

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2019/133**(2019. gada 28. janvāris),****ar ko attiecībā uz jaunu lidojumderīguma specifikāciju ieviešanu groza Regulu (ES) 2015/640**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

Ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 4. jūlija Regulu (ES) 2018/1139 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un atceļ Regulu (EK) Nr. 216/2008 ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 17. panta 1. punkta h) apakšpunktu,

tā kā:

- (1) Komisijas Regulā (ES) 2015/640 ⁽²⁾ noteiktas papildu lidojumderīguma prasības gaisa kuģiem, kuru konstrukcija jau ir sertificēta. Šīs papildu lidojumderīguma prasības ir nepieciešamas, lai atbalstītu lidojumderīguma uzturēšanu un drošības uzlabojumus. Tas ir tāpēc, ka Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūras ("Aģentūra") izdoto sertifikācijas specifikāciju ("CS") Aģentūra saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 76. panta 3. punktu atjaunina, lai nodrošinātu, ka CS joprojām atbilst paredzētajam mērķim, gaisa kuģim, kura konstrukcija jau ir sertificēta, nav jāatbilst atjauninātajai CS versijai, kad tas tiek ražots vai ir ekspluatācijā.
- (2) Lai uzturētu augstu aviācijas drošības un vides prasību līmeni Eiropā, varētu būt nepieciešams pieprasīt gaisa kuģu atbilstību papildu lidojumderīguma prasībām, kuras Aģentūra nebija pieprasījusi projektēšanas laikā, jo tās šajā laikā nebija iekļautas attiecīgajā CS. Šis grozījums Regulā (ES) 2015/640 attiecas uz trim CS tendencēm.
- (3) Pirmkārt, 1989. gadā Apvienotās aviācijas institūcijas (JAA) ieviesa jaunus projektēšanas standartus lielu lidmašīnu pasažieru un salona apkalpes locekļu sēdekļiem, kas nodrošina uzlabotu pasažieru aizsardzību. Šo standartu mērķis ir mazināt ievainojumu vai nāves gadījumu risku avārijas nosēšanās gadījumā. Tie tika transponēti aģentūras sertifikācijas specifikācijās attiecībā uz lielām lidmašīnām (CS-25), bet tos piemēro tikai tām lielām lidmašīnām, kurām projekta sertifikācija piemērota pēc 1989. gada. Ņemot vērā to, ka dažas lielas lidmašīnas varētu neatbilst šiem standartiem, būtu jāievieš papildu lidojumderīguma specifikācijas. Pienācīgi ņemot vērā darbības veidu un risku ar lielām lidmašīnām, vienlaikus saglabājot augstu un vienādu civilās aviācijas lidojumu drošības līmeni Savienībā, šo papildu lidojumderīguma specifikāciju ieviešanu uzskata par samērīgu un izmaksu ziņā lietderīgu tikai attiecībā uz tām lielām lidmašīnām, kas ir ražotas no jauna pēc projekta, kuru Aģentūra jau ir sertificējusi. Šīs papildu lidojumderīguma specifikācijas nebūtu jāattiecinā uz pilotu klāja apkalpes sēdvietām un sēdekļiem zemas noslodzes lidmašīnās, kas iesaistītas pēc pieprasījuma neregulāros komerciālos gaisa pārvadājumos, jo to neuzskata par samērīgu vai izmaksu ziņā lietderīgu.
- (4) Otrkārt, 2009. gadā sertifikācijas specifikācijās attiecībā uz lielām lidmašīnām (CS-25 grozījums Nr. 6) Aģentūra ieviesa jaunus uzliesmojamības standartus attiecībā uz siltumizolācijas materiāliem vai akustiskajiem izolācijas materiāliem, uzlabojot fizelāžā uzstādīto izolācijas materiālu konkrētas īpašības, lai novērstu liesmu izplatīšanos plašumā un dziļumā. Šos jaunus uzliesmojamības standartus piemēro tikai lielām lidmašīnām, kurām projekta sertifikācija piemērota pēc 2009. gada. Ņemot vērā to, ka dažas lielas lidmašīnas varētu neatbilst šiem standartiem, būtu jāievieš papildu lidojumderīguma specifikācijas. Pienācīgi ņemot vērā darbības veidu un risku ar lielām lidmašīnām, vienlaikus saglabājot augstu un vienādu civilās aviācijas lidojumu drošības līmeni Savienībā, šo papildu lidojumderīguma specifikāciju, kas lidojuma laikā novērstu liesmu izplatīšanos plašumā un dziļumā, ieviešanu uzskata par samērīgu un izmaksu ziņā lietderīgu tikai attiecībā uz tām lielām lidmašīnām, kas ir ražotas no jauna pēc projekta, kuru Aģentūra jau ir sertificējusi. Minētās papildu lidojumderīguma specifikācijas būtu jāattiecinā arī uz lielām lidmašīnām, kas tiek ekspluatētas, kad tiek nomainīti termiski vai akustiski izolācijas materiāli. Visbeidzot, attiecībā uz lielām lidmašīnām, kuru pasažieru ietilpība ir 20 vai vairāk, papildu lidojumderīguma specifikācijas, kas attiecas uz liesmas izplatības risku lidmašīnā dziļumā, būtu jāievieš jāpiemēro tikai tām lielām lidmašīnām, kas ir ražotas no jauna pēc projekta, kuru Aģentūra jau ir sertificējusi.

⁽¹⁾ OV L 212, 22.8.2018., 1. lpp.

⁽²⁾ Komisijas 2015. gada 23. aprīļa Regula (ES) 2015/640 par lidojumderīguma papildu specifikācijām konkrēta veida ekspluatācijai un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 965/2012 (OV L 106, 24.4.2015., 18. lpp.).

- (5) Treškārt, lai pakāpeniski mazinātu ugunsdzēsšanas iekārtā izmantotā halona ietekmi uz vidi, Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija (ICAO) ir izdevusi jaunus standartus, grozot ICAO 6. pielikumu, kas piemērojams no 2011. gada 15. decembris. Lai ievērotu šos standartus, būtu jāievieš papildu lidojumderīguma specififikācijas attiecībā uz jaunražotām lielām lidmašīnām un lielām helikopteriem, kuru projektu Aģentūra jau ir apstiprinājusi, pamatojoties uz sertifikācijas specififikācijām, kas ļāva izmantot halonu kā piemērotu vielu.
- (6) Tāpēc Regula (ES) 2015/640 būtu attiecīgi jāgroza.
- (7) Šajā regulā paredzētie pasākumi balstās uz atzinumiem, ko izdevusi Aģentūra saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 76. panta 1. punktu.
- (8) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar tās komitejas atzinumu, kas izveidota ar Regulas (ES) 2018/1139 127. panta 3. punktu,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (ES) 2015/640 groza šādi:

1) regulas 2. pantu groza šādi:

a) punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) “liela lidmašīna” ir lidmašīna, kuras sertifikācijas bāze ir lielu lidmašīnu sertifikācijas specififikācijas CS-25 vai līdzvērtīgas specififikācijas;”;

b) pievieno šādu c) un d) apakšpunktu:

“c) “liels helikopters” ir helikopters, kura sertifikācijas bāze ir lielu rotorplānu sertifikācijas specififikācijas CS-29 vai līdzvērtīgas specififikācijas;

d) “mazas noslodzes lidmašīna” ir lidmašīna, kuras maksimālā operatīvā pasažieru sēdvietu konfigurācija ir:

1) līdz 19 vietām (ieskaitot); vai

2) līdz vienai trešdaļai no sertificētā lidmašīnas tipa maksimālā pasažieru sēdvietu skaita (ieskaitot), kā norādīts lidmašīnas tipa sertifikāta datu lapā (TCDS), ja ir izpildīti abi šie nosacījumi:

a) kopējais pasažieru sēdvietu skaits, kas apstiprināts izmantošanai manevrēšanas, pacelšanās vai nolaišanās laikā, nepārsniedz 100 uz vienu klāju;

b) maksimālā operatīvā pasažieru sēdvietu konfigurācija, kas manevrēšanas, pacelšanās vai nolaišanās laikā katrā atsevišķā zonā starp avārijas izeju pāriem (vai jebkurā strupceļa galā), nepārsniedz vienu trešdaļu no pasažieru sēdvietu skaita summas avārijas izejas pārim minētajā zonā (izmantojot atļauto pasažieru sēdvietu skaitu katram avārijas izeju pārim, kā noteikts attiecīgajā lidmašīnas sertifikācijas bāzē). Lai noteiktu atbilstību šim zonālajam ierobežojumam, gadījumā, ja lidmašīnai ir nedarbīgas avārijas izejas, pieņem, ka visas avārijas izejas ir funkcionālas.”;

2) regulas I pielikumu (Part-26) groza saskaņā ar šīs regulas pielikumu.

2. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2019. gada 28. janvārī

*Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs*
Jean-Claude JUNCKER

PIELIKUMS

I pielikumu groza šādi:

1) satura rādītāju aizstāj ar šādu:

“SATURS

A APAKŠDAĻA – VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

26.10. Kompetentā iestāde

26.20. Iekārtas īslaicīga atteice

26.30. Atbilstības apliecināšana

B APAKŠDAĻA – LIELAS LIDMAŠĪNAS

26.50. Sēdvietas, guļvietas, drošības jostas un siksnas

26.60. Ārkārtas nosēšanās – dinamiskie apstākļi

26.100. Avārijas izeju atrašanās vieta

26.105. Piekļuve avārijas izejām

26.110. Avārijas izeju marķējums

26.120. Iekšējais avārijas apgaismojums un avārijas apgaismojuma darbība

26.150. Nodalījumu iekštelpa

26.155. Kravas nodalījuma starplātņu ugunsdrošība

26.156. Siltuma vai skaņas izolācijas materiāli

26.160. Ugunsdrošība tualetēs

26.170. Ugunsdzēsības aparāti

26.200. Šasijas brīdinājuma skaņas signāls

26.250. Lidojuma apkalpes nodalījuma durvju darbināšanas sistēma – vienas personas darbnespēja

C APAKŠDAĻA – LIELI HELIKOPTERI

26.400. Ugunsdzēsības aparāti”;

2) iekļauj šādu 26.60. punktu:

“26.60. Ārkārtas nosēšanās – dinamiskie apstākļi

Tādu lielu lidmašīnu ekspluatantiem, kuras izmanto komerciālos gaisa pārvadājumos pasažieru pārvadāšanai un kuru tips sertificēts 1958. gada 1. janvārī vai vēlāk, un kurām individuālais lidojumderīguma sertifikāts pirmoreiz izsniegts 2021. gada 18. februārī vai vēlāk, attiecībā uz katru sēdekļa tipa konstrukciju, kas apstiprināta ekspluatācijai manevrēšanas, pacelšanās vai nosēšanās laikā, jāpierāda, ka pasažieris ir aizsargāts, saskaroties ar slodzi, kas rodas avārijas nosēšanās apstākļu dēļ. Pierādīšana notiek ar kādu no šiem paņēmieniem:

a) sekmīgi pabeigti dinamiskie testi;

b) racionāla analīze, kas nodrošina līdzvērtīgu drošību, pamatojoties uz līdzīgas konstrukcijas sēdekļa tipa dinamiskajiem testiem.

Pirmajā daļā noteiktais pienākums neattiecas uz šādiem sēdekļiem:

a) pilotu kabīnes apkalpes sēdekļi;

b) sēdekļi mazas noslodzes lidmašīnās, kuras ir iesaistītas tikai neregulāros komerciālos gaisa pārvadājumos pēc pieprasījuma.”;

3) iekļauj šādu 26.156. punktu:

“26.156. Siltuma vai akustiskās izolācijas materiāli

Tādu lielu lidmašīnu ekspluatanti, kuras izmanto komerciālos gaisa pārvadājumos un kuru tips sertificēts 1958. gada 1. janvārī vai vēlāk, nodrošina, ka:

- a) lidmašīnām, kam pirmais individuālais lidojumderīguma sertifikāts ir izsniegts pirms 2021. gada 18. februāra, gadījumā, ja jauni siltumizolācijas materiāli vai akustiskie izolācijas materiāli ir uzstādīti kā aizstājēji 2021. gada 18. februārī vai vēlāk, minētajiem jaunajiem materiāliem ir liesmu izplatīšanas apturošas īpašības, kas novērš vai samazina liesmu izplatīšanās risku lidmašīnā;
 - b) lidmašīnām, kam pirmais individuālais lidojumderīguma sertifikāts ir izsniegts 2021. gada 18. februārī vai vēlāk, siltuma un skaņas izolācijas materiāliem ir liesmu izplatīšanas apturošas īpašības, kas novērš vai samazina liesmu izplatīšanās risku lidmašīnā;
 - c) lidmašīnām, kam pirmais individuālais lidojumderīguma sertifikāts ir izsniegts 2021. gada 18. februārī vai vēlāk un kuru pasažieru ietilpība ir 20 vai vairāk, siltumizolācijas materiāliem un akustiskiem izolācijas materiāliem (ieskaitot līdzekļus, ar ko nostiprina fizelāžas materiālus), ko uzstāda lidmašīnas apakšējā daļā, ir liesmu izplatīšanas apturošas īpašības, kas novērš vai samazina risku, ka pēc negadījuma liesma iekļūst lidmašīnā, un kas nodrošina izdzīvošanai vajadzīgos apstākļus lidmašīnas salonā laikā, kas vajadzīgs, lai evakuētu lidmašīnu.”;
- 4) iekļauj šādu 26.170. punktu:

“26.170. Ugunsdzēsības aparāti

Lielu lidmašīnu ekspluatanti nodrošina, ka šādos ugunsdzēsības aparātos neizmanto halonu kā ugunsdzēsšanas līdzekli:

- a) iebūvēti ugunsdzēsības aparāti katrā tualetes dvieļu, papīra vai atkritumu tvertnē lielās lidmašīnās, kurām pirmais individuālais lidojumderīguma sertifikāts ir izsniegts 2020. gada 18. februārī vai vēlāk;
 - b) pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti lielās lidmašīnās, kam pirmais individuālais lidojumderīguma sertifikāts ir izsniegts 2019. gada 18. maijā vai vēlāk.”;
- 5) pievieno šādu C apakšdaļu:

“C APAKŠDAĻA – LIELI HELIKOPTERI

26.400. Ugunsdzēsības aparāti

Lielu helikopteru ekspluatanti nodrošina, ka šādos ugunsdzēsības aparātos neizmanto halonu kā ugunsdzēsšanas līdzekli:

- a) iebūvēti ugunsdzēsības aparāti katrā tualetes dvieļu, papīra vai atkritumu tvertnē lielos helikopteros, kuriem pirmais individuālais lidojumderīguma sertifikāts ir izsniegts 2020. gada 18. februārī vai vēlāk;
 - b) pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti lielos helikopteros, kam pirmais individuālais lidojumderīguma sertifikāts ir izsniegts 2019. gada 18. maijā vai vēlāk.”
-