

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2019/133 VAN DE COMMISSIE**van 28 januari 2019****tot wijziging van Verordening (EU) 2015/640 in verband met de invoering van nieuwe aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 216/2008 ⁽¹⁾, en met name artikel 17, lid 1, onder h),

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Verordening (EU) 2015/640 ⁽²⁾ van de Commissie zijn aanvullende luchtwaardigheidseisen vastgesteld voor luchtvaartuigen waarvan het ontwerp reeds is gecertificeerd. Die aanvullende luchtwaardigheidseisen zijn nodig om de blijvende luchtwaardigheid en de verbeteringen op het gebied van veiligheid te ondersteunen. De reden hiervoor is dat luchtvaartuigen waarvan het ontwerp reeds is gecertificeerd en die zich reeds in de productiefase bevinden of reeds in dienst zijn niet moeten worden aangepast aan de geactualiseerde versie van de CS wanneer het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart („het Agentschap”) de krachtens artikel 76, lid 3, van Verordening (EU) 2018/1139 opgestelde certificeringsspecificaties (CS) bijwerkt om ervoor te zorgen dat de CS geschikt blijven voor hun doel.
- (2) Om in Europa een hoog niveau van luchtvaartveiligheid en strenge milieunormen te handhaven kan het derhalve noodzakelijk zijn om vast te stellen dat luchtvaartuigen moeten voldoen aan aanvullende luchtwaardigheidseisen die bij de certificering van het ontwerp niet door het Agentschap zijn opgelegd, omdat ze op dat moment nog niet in de relevante CS waren opgenomen. Deze wijziging van Verordening (EU) 2015/640 heeft betrekking op drie ontwikkelingen van de CS.
- (3) Ten eerste hebben de Joint Aviation Authorities (gezamenlijke luchtvaartautoriteiten — JAA) in 1989 nieuwe ontwerpnormen ingevoerd voor de dynamische eigenschappen van stoelen voor passagiers en cabinepersoneel in grote vliegtuigen, die de inzittenden een betere bescherming bieden. Die normen hebben tot doel de risico's op letsel of overlijden bij noodlandingen te beperken. Ze zijn omgezet in de certificeringsspecificaties voor grote vliegtuigen (CS-25) maar gelden alleen voor grote vliegtuigen waarvan de ontwerpcertificering na 1989 is aangevraagd. Aangezien de kans bestaat dat sommige grote vliegtuigen niet aan die normen voldoen, moeten aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties worden ingevoerd. Rekening houdend met de aard en het risico van vluchtuitvoeringen met grote vliegtuigen en om tegelijk in de Unie een hoog en uniform niveau van burgerluchtvaartveiligheid te handhaven, wordt het evenredig en kostenefficiënt geacht die aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties alleen in te voeren voor nieuwe grote vliegtuigen die worden gebouwd op basis van een reeds door het Agentschap gecertificeerd ontwerp. Omdat dit echter niet evenredig of kostenefficiënt zou zijn, moeten die aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties niet van toepassing zijn op de stoelen voor cockpitpersoneel in de cockpit van vliegtuigen en stoelen in vliegtuigen met een beperkt aantal inzittenden, die worden gebruikt voor niet-gereguleerde commerciële vluchtuitvoeringen.
- (4) Ten tweede, heeft het Agentschap in 2009 in de CS voor grote vliegtuigen nieuwe ontvlambaarheidsnormen opgenomen voor bepaalde kenmerken van thermische of geluidsisolerende materialen in de romp om de weerstand tegen het verspreiden of binnendringen van vlammen te verhogen (amendement 6 van CS-25). Die nieuwe ontvlambaarheidsnormen gelden alleen voor grote vliegtuigen waarvan de ontwerpcertificering na 2009 is aangevraagd. Aangezien de kans bestaat dat sommige grote vliegtuigen niet aan die normen voldoen, moeten aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties worden ingevoerd. Rekening houdend met de aard en het risico van vluchtuitvoeringen met grote vliegtuigen en om tegelijk in de Unie een hoog en uniform niveau van burgerluchtvaartveiligheid te handhaven, wordt het evenredig en kostenefficiënt geacht die aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties inzake het risico op uitbreiding van de vlam tijdens de vlucht in te voeren voor nieuwe grote vliegtuigen die worden gebouwd op basis van een reeds door het Agentschap gecertificeerd ontwerp. Die aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties moeten ook gelden voor grote vliegtuigen die reeds in dienst zijn en waarvan de thermische of geluidsisolerende materialen worden vervangen. Ten slotte moeten de aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties om het risico op het binnendringen van vlammen in het vliegtuig na een ongeval aan te pakken, worden ingevoerd voor grote vliegtuigen met een capaciteit van 20 passagiers of meer en alleen van toepassing zijn op nieuwe vliegtuigen die gebouwd zijn op basis van een reeds door het Agentschap gecertificeerd ontwerp.

⁽¹⁾ PBL 212 van 22.8.2018, blz. 1.

⁽²⁾ Verordening (EU) 2015/640 van de Commissie van 23 april 2015 betreffende aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties voor een bepaald soort vluchtuitvoering en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012 (PBL 106 van 24.4.2015, blz. 18).

- (5) Ten derde, heeft de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), om de milieu-impact van halon in brandbestrijdingsmateriaal stapsgewijs terug te dringen, nieuwe normen ingevoerd tot wijziging van ICAO-bijlage nr. 6, die sinds 15 december 2011 van toepassing zijn. Om aan die normen te voldoen, moeten aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties worden ingevoerd voor nieuwe grote vliegtuigen en grote helikopters waarvan het ontwerp reeds door het Agentschap is gecertificeerd op basis van certificeringsspecificaties waarin het gebruik van halon als stof is toegestaan.
- (6) Verordening (EU) 2015/640 van de Commissie moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (7) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn gebaseerd op het advies dat het Agentschap heeft opgesteld overeenkomstig artikel 76, lid 1, van Verordening (EU) 2018/1139.
- (8) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 127, lid 3, van Verordening (EU) 2018/1139 ingestelde comité,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EU) 2015/640 wordt als volgt gewijzigd:

1) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt b) wordt vervangen door:

„b) „groot vliegtuig”: een vliegtuig waarvan de certificeringsbasis voldoet aan de certificeringsspecificaties voor grote vliegtuigen „CS-25” of gelijkwaardig;”;

b) de volgende punten c) en d) worden toegevoegd:

„c) „grote helikopter”: een helikopter waarvan de certificeringsbasis voldoet aan de certificeringsspecificaties voor grote draagschroefvliegtuigen „CS-29” of gelijkwaardig.

d) „vliegtuig met een beperkt aantal inzittenden”: een vliegtuig met een maximale operationele passagiersconfiguratie van:

1) maximaal 19 stoelen, of;

2) maximaal een derde van het hoogste aantal voor passagiers beschikbare stoelen in een vliegtuig waarvoor een typecertificaat is afgegeven, zoals aangegeven in het in typecertificaatgegevensblad (JCDS) van dat vliegtuig, mits aan de twee volgende voorwaarden is voldaan:

a) het totale aantal passagiersstoelen dat tijdens het taxiën, opstijgen of landen bezet mag zijn, bedraagt niet meer dan 100 per dek;

b) de maximale operationele passagiersconfiguratie tijdens het taxiën, opstijgen of landen in elke afzonderlijke zone tussen twee paren nooduitgangen (of in een doodlopende zone) bedraagt niet meer dan één derde van de som van het toegestane aantal zitplaatsen per paar nooduitgangen die aan die zone grenzen (op basis van het toegestane aantal zitplaatsen per paar nooduitgangen als bepaald in de toepasselijke certificeringsspecificaties van het vliegtuig). Om te bepalen of deze beperking per zone wordt nageleefd, wordt, voor vliegtuigen waarvan bepaalde nooduitgangen gedeactiveerd zijn, aangenomen dat alle nooduitgangen functioneel zijn.”.

2) Bijlage I (DEEL-26) wordt gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze verordening.

Artikel 2

Inwerkingtreding en toepassing

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 28 januari 2019.

Voor de Commissie
De voorzitter
Jean-Claude JUNCKER

BIJLAGE

Bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

1) De inhoudsopgave wordt vervangen door:

„INHOUD

SUBDEEL A — ALGEMENE BEPALINGEN

26.10 Bevoegde autoriteit

26.20 Tijdelijk niet-functionerende uitrusting

26.30 Bewijs van conformiteit

SUBDEEL B — GROTE VLIERTUIGEN

26.50 Zitplaatsen, ligplaatsen, veiligheidsgordels en veiligheidstuigen

26.60 Noodlandingen — dynamische voorwaarden

26.100 Locatie van nooduitgangen

26.105 Toegang tot nooduitgangen

26.110 Aanduiding van nooduitgangen

26.120 Noodverlichting in het interieur en bediening van de noodverlichting

26.150 Interieurs van compartimenten

26.155 Ontvlambaarheid van de bekleding van vrachtcompartimenten

26.156 Thermische of geluidsisolerende materialen

26.160 Toiletten — bescherming tegen brand

26.170 Brandblussers

26.200 Landingsgestel — akoestisch geluidssignaal

26.250 Deurbedieningssysteem cockpit — situatie waarbij één bemanningslid zijn taken niet meer kan uitvoeren

SUBDEEL C — GROTE HELIKOPTERS

26.400 Brandblussers”;

2) Het volgende punt 26.60 wordt ingevoegd:

„26.60 Noodlandingen — dynamische voorwaarden

Exploitanten van grote vliegtuigen die voor commercieel luchtvervoer van passagiers worden gebruikt, waarvan het type op of na 1 januari 1958 is gecertificeerd en waarvan het individueel luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst op of na 18 februari 2021 is afgegeven, dienen voor elk type stoel dat door inzittenden tijdens het taxiën, opstijgen of landen mag worden gebruikt aan te tonen dat de inzittende beschermd is tegen de krachten die door een noodlanding worden veroorzaakt. Dit moet op een van de volgende manieren worden aangetoond:

- a) met succes afgeronde dynamische tests, of
- b) een rationele analyse die een gelijkwaardig veiligheidsniveau waarborgt op basis van dynamische tests van een soortgelijk type stoel.

De verplichting van het eerste lid is niet van toepassing op de volgende stoelen:

- a) stoelen voor cockpitpersoneel in de cockpit,
- b) zitplaatsen in vliegtuigen met een beperkt aantal inzittenden, die gebruikt worden voor niet-geregelde commerciële vluchtuitvoeringen.”.

3) Het volgende punt 26.156 wordt ingevoegd:

„26.156 Thermische of geluidsisolerende materialen

Exploitanten van grote vliegtuigen die voor commerciële luchtvervoersactiviteiten worden gebruikt en waarvan het type op of na 1 januari 1958 is gecertificeerd, zorgen ervoor dat:

- a) voor vliegtuigen waarvan het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst is afgegeven vóór 18 februari 2021, bij het aanbrengen van nieuwe thermische en akoestische isolatiematerialen op of na 18 februari 2021 nieuwe materialen worden gebruikt met brandvertragende eigenschappen die weerstand bieden tegen de uitbreiding van de vlam, zodat het risico op uitbreiding van de vlam in het vliegtuig wordt beperkt of voorkomen;
 - b) voor vliegtuigen waarvan het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst is afgegeven op of na 18 februari 2021, thermische of akoestische isolatiematerialen brandvertragende eigenschappen bezitten die weerstand bieden tegen de uitbreiding van de vlam, zodat het risico op uitbreiding van de vlam in het vliegtuig wordt beperkt of voorkomen;
 - c) voor vliegtuigen met een capaciteit van twintig passagiers of meer waarvan het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst op of na 18 februari 2021 is afgegeven, thermische en akoestische isolatiematerialen (met inbegrip van de bevestigingen daarvan aan de romp) die in de onderste helft van het vliegtuig worden aangebracht vlamwerende eigenschappen bezitten die na een ongeval het risico op het binnendringen van vlammen in het vliegtuig voorkomen of beperken en ervoor zorgen dat de in de cabine aanwezige personen kunnen overleven gedurende de tijd die nodig is om het vliegtuig te evacueren.”.
- 4) Het volgende punt 26.170 wordt ingevoegd:

„26.170 Brandblussers

Exploitanten van grote vliegtuigen zorgen ervoor dat in de volgende brandblussers geen halon als blusmiddel wordt gebruikt:

- a) ingebouwde blustoestellen voor afvalbakken voor handdoeken, papier of afval in toiletten van grote vliegtuigen waarvan het eerste individuele luchtwaardigheidscertificaat is afgegeven op of na 18 februari 2020;
 - b) draagbare blustoestellen in grote vliegtuigen waarvan het eerste individuele luchtwaardigheidscertificaat is afgegeven op of na 18 mei 2019.”.
- 5) Het volgende subdeel C wordt toegevoegd:

„SUBDEEL C — GROTE HELIKOPTERS

26.400 Brandblussers

Exploitanten van grote helikopters zorgen ervoor dat in de volgende brandblussers geen halon als blusmiddel wordt gebruikt:

- a) ingebouwde blustoestellen voor afvalbakken voor handdoeken, papier of afval in toiletten van grote helikopters waarvan het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst is afgegeven op of na 18 februari 2020;
 - b) draagbare blustoestellen in grote helikopters waarvan het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst is afgegeven op of na 18 mei 2019.”.
-