РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2015/640 НА КОМИСИЯТА

от 23 април 2015 година

относно допълнителни спецификации за летателна годност за даден тип експлоатация и за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО ([1]), и по-специално член 5, параграф 5, буква д), подточка vi) от него,

като има предвид, че:

(1) Съгласно Регламент (ЕО) № 216/2008 се изисква Комисията, подпомагана от Европейската агенция за авиационна безопасност (наричана по-долу за краткост „Агенцията“), да приеме правилата, необходими за прилагане на общи изисквания за летателна годност в целия Европейски съюз.

(2) Тези изисквания, обхващащи целия цикъл на експлоатация на авиационните продукти, включват допълнителни спецификации за летателна годност за даден тип експлоатация, които в интерес на безопасността трябва да се въведат след първоначалното издаване на типов сертификат.

(3) Техническите изисквания на JAR-26 — „Допълнителни изисквания за летателна годност за операции“, издадени от Обединените авиационни власти (JAA) на 13 юли 1998 г. и изменени с изменение 3 от 1 декември 2005 г., следва да бъдат включени в законодателната уредба на ЕС, тъй като на 30 юни 2009 г. Обединените авиационни власти прекратиха съществуването си, а на 20 февруари 2008 г. приложното поле на Регламент (ЕО) № 216/2008 беше разширено така, че да обхване експлоатацията.

(4) С цел да се осигури съгласуваност и да се изяснят задълженията, свързани с летателната годност, в Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията ([2]) следва да се включи препратка към настоящия регламент.

(5) За да се подпомогне плавният преход и да се избегнат смущения, следва да се предвидят подходящи преходни мерки.

(6) Мерките, предвидени в настоящия регламент, се основават на становището, издадено от Агенцията в съответствие с член 19, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 216/2008.

(7) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета на Европейската агенция за авиационна безопасност, създаден съгласно член 65 от Регламент (ЕО) № 216/2008,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Обхват

С настоящия регламент се определят общи допълнителни спецификации за летателна годност, за да се подпомогне поддържането на летателната годност и подобряването на безопасността на:

а) въздухоплавателните средства, които са регистрирани в държава членка;

б) въздухоплавателните средства, които са регистрирани в трета държава и се използват от оператор, върху чиято дейност упражнява надзор държава членка.

([1]) ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1.

([2]) Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1).

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

а) „максимална оперативна конфигурация на пътнически места (MOPSC)“ означава максималният пътнически седалков капацитет на отделното въздухоплавателно средство, изключващ седалките на екипажа, установен за оперативни цели и посочен в ръководството за експлоатация;

б) „голям самолет“ означава самолет, в чието основание за сертифициране се съдържат сертификационните спецификации за големи самолети CS-25 или еквивалентни на тях спецификации.

Член 3

Допълнителни спецификации за летателна годност за даден тип експлоатация

Операторите, върху които упражнява надзор държава членка, са длъжни при експлоатацията на въздухоплавателните средства, посочени в член 1, да спазват разпоредбите на приложение I.

Член 4

Изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012

С цел в приложение III към Регламент (ЕС) № 965/2012 да се включи препратка към настоящия регламент, то се изменя в съответствие с приложение II към настоящия регламент.

Член 5

Преходни разпоредби

Въздухоплавателни средства, за които операторите са доказали пред съответния компетентен орган преди посочените в параграф 6 дати на прилагане, че изпълняват JAR-26 — „Допълнителни изисквания за летателна годност за операции“ (наричани по-долу „изискванията на JAR-26“), издадени от Обединените авиационни власти на 13 юли 1998 г. и изменени с изменение 3 на 1 декември 2005 г., се считат за отговарящи на еквивалентните спецификации, посочени в приложение I към настоящия регламент.

Въздухоплавателни средства, за които изпълнението на изискванията на JAR-26, еквивалентни на спецификациите по точки 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 и 26.250 от приложение I към настоящия регламент, е било доказано съгласно първа алинея, впоследствие не се модифицират по начин, който би се отразил върху изпълнението на съответните изисквания на JAR-26.

Член 6

Влизане в сила и прилагане

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от 14 май 2015 г.

Независимо от това, точки 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 и 26.250 от приложение I се прилагат от 14 май 2017 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 23 април 2015 година.

За Комисията

Председател

Jean-Claude JUNCKER

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ЧАСТ 26

ДОПЪЛНИТЕЛНИ СПЕЦИФИКАЦИИ ЗА ЛЕТАТЕЛНА ГОДНОСТ ЗА ЕКСПЛОАТАЦИЯ

СЪДЪРЖАНИЕ

ПОДЧАСТ А — ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

26.10 Компетентен орган

26.20 Временно неизправно оборудване

26.30 Доказване на изпълнение

ПОДЧАСТ Б — ГОЛЕМИ САМОЛЕТИ

26.50 Седалки, легла, предпазни колани и раменни колани

26.100 Разположение на аварийните изходи

26.105 Достъп до аварийните изходи

26.110 Маркировки на аварийните изходи

26.120 Вътрешно аварийно осветление и функциониране на аварийното осветление

26.150 Пътнически салон и пилотска кабина

26.155 Запалимост на обшивките на багажните помещения

26.160 Противопожарно обезопасяване на тоалетните

26.200 Звуково предупреждение за колесника

26.250 Системи за задвижване на вратата на пилотската кабина — загуба на работоспособност на един член на полетния екипаж

ПОДЧАСТ А

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

26.10 Компетентен орган

За целите на частта, съдържаща се в настоящото приложение, компетентният орган, пред който операторите трябва да докажат изпълнение на спецификациите, е органът, определен от държавата членка, в която се намира основното място на стопанска дейност на оператора.

26.20 Временно неизправно оборудване

Полетът не започва, ако прибор, част от оборудване или функция на въздухоплавателното средство, изисквани съгласно настоящата част, не функционира или липсва, освен ако в посочения в част ORO.MLR.105 списък на минималното оборудване на оператора е предвидено изключение, което е одобрено от компетентния орган.

26.30 Доказване на изпълнение

а) Съгласно член 19, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 216/2008 Агенцията издава сертификационни спецификации, които служат като стандартно средство за доказване, че продуктите изпълняват изискванията на настоящата част. Сертификационните спецификации трябва да са достатъчно подробни и конкретни, така че да указват на операторите условията, при които може да се докаже изпълнение на изискванията на настоящата част.

б) Операторите може да докажат изпълнение на изискванията на настоящата част чрез спазване на:

i) подробните спецификации, издадени от Агенцията съгласно буква а), или еквивалентните спецификации, издадени от Агенцията съгласно част 21.A.16A; или

ii) технически стандарти, осигуряващи ниво на безопасност, еквивалентно на предвиденото в тези спецификации.

ПОДЧАСТ Б

ГОЛЕМИ САМОЛЕТИ

26.50 Седалки, легла, предпазни колани и раменни колани

Операторите на големи самолети, които се използват за търговски въздушен транспорт и за които типовият сертификат е издаден на 1 януари 1958 г. или след това, гарантират, че всяка седалка на член на полетния и кабинния екипаж и нейните предпазни средства са конфигурирани по такъв начин, че да осигуряват оптимално ниво на защита при аварийно кацане, като същевременно позволяват на седящия да изпълнява необходимите функции и улесняват бързия изход.

26.100 Разположение на аварийните изходи

С изключение на самолетите с конфигурация на аварийните изходи, монтирана и одобрена преди 1 април 1999 г., операторите на големи самолети, които се използват за търговски въздушен транспорт и имат максимална оперативна конфигурация на пътнически места с над деветнадесет пътнически места и един или повече деактивирани аварийни изходи, гарантират, че разстоянието (разстоянията) между оставащите изходи позволява(т) ефективна евакуация.

26.105 Достъп до аварийните изходи

Операторите на големи самолети, които се използват за търговски въздушен транспорт, осигуряват средства за улесняване на бързото и лесно придвижване на всеки пътник от мястото му до някой от аварийните изходи в случай на аварийна евакуация.

26.110 Маркировки на аварийните изходи

Операторите на големи самолети, които се използват за търговски въздушен транспорт, трябва да изпълняват следните изисквания:

а) да осигурят средства, чрез които в случай на аварийна евакуация лицата в пътническия салон при предвидими условия могат лесно да установят разположението на аварийните изходи, да имат достъп до тях и да ги задействат;

б) да осигурят средства, чрез които в случай на аварийна евакуация персоналът извън самолета може лесно да установи разположението на аварийните изходи и да ги задейства.

26.120 Вътрешно аварийно осветление и функциониране на аварийното осветление

С цел да се улесни установяването на разположението на изходите и придвижването на пътниците към тях в случай на аварийна евакуация, операторите на големи самолети, които се използват за търговски въздушен транспорт, осигуряват наличието на осветени табели на изходите, общо осветление на пътническия салон и зоната на изходите, както и ниско разположено осветление на пътеките към изходите.

26.150 Пътнически салон и пилотска кабина

Операторите на големи самолети, които се използват за търговски въздушен транспорт, трябва да изпълняват следните изисквания:

а) всички материали и оборудване, които се използват в пътническия салон и пилотската кабина, трябва да имат характеристики на запалимост, подходящи за свеждане до минимум на последиците от пожар по време на полет и за поддържане на условия за оцеляване в пътническия салон и пилотската кабина през времето, необходимо за евакуация на въздухоплавателното средство;

б) забраната за пушене трябва да е обозначена с табели;

в) контейнерите за отпадъци трябва да са такива, че да не се допуска разпространението на вътрешен пожар; тези контейнери трябва да имат маркировка, забраняваща изхвърлянето на изделия за пушене.

26.155 Запалимост на обшивките на багажните помещения

Операторите на големи самолети, които се използват за търговски въздушен транспорт и за които типовият сертификат е издаден след 1 януари 1958 г., гарантират, че обшивките на багажните помещения от клас C или клас D са произведени от материали, които адекватно предотвратяват това последиците от пожар в помещението да застрашат въздухоплавателното средство или намиращите се на палубата лица.

26.160 Противопожарно обезопасяване на тоалетните

Операторите на големи самолети, които се използват за търговски въздушен транспорт и имат максимална оперативна конфигурация на пътнически места с над 19 пътнически места, трябва да изпълняват следните изисквания:

Тоалетните трябва да са оборудвани с:

а) детектори за дим;

б) средства за автоматично гасене на пожар във всеки контейнер за отпадъци.

26.200 Звуково предупреждение за колесника

Операторите на големи самолети, които се използват за търговски въздушен транспорт, гарантират, че е монтирано устройство за звуково предупреждение за колесника, с цел значително да се намали вероятността от кацания с непредвидено прибран колесник.

26.250 Системи за задвижване на вратата на пилотската кабина — загуба на работоспособност на един член на полетния екипаж

Операторите на големи самолети, които се използват за търговски въздушен транспорт, гарантират, че системите за задвижване на вратата на пилотската кабина (ако има монтирани такива) са оборудвани с алтернативни средства за отваряне, за да се улесни достъпът на членове на кабинния екипаж до пилотската кабина в случай на загуба на работоспособност на един член на полетния екипаж.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

В приложение III (част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012, точка ORO.AOC.100, буква в) подточка 1 се заменя със следния текст:

„1) са изпълнили всички изисквания по приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008, настоящото приложение (част ORO), приложение IV (част CAT) и приложение V (част SPA) към настоящия регламент и приложение I (част 26) към Регламент (ЕС) 2015/640 (*);

(*) Регламент (ЕС) 2015/640 на Комисията от 23 април 2015 година относно допълнителни спецификации за летателна годност за даден тип експлоатация и за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 (ОВ L 106, 24.4.2015 г., стр. 18.“