reglamentas (ES) 2015/640**

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra bei panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 216/2008 ⁽¹⁾, ypač į jo 17 straipsnio 1 dalies h punktą,

kadangi:

- (1) Komisijos reglamente (ES) 2015/640 ⁽²⁾ nustatyti papildomi tinkamumo skraidyti reikalavimai orlaiviams, kurių projektas jau yra sertifikuotas. Tie papildomi tinkamumo skraidyti reikalavimai reikalingi nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir saugos tobulinimams remti. Taip yra todėl, kad atnaujindama savo pagal Reglamento (ES) 2018/1139 76 straipsnio 3 dalį parengtas sertifikavimo specifikacijas, kad jos toliau atitiktų paskirtį, Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra (toliau – Agentūra) nereikalauja, kad pagamintas arba eksploatuojamas orlaivis, kurio projektas jau sertifikuotas, atitiktų atnaujintas sertifikavimo specifikacijas;
- (2) todėl norint Europoje išlaikyti aukštą aviacijos saugos ir aplinkosaugos reikalavimų lygį gali reikėti reikalauti, kad orlaiviai atitiktų papildomus tinkamumo skraidyti reikalavimus, kurių sertifikuodama projektą Agentūra nereikalavo laikytis, nes tuo metu jie nebuvo įtraukti į atitinkamą sertifikavimo specifikaciją. Šis dalinis Reglamento (ES) 2015/640 pakeitimas susijęs su trimis sertifikavimo specifikacijų pakeitimais;
- (3) pirma, 1989 m. Jungtinė aviacijos administracija nustatė naujus didelių lėktuvų keleivių ir keleivių salono įgulos narių krėslų projektavimo, atsižvelgiant į jų naudojimą dinamiškomis sąlygomis, standartus, kuriais užtikrinama didesnė krėsluose sėdinčių asmenų apsauga. Tų standartų tikslas – avarinio tūpimo atveju sumažinti sužalojimų ar mirties riziką. Standartai buvo perkelti į Agentūros didelių lėktuvų sertifikavimo specifikacijas („CS-25“), tačiau taikomi tik tiems dideliems lėktuvams, kurių projekto sertifikavimo paraiška pateikta po 1989 m. Gali būti, kad tų standartų tam tikri dideli lėktuvai neatitinka, todėl turėtų būti įtrauktos papildomos tinkamumo skraidyti specifikacijos. Tinkamai atsižvelgiant į skrydžių dideliais lėktuvais pobūdį ir rizikingumą, o kartu išlaikant vienodai aukštą Sąjungos civilinės aviacijos saugos lygį, manoma, kad proporcinga ir ekonomiškai efektyvu tas papildomas tinkamumo skraidyti specifikacijas nustatyti tik tiems dideliems lėktuvams, kurie naujai gaminami pagal Agentūros jau sertifikuotą projektą. Tos papildomos tinkamumo skraidyti specifikacijos neturėtų būti taikomos pilotų kabinos įgulos krėslams ir krėslams mažaviečiuose lėktuvuose, kurie naudojami nereguliariems užsakomiesiems komerciniams skrydžiams, nes manoma, kad tai neproporcinga arba ekonomiškai neefektyvu;
- (4) antra, 2009 m. Agentūra į didelių lėktuvų sertifikavimo specifikacijas įtraukė naujus šilumos ar garso izoliavimo medžiagų degumo standartus, kuriais pagerintos tam tikros lėktuvo liemeniui izoliuoti naudojamų izoliacinių medžiagų atsparumo liepsnos plitimui ir liepsnos skverbimuisi savybės („CS-25“, 6 pakeitimas). Tie nauji degumo standartai taikomi tik dideliems lėktuvams, kurių projekto sertifikavimo paraiška pateikta po 2009 m. Kadangi gali būti, tų standartų tam tikri dideli lėktuvai neatitinka, turėtų būti įtrauktos papildomos tinkamumo skraidyti specifikacijos. Tinkamai atsižvelgiant į skrydžių dideliais lėktuvais pobūdį ir rizikingumą, o kartu išlaikant vienodai aukštą Sąjungos civilinės aviacijos saugos lygį, manoma, kad proporcinga ir ekonomiškai efektyvu papildomas tinkamumo skraidyti specifikacijas, kuriomis siekiama pašalinti liepsnos plitimo riziką skrydžio metu, nustatyti tiems dideliems lėktuvams, kurie naujai gaminami pagal Agentūros jau sertifikuotą projektą. Tos papildomos tinkamumo skraidyti specifikacijos turėtų būti taikomos ir tuo metu, kai keičiamos šilumos ar garso izoliavimo medžiagos, eksploatuojamiems dideliems lėktuvams. Galiausiai turėtų būti įtrauktos dideliems lėktuvams, kuriuose keleivių vietų skaičius yra ne mažesnis kaip 20, skirtos papildomos tinkamumo skraidyti specifikacijos, kuriomis siekiama pašalinti liepsnos skverbimosi į lėktuvą po avarijos riziką ir kurios būtų taikomos tik naujai pagal Agentūros jau sertifikuotą projektą gaminamiems lėktuvams;

⁽¹⁾ OL L 212, 2018 8 22, p. 1.

⁽²⁾ 2015 m. balandžio 23 d. Komisijos reglamentas (ES) 2015/640 dėl papildomų tinkamumo skraidyti specifikacijų, susijusių su tam tikro tipo skrydžiais, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 (OL L 106, 2015 4 24, p. 18).

- (5) trečia, siekdama palaipsniui mažinti gaisro gesinimo įrangoje naudojamo halono poveikį aplinkai, Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (toliau – ICAO) parengė naujus standartus, kuriais iš dalies keičiamas ICAO 6 priedas ir kurie taikomi nuo 2011 m. gruodžio 15 d. Siekiant laikytis tų standartų, turėtų būti įtrauktos papildomos tinkamumo skraidyti specifikacijos, skirtos naujai gaminamiems dideliems lėktuvams ir dideliems sraigtasparniams, kurių projektą Agentūra jau sertifikavo remdamasi sertifikavimo specifikacijomis, pagal kurias halonas galėjo būti naudojamas kaip tinkama medžiaga;
- (6) todėl Komisijos reglamentą (ES) 2015/640 reikėtų atitinkamai iš dalies pakeisti;
- (7) šiame reglamente numatytos priemonės pagrįstos Agentūros pagal Reglamento (ES) 2018/1139 76 straipsnio 1 dalį paskelbtomis nuomonėmis;
- (8) šiame reglamente numatytos priemonės atitinka pagal Reglamento (ES) 2018/1139 127 straipsnio 3 dalį įsteigto komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamentas (ES) 2015/640 iš dalies keičiamas taip:

1) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) b punktas pakeičiamas taip:

„b) didelis lėktuvas – lėktuvas, kurio sertifikavimo pagrinde nustatytos didelių lėktuvų sertifikavimo specifikacijos „CS-25“ arba joms lygiavertės specifikacijos;“;

b) įrašomi c ir d punktai:

„c) didelis sraigtasparnis – sraigtasparnis, kurio sertifikavimo pagrinde nustatytos didelių sukasparnių sertifikavimo specifikacijos „CS-29“ arba joms lygiavertės specifikacijos;

d) mažavietis lėktuvas – lėktuvas, kurio didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija neviršija:

(1) 19 krėslų arba

(2) lėktuvo, kurio tipas patvirtintas, trečdalis didžiausio keleivių krėslų skaičiaus, nurodyto lėktuvo tipo pažymėjimo duomenų lape, su sąlyga, kad tenkinamos abi šios sąlygos:

a) bendras keleivių krėslų, patvirtintų kaip tinkamų sėdėti lėktuvui riedant, kylant arba tupiant, skaičius viename denyje neviršija 100;

b) didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija riedėjimo, kilimo arba tūpimo metu bet kurioje atskiroje zonoje tarp avarinių išėjimų porų (arba bet kurioje aklinoje zonoje) neviršija trečdalis bendro leidžiamo keleivių krėslų skaičiaus, tenkančio su ta zona besiribojančių avarinių išėjimų poroms (remiamasi taikomame lėktuvo sertifikavimo pagrinde nustatytu leidžiamu keleivių krėslų skaičiumi kiekvienai avarinių išėjimų porai). Siekiant nustatyti lėktuvo, kurio avariniai išėjimai nenaudojami, atitiktį šiam zoninio apribojimo reikalavimui laikoma, kad visi avariniai išėjimai savo funkciją atlieka.“

2) I priedas (26 dalis) iš dalies keičiamas pagal šio reglamento priedą.

2 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2019 m. sausio 28 d.

Komisijos vardu
Pirmininkas
Jean-Claude JUNCKER

PRIEDAS

I priedas iš dalies keičiamas taip:

1. turinys pakeičiamas taip:

„TURINYS

A SKYRIUS. BENDROSIOS NUOSTATOS

26.10. Kompetentinga institucija

26.20. Laikiniai neveikianti įranga

26.30. Atitikties įrodymas

B SKYRIUS. DIDELI LĒKTUVAI

26.50. Krėslai, miegamosios vietos, saugos diržai ir juostos

26.60. Avarinis tūpimas. Dinamiškos sąlygos

26.100. Avarinių išėjimų vieta

26.105. Prieiga prie avarinių išėjimų

26.110. Avarinių išėjimų žymėjimas

26.120. Avarinis vidaus apšvietimas ir avarinio apšvietimo naudojimas

26.150. Kabinų vidus

26.155. Krovinių skyriaus vidinių dangų degumas

26.156. Šilumos ar garso izoliavimo medžiagos

26.160. Apsauga nuo gaisro tualetuose

26.170. Gesintuvai

26.200. Važiuoklės akustinis įspėjimas

26.250. Skrydžio įgulos kabinos durų naudojimo sistemos. Vieno skrydžio įgulos nario nepajėgumas

C SKYRIUS. DIDELI SRAIGTASPARNIAI

26.400. Gesintuvai“;

2) įterpiamas 26.60 punktas:

„26.60. Avarinis tūpimas. Dinamiškos sąlygos

Komerciniam keleiviniam oro transportui didelius lėktuvus, kurių tipo pažymėjimas išduotas 1958 m. sausio 1 d. arba vėliau ir kurių pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas 2021 m. vasario 18 d. arba vėliau, naudojantys vežėjai įrodo, kad kiekvieno tipo krėslas, patvirtintas kaip tinkamas sėdėti lėktuvui riedant, kylant arba tupiant, yra suprojektuotas taip, kad krėslė sėdintis žmogus būtų apsaugotas nuo avarinio tūpimo sąlygomis atsirandančio svorio poveikio. Įrodoma vienu iš šių būdų:

a) sėkmingais dinaminiais bandymais;

b) panašaus tipo projekto krėslu dinaminiais bandymais pagrįsta racionalia analize, kuria patvirtinama tolygi sauga.

Pirmoje pastraipoje nustatytas įpareigojimas netaikomas šiems krėslams:

a) pilotų kabinos įgulos krėslams;

b) krėslams mažaviečiuose lėktuvuose, kurie naudojami tik nereguliariems užsakomiesiems komerciniams skrydžiams.“;

3) įterpiamas 26.156 punktas:

„26.156. Šilumos ar garso izoliavimo medžiagos

Komerciniam oro transportui didelius lėktuvus, kurių tipo pažymėjimas išduotas 1958 m. sausio 1 d. arba vėliau, naudojančias vežėjai užtikrina, kad:

- a) jei lėktuvuose, kurių pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas iki 2021 m. vasario 18 d., senos šilumos arba garso izoliavimo medžiagos pakeičiamos naujomis 2021 m. vasario 18 d. arba vėliau, toms naujoms medžiagoms būtų būdingas toks atsparumas liepsnos plitimui, dėl kurio būtų užkirstas kelias liepsnos plitimui lėktuve arba sumažinta tokia rizika;
- b) lėktuvuose, kurių pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas yra išduotas 2021 m. vasario 18 d. arba vėliau, šilumos ir garso izoliavimo medžiagoms būtų būdingas toks atsparumas liepsnos plitimui, dėl kurio būtų užkirstas kelias liepsnos plitimui lėktuve arba sumažinta tokia rizika;
- c) lėktuvuose, kurių pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas 2021 m. vasario 18 d. arba vėliau ir kuriuose keleivių vietų skaičius yra ne mažesnis kaip 20, apatinę lėktuvo pusę izoliuojančioms šilumos ir garso izoliavimo medžiagoms (įskaitant medžiagų tvirtinimo prie lėktuvo liemens priemones) būtų būdingas toks atsparumas liepsnos skverbimuisi, dėl kurio po avarijos būtų užkirstas kelias liepsnos skverbimuisi į lėktuvą arba sumažinta tokia rizika, o kabinoje būtų užtikrintos išgyvenimo sąlygos tiek laiko, kiek reikia lėktuvui evakuoti.“;

4) įterpiamas 26.170 punktas:

„26.170. Gesintuvai

Didelius lėktuvus naudojančias vežėjai užtikrina, kad halonas kaip gesinamoji medžiaga nebūtų naudojamas šiuose gesintuvuose:

- a) didelių lėktuvų, kurių pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas 2020 m. vasario 18 d. arba vėliau, tualetuose prie kiekvienos atliekų talpyklos, skirtos rankšluosčiams, popieriui ar atliekoms, įmontuotuose gesintuvuose;
- b) dideliuose lėktuvuose, kurių pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas 2019 m. gegužės 18 d. arba vėliau, naudojamuose nešiojamuosiuose gesintuvuose.“;

5) pridedamas C skyrius:

„C SKYRIUS. DIDELI SRAIGTASPARNIAI

26.400. Gesintuvai

Didelius sraigtasparnius naudojančias vežėjai užtikrina, kad halonas kaip gesinamoji medžiaga nebūtų naudojamas šiuose gesintuvuose:

- a) didelių sraigtasparnių, kurių pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas 2020 m. vasario 18 d. arba vėliau, tualetuose prie kiekvienos atliekų talpyklos, skirtos rankšluosčiams, popieriui ar atliekoms, įmontuotuose gesintuvuose;
 - b) dideliuose sraigtasparniuose, kurių pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas 2019 m. gegužės 18 d. arba vėliau, naudojamuose nešiojamuosiuose gesintuvuose.“
-