

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2019/133

av den 28 januari 2019

om ändring av förordning (EU) 2015/640 vad gäller införandet av nya ytterligare luftvärdighetsspecifikationer

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfarts-säkerhet, samt om upphävande av förordning (EG) nr 216/2008 ⁽¹⁾, i synnerhet artikel 17.1 h, och

av följande skäl:

- (1) I kommissionens förordning (EU) 2015/640 ⁽²⁾ fastställs ytterligare luftvärdighetskrav för luftfartyg, vars konstruktion redan har certifierats. Dessa ytterligare luftvärdighetskrav behövs för att främja fortsatt luftvärdighet och säkerhetsförbättringar. Anledningen är att när certifieringsspecifikationer utfärdade av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (*byrån*), i enlighet med artikel 76.3 i förordning (EU) 2018/1139, uppdateras av byrån i syfte att säkerställa att dessa certifieringsspecifikationer fortfarande är ändamålsenliga, finns inget krav på att ett luftfartyg vars konstruktion redan har certifierats måste uppfylla de uppdaterade certifieringsspecifikationerna när det tillverkas eller fortfarande används.
- (2) För att upprätthålla en hög nivå av luftfartssäkerhetskrav och miljökrav i Europa kan det därför vara nödvändigt att kräva att luftfartyg bör uppfylla ytterligare luftvärdighetskrav som inte var ett krav vid den tidpunkt då konstruktionen certifierades, eftersom de inte ingick i de relevanta certifieringsspecifikationerna vid den tidpunkten. Denna ändring av förordning (EU) 2015/640 rör tre steg i certifieringsspecifikationernas utveckling.
- (3) För det första införde de gemensamma luftfartsmyndigheterna (JAA) 1989 nya konstruktionsstandarder för dynamiska förhållanden för passagerarnas och kabinpersonalens säten i stora flygplan vilka ger ett bättre skydd för personerna. Dessa standarder syftade till att minska risken för skador och dödsfall vid nödlandning. De införlivades med byråns certifieringsspecifikationer för stora flygplan (CS-25) men tillämpas endast på stora flygplan för vilka ansökan om certifiering av konstruktionen gjorts efter 1989. Mot bakgrund av att vissa större flygplan kanske inte uppfyller dessa standarder bör ytterligare luftvärdighetsspecifikationer därför införas. Med vederbörlig hänsyn till arten av och risken vid drift av stora flygplan, och med upprätthållande av en hög enhetlig nivå av civil luftfartssäkerhet i unionen, anses det proportionerligt och kostnadseffektivt att dessa ytterligare luftvärdighetsspecifikationer införs endast för stora flygplan som nyttillverkats baserat på en konstruktion som redan har certifierats av byrån. Dessa ytterligare luftvärdighetsspecifikationer bör inte tillämpas på säten för besättning i cockpit eller flygplan med låg beläggning som används för icke-reguljär kommersiell lufttransport på begäran, eftersom det inte anses proportionerligt eller kostnadseffektivt.
- (4) För det andra, i certifieringsspecifikationerna för stora luftfartyg införde byrån år 2009 nya antändlighetsstandarder för material för värmeisolering eller ljudisolering vilka förbättrade vissa egenskaper hos isolering-smaterial som används i flygplanskroppen för att förhindra flamspridning och att flammor tränger igenom (CS-25 Amendment 6). Dessa nya antändlighetsstandarder tillämpas endast på stora flygplan för vilka ansökan om certifiering av konstruktionen gjorts efter 2009. Mot bakgrund av att vissa större flygplan kanske inte uppfyller dessa standarder bör ytterligare luftvärdighetsspecifikationer införas. Med vederbörlig hänsyn till arten av och risken vid drift av stora flygplan, och med upprätthållande av en hög enhetlig nivå av civil luftfartssäkerhet i unionen, anses det proportionerligt och kostnadseffektivt att de ytterligare luftvärdighetsspecifikationerna avseende risken för flamspridning under flygning införs för stora flygplan som nyttillverkats baserat på en konstruktion som redan har certifierats av byrån. Dessa ytterligare luftvärdighetsspecifikationer bör även gälla för stora flygplan som är i drift när material för värmeisolering eller ljudisolering ersätts. Slutligen bör de ytterligare luftvärdighetsspecifikationerna avseende risken för att flammor tränger in i flygplanet efter en olycka införas för stora flygplan med kapacitet att ta 20 passagerare eller mer; de bör dock endast tillämpas på flygplan som nyttillverkats baserat på en konstruktion som redan har certifierats av byrån.

⁽¹⁾ EUTL 212, 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ Kommissionens förordning (EU) 2015/640 av den 23 april 2015 om ytterligare luftvärdighetsspecifikationer för en viss typ av drift och om ändring av förordning (EU) nr 965/2012 (EUTL 106, 24.4.2015, s. 18).

- (5) För det tredje har Internationella civila luftfartsorganisationen utfärdat nya standarder för att gradvis minska miljöpåverkan av halon som används i brandbekämpningsutrustning genom att ändra Icaos bilaga 6; dessa standarder börjar gälla den 15 december 2011. För att uppfylla dessa standarder bör ytterligare luftvärdighetsspecifikationer införas för nyttillverkade stora flygplan och stora helikoptrar vars konstruktion redan har certifierats av byrån på grundval av de certifieringsspecifikationer som gjorde det möjligt att använda halon som ett lämpligt brandbekämpningsmedel.
- (6) Kommissionens förordning (EU) 2015/640 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (7) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning grundas på yttranden som har utfärdats av byrån i enlighet med artikel 76.1 i förordning (EU) 2018/1139.
- (8) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats i enlighet med artikel 127.3 i förordning (EU) 2018/1139.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EU) 2015/640 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) Led b ska ersättas med följande:

”b) *stort flygplan*: flygplan som har certifieringsspecifikationer för stora flygplan (CS-25) eller likvärdigt i sin certifieringsgrund.”

b) Följande led ska läggas till som led c och d:

”c) *stor helikopter*: helikopter som har certifieringsspecifikationer för stora rotorluftfartyg (CS-29) eller likvärdigt i sin certifieringsgrund.

d) *flygplan med låg beläggning*: ett flygplan som har en maximal operativ kabinkonfiguration för

1. upp till och med 19 säten, eller

2. upp till och med en tredjedel av det maximala antalet passagerarsäten i det typcertifierade flygplanet, i enlighet med vad som framgår av databladet för typcertifikatet (TCDS), under förutsättning att båda av följande villkor är uppfyllda:

a) Det totala antalet passagerarsäten som godkänts för användning under taxning, start och landning överstiger inte 100 per däck.

b) Den maximala operativa kabinkonfigurationen under taxning, start eller landning, i varje enskild zon mellan nödutgångspar (eller varje återvändszon) överstiger inte en tredjedel av det sammanlagda antalet tillåtna passagerarsäten för de nödutgångspar som gränsar till den zonen (med användning av det tillåtna antalet passagerarsäten för varje nödutgångspar, i enlighet med den tillämpliga certifieringsgrunden för flygplanet). För att fastställa huruvida denna zonbaserade begränsning efterlevs när det rör sig om ett flygplan som har inaktiverade nödutgångar, ska det antas att alla nödutgångar är i funktion.”

2. Bilaga I (Del-26) ska ändras i enlighet med bilagan till denna förordning.

Artikel 2

Ikraftträdande och tillämpning

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 28 januari 2019.

På kommissionens vägnar

Jean-Claude JUNCKER

Ordförande

BILAGA

Bilaga I ska ändras på följande sätt:

1. Innehållsförteckningen ska ersättas med följande:

”INNEHÅLL

KAPITEL A – ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

26.10 Behörig myndighet

26.20 Utrustning som är tillfälligt ur funktion

26.30 Styrkande av att kraven uppfylls

KAPITEL B – STORA FLYGPLAN

26.50 Säten, liggplatser, säkerhetsbälten och axelremmar

26.60 Nödlandning – dynamiska förhållanden

26.100 Placering av nödutgångar

26.105 Tillträde till nödutgångar

26.110 Markeringar av nödutgångar

26.120 Invändig nödbelysning och handhavande av nödbelysning

26.150 Invändiga utrymmen

26.155 Lastutrymmesinlädnadens antändlighet

26.156 Material för värme- eller ljudisolering

26.160 Toaletternas brandskydd

26.170 Brandsläckare

26.200 Akustisk landställsvarning

26.250 Manövreringssystem för cockpitdörr – vid en enskild persons inkapacitet

KAPITEL C – STORA HELIKOPTRAR

26.400 Brandsläckare”

2. Följande punkt ska införas som punkt 26.60:

”26.60 Nödlandning – dynamiska förhållanden

Operatörer av stora flygplan som används vid kommersiell flygtransport och är typcertifierade den 1 januari 1958 eller senare, och för vilka det individuella luftvärdighetsbeviset utfärdades för första gången tidigast den 18 februari 2021 ska, för varje typ av säteskonstruktion som godkänts för beläggning under taxning, start och landning, styrka att passageraren i sätet är skyddad vid exponering för belastningar som uppstår under nödlandningsförhållanden. Detta bestyrkande ska ske på ett av följande sätt:

- a) Framgångsrikt fullgjorda dynamiska prov.
- b) Rationell analys som ger likvärdig säkerhet, på grundval av dynamisk provning av en liknande sätestyp.

Den skyldighet som anges i första stycket ska inte gälla följande säten:

- a) Säten för kabinpersonal.
- b) Säten i flygplan med låg beläggning som används för icke-reguljär kommersiell lufttransport på begäran.”

3. Följande punkt ska införas som punkt 26.156:

”26.156 Material för värmeisolering eller ljudisolering

Operatörer av stora flygplan som används vid kommersiell lufttransport och är typcertifierade den 1 januari 1958 eller senare ska säkerställa att

- a) för flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdas före den 18 februari 2021, när nya material för värme- eller ljudisolering installeras som ersättningsmaterial tidigast den 18 februari 2021 dessa nya material har flamspridningshämmande egenskaper som eliminerar eller minskar risken för flamspridning i flygplanet;
- b) för flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdas tidigast den 18 februari 2021, material för värme- och ljudisolering har flamspridningshämmande egenskaper som förhindrar eller minskar risken för flamspridning i flygplanet;
- c) för flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdas tidigast den 18 februari 2021 och som har kapacitet att ta 20 eller fler passagerare, material för värmeisolering och ljudisolering (inklusive metoder för att fästa materialet på flygplanskroppen) som är installerade i den nedre halvan av flygplanet har egenskaper som förhindrar att flammor tränger igenom och därmed eliminerar eller minskar risken för att flammor tränger in i flygplanet efter en olycka och som säkerställer att det är möjligt att överleva i kabinen under den tid som krävs för att utrymma flygplanet.”

4. Följande punkt ska införas som punkt 26.170:

”26.170 Brandsläckare

Operatörer av stora flygplan ska säkerställa att följande släckare inte använder halon som släckmedel:

- a) Inbyggda brandsläckare för varje avfallsbehållare för handdukar, papper och avfall i toalettutrymmena i stora flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdas tidigast den 18 februari 2020.
- b) Bärbara brandsläckare i stora flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdas tidigast den 18 maj 2019.”

5. Följande kapitel C ska läggas till:

”KAPITEL C – STORA HELIKOPTRAR

26.400 Brandsläckare

Operatörer av stora helikoptrar ska säkerställa att följande släckare inte använder halon som släckmedel:

- a) Inbyggda brandsläckare för varje avfallsbehållare för handdukar, papper och avfall i toalettutrymmena i stora helikoptrar vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdas tidigast den 18 februari 2020.
 - b) Bärbara brandsläckare i stora helikoptrar vars individuella luftvärdighetsbevis utfärdas tidigast den 18 maj 2019.”
-