NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2015/640

ze dne 23. dubna 2015

o dodatečných specifikacích letové způsobilosti pro daný druh provozu a o změně nařízení (EU) č. 965/2012

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES ([1]), a zejména na čl. 5 odst. 5 písm. e) bod vi) uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Podle nařízení (ES) č. 216/2008 má Komise za pomoci Evropské agentury pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“) přijmout nezbytná prováděcí pravidla pro společné požadavky na letovou způsobilost v celé Unii.

(2) Tyto požadavky, které zahrnují celý životní cyklus leteckých výrobků, zahrnují dodatečné specifikace letové způsobilosti pro daný druh provozu, které mají být v zájmu bezpečnosti provedeny po počátečním vydání typového osvědčení.

(3) Technické požadavky JAR-26 „Dodatečné požadavky na letovou způsobilost pro provoz“, vydané Sdruženými leteckými úřady (JAA) dne 13. července 1998, ve znění změny č. 3 ze dne 1. prosince 2005, by měly být stanoveny v právních předpisech Unie, protože JAA přestaly dne 30. června 2009 existovat a oblast působnosti nařízení (ES) č. 216/2008 byla dne 20. února 2008 rozšířena tak, aby zahrnovala provoz.

(4) Za účelem zajištění soudržnosti a vyjasnění povinností týkajících se letové způsobilosti by měl být do nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ([2]) vložen odkaz na toto nařízení.

(5) V zájmu zajištění hladkého přechodu a zamezení problémům by měla být stanovena vhodná přechodná opatření.

(6) Opatření stanovená tímto nařízením jsou založena na stanovisku agentury vydaném v souladu s čl. 19 odst. 1 nařízení (ES) č. 216/2008.

(7) Opatření tohoto nařízení jsou v souladu se stanoviskem Výboru Evropské agentury pro bezpečnost letectví, zřízeného článkem 65 nařízení (ES) č. 216/2008,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Oblast působnosti

Toto nařízení stanoví společné dodatečné specifikace letové způsobilosti na podporu zachování letové způsobilosti a zvýšení bezpečnosti:

a) letadel zapsaných v leteckém rejstříku v členském státu;

b) letadel zapsaných v leteckém rejstříku ve třetí zemi používaných provozovatelem, pro kterého členský stát zajišťuje dohled.

([1]) Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1.

([2]) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1).

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení:

a) „maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC)“ se rozumí maximální kapacita sedadel pro cestující jednotlivého letadla kromě sedadel posádky určená pro provozní účely a uvedená v provozní příručce;

b) „velkým letounem“ se rozumí letoun, který má ve své certifikační předpisové základně certifikační specifikace pro velké letouny „CS-25“ nebo jim rovnocenné specifikace.

Článek 3

Dodatečné specifikace letové způsobilosti pro daný druh provozu

Provozovatelé, pro které zajišťuje dohled členský stát, musí při provozu letadel uvedených v článku 1 dodržovat ustanovení přílohy I.

Článek 4

Změna nařízení (EU) č. 965/2012

S cílem začlenit odkaz na toto nařízení se příloha III nařízení (EU) č. 965/2012 mění v souladu s přílohou II tohoto nařízení.

Článek 5

Přechodná ustanovení

U letadel, pro něž provozovatelé svému příslušnému orgánu před daty použitelnosti uvedenými v článku 6 prokázali soulad s JAR-26 „Dodatečné požadavky na letovou způsobilost pro provoz“ (dále jen „požadavky JAR-26“), vydanými Sdruženými leteckými úřady dne 13. července 1998, ve znění změny č. 3 ze dne 1. prosince 2005, se má za to, že jsou v souladu s rovnocennými specifikacemi stanovenými v příloze I tohoto nařízení.

Letadla, pro něž byl v souladu s prvním pododstavcem prokázán soulad s požadavky JAR-26 rovnocennými specifikacím stanoveným v bodech 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 a 26.250 přílohy I tohoto nařízení, se následně neupravují způsobem, jenž by měl vliv na jejich soulad s dotčenými požadavky JAR-26.

Článek 6

Vstup v platnost a použitelnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 14. května 2015.

Body 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 a 26.250 přílohy I se však použijí ode dne 14. května 2017.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 23. dubna 2015.

Za Komisi

předseda

Jean-Claude JUNCKER

PŘÍLOHA I

ČÁST 26

DODATEČNÉ SPECIFIKACE LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI PRO PROVOZ

OBSAH

HLAVA A – OBECNÁ USTANOVENÍ

26.10 Příslušný orgán

26.20 Dočasně nefunkční vybavení

26.30 Prokázání souladu

HLAVA B – VELKÉ LETOUNY

26.50 Sedadla, lůžka, dvou- a vícebodové bezpečnostní pásy

26.100 Umístění nouzových východů

26.105 Přístup k nouzovým východům

26.110 Označení nouzových východů

26.120 Nouzové osvětlení interiéru a fungování nouzových světel

26.150 Interiéry jednotlivých prostor

26.155 Hořlavost obložení nákladového prostoru

26.160 Ochrana proti požáru na toaletě

26.200 Zvuková výstraha podvozku

26.250 Systémy ovládání dveří pilotního prostoru – ztráta pracovní schopnosti jediného člena

HLAVA A

OBECNÁ USTANOVENÍ

26.10 Příslušný orgán

Pro účely části stanovené v této příloze je příslušným orgánem, jemuž mají provozovatelé prokázat soulad se specifikacemi, orgán určený členským státem, v němž má provozovatel hlavní místo obchodní činnosti.

26.20 Dočasně nefunkční vybavení

Let nesmí být zahájen, pokud jsou jakýkoli přístroj, položka vybavení nebo funkce letadla vyžadované touto částí nefunkční nebo chybí, pokud seznam minimálního vybavení provozovatele vymezený v části ORO.MLR.105 nestanoví výjimku, kterou schválil příslušný orgán.

26.30 Prokázání souladu

a) Agentura v souladu s čl. 19 odst. 2 nařízení (ES) č. 216/2008 vydá certifikační specifikace sloužící jako standardní způsob prokazování souladu výrobků s touto částí. Certifikační specifikace musí být dostatečně podrobné a konkrétní, aby se z nich provozovatelé dozvěděli podmínky, za nichž lze prokázat splnění požadavků této části.

b) Provozovatelé mohou prokázat splnění požadavků této části souladem s:

   i) podrobnými specifikacemi vydanými agenturou podle písmene a) nebo rovnocennými specifikacemi vydanými agenturou podle části 21.A.16 A; nebo

   ii) technickými standardy zajišťujícími rovnocennou úroveň bezpečnosti jako ty, které jsou stanoveny v uvedených podmínkách.

HLAVA B

VELKÉ LETOUNY

26.50 Sedadla, lůžka, dvou- a vícebodové bezpečnostní pásy

Provozovatelé velkých letounů užívaných pro obchodní leteckou dopravu, které získaly typové osvědčení ode dne 1. ledna 1958 včetně, zajistí, aby sedadla a jejich zádržné systémy, určená pro každého člena letové posádky nebo palubního průvodčího, byla nastavena tak, aby jim zajišťovala optimální úroveň ochrany při nouzovém přistání a současně umožňovala plnění nezbytných úkolů a usnadňovala rychlý výstup.

26.100 Umístění nouzových východů

S výjimkou letounů, jejichž nouzové východy byly instalovány a schváleny před 1. dubnem 1999, provozovatelé velkých letounů užívaných pro obchodní leteckou dopravu s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující větší než 19, v nichž byl jeden nebo více nouzových východů deaktivován, zajistí, aby vzdálenosti mezi zbývajícími východy byly i nadále slučitelné s efektivní evakuací.

26.105 Přístup k nouzovým východům

Provozovatelé velkých letounů užívaných pro obchodní leteckou dopravu umožní v případě nouzové evakuace každému cestujícímu rychlý a snadný pohyb z jeho sedadla ke kterémukoli z nouzových východů.

26.110 Označení nouzových východů

Provozovatelé velkých letounů užívaných pro obchodní leteckou dopravu musí splnit tyto požadavky:

a) musí být k dispozici prostředky, s jejichž pomocí mohou osoby v kabině za předvídatelných podmínek v případě nouzové evakuace lokalizovat nouzové východy, získat k nim přístup a ovládat je;

b) musí být k dispozici prostředky, s jejichž pomocí může personál zvnějšku letounu v případě nouzové evakuace lokalizovat a ovládat nouzové východy.

26.120 Nouzové osvětlení interiéru a fungování nouzových světel

Provozovatelé velkých letounů užívaných pro obchodní leteckou dopravu zajistí, aby bylo za účelem usnadnění lokalizace východů a pohybu cestujících k východům v případě nouzové evakuace k dispozici: osvětlené označení východů, běžné osvětlení kabiny a prostoru východů a nízko umístěné osvětlení únikové cesty.

26.150 Interiéry jednotlivých prostor

Provozovatelé velkých letounů užívaných pro obchodní leteckou dopravu musí splnit tyto požadavky:

a) veškeré materiály a zařízení používané v prostorech pro posádku nebo cestující musí vykazovat charakteristiky hořlavosti slučitelné s minimalizací účinků požáru během letu a se zachováním podmínek pro přežití v kabině po dobu nutnou k evakuaci letadla;

b) na zákaz kouření musí upozorňovat štítky;

c) nádoby na odpad musí umožňovat izolaci interního požáru; tyto nádoby musí být označeny zákazem vhazování materiálů pro kouření.

26.155 Hořlavost obložení nákladového prostoru

Provozovatelé velkých letounů užívaných pro obchodní leteckou dopravu, které získaly typové osvědčení po 1. lednu 1958, zajistí, aby obložení nákladových prostorů třídy C nebo D bylo zhotoveno z materiálů, které adekvátně brání tomu, aby účinky požáru v tomto prostoru ohrozily letadlo nebo osoby na jeho palubě.

26.160 Ochrana proti požáru na toaletě

Provozovatelé velkých letounů užívaných pro obchodní leteckou dopravu s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující větší než 19 musí splnit tyto požadavky:

Toalety musí být vybaveny:

a) detektorem kouře;

b) prostředky pro automatické uhašení požáru vzniklého v každé nádobě na odpad.

26.200 Zvuková výstraha podvozku

Provozovatelé velkých letounů užívaných pro obchodní leteckou dopravu zajistí, aby bylo instalováno vhodné zvukové výstražné zařízení podvozku v zájmu významného snížení pravděpodobnosti přistání s neúmyslně zasunutým podvozkem.

26.250 Systémy ovládání dveří pilotního prostoru – ztráta pracovní schopnosti jediného člena

Provozovatelé velkých letounů užívaných pro obchodní leteckou dopravu zajistí, aby systémy ovládání dveří pilotního prostoru, jsou-li instalovány, byly vybaveny alternativními prostředky k otevření, aby se usnadnil přístup palubních průvodčích do pilotního prostoru v případě ztráty pracovní schopnosti jediného člena letové posádky.

PŘÍLOHA II

V příloze III (část ORO) nařízení (EU) č. 965/2012, v článku ORO.AOC.100 se písm. c) podbod 1) nahrazuje tímto:

„1) splňují veškeré požadavky přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008, této přílohy (část ORO), přílohy IV (část CAT) a přílohy V (část SPA) tohoto nařízení a přílohy I (část 26) nařízení (EU) 2015/640 (*).

(*) Nařízení Komise (EU) 2015/640 ze dne 23. dubna 2015 o dodatečných specifikacích letové způsobilosti pro daný druh provozu a o změně nařízení (EU) č. 965/2012 (Úř. věst. L 106, 24.4.2015, s. 18).“