Този текст служи само за информационни цели и няма правно действие. Институциите на Съюза не носят отговорност за неговото съдържание. Автентичните версии на съответните актове, включително техните преамбюли, са версиите, публикувани в Официален вестник на Европейския съюз и налични в EUR-Lex. Тези официални текстове са пряко достъпни чрез връзките, публикувани в настоящия документ

►**B**

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)

Изменен със:

		Официален вестник		
		№	страница	дата
►**M1**	Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/133 на Комисията от 28 януари 2019 година	L 25	14	29.1.2019 г.

▼B

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

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.

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;

▼M1

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

в) „голям хеликоптер“ означава хеликоптер, в чието основание за сертифициране се съдържат сертификационните спецификации за големи витлокрили „CS-29“ или еквивалентни на тях спецификации;

г) „самолет с малко пътници“ означава самолет с максимална оперативна конфигурация на пътническите места:

1) до 19 места включително; или

2) до една трета включително от максималния пътнически седалков капацитет на самолета с типов сертификат, както е посочено в набора от данни на типовия сертификат (TCDS), при условие че са спазени следните две условия:

а) общият брой на пътническите места, одобрени да бъдат заети по време на рулиране, излитане и кацане, да не надхвърля 100 на палуба;

б) по време на рулиране, излитане и кацане максималната оперативна конфигурация на пътническите места във всяка отделна зона между двойките аварийни изходи (или всяка зона между двойка аварийни изходи и преграда в пътническия салон) да не надвишава една трета от сумарния брой на позволените пътнически места за двойките аварийни изходи, ограждащи тази зона (като се взема позволеният брой пътнически места за всяка двойка аварийни изходи, зададен в основанието за сертифициране на самолета). За да се определи дали това ограничение по зони е спазено, при самолетите с деактивирани аварийни изходи се приема, че функционират всички аварийни изходи.

▼B

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.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ЧАСТ 26

ДОПЪЛНИТЕЛНИ СПЕЦИФИКАЦИИ ЗА ЛЕТАТЕЛНА ГОДНОСТ ЗА ЕКСПЛОАТАЦИЯ

▼M1

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

26.60 Аварийно кацане — динамично състояние

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

26.156 Материали за топлинна и звукова изолация

26.160 Противопожарно обезопасяване на тоалетните

26.170 Пожарогасители

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 В — ГОЛЕМИ ХЕЛИКОПТЕРИ

26.400 Пожарогасители

▼B

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.

▼B

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.

▼M1

26.60 Аварийно кацане — динамично състояние

Операторите на големи самолети за търговски въздушен транспорт на пътници, сертифицирани на или след 1 януари 1958 г., чието първоначално индивидуално удостоверение за летателна годност е издадено на или след 18 февруари 2021 г., доказват, че пътниците, заемащи всяко едно от одобрените за заемане при рулиране, излитане и кацане места, са защитени при излагане на натоварване в условията на аварийно кацане. За доказателство се приема едно от следните:

а) успешно преминати динамични изпитвания;

б) гарантиращ същата безопасност рационален анализ, основан на динамични изпитвания на седалки с подобна конструкция.

Задължението, посочено в първа алинея, не се прилага за следните места:

а) местата в пилотската кабина, предвидени за екипажа,

б) местата в самолетите с малко пътници, изпълняващи нередовни търговски въздухоплавателни операции при поискване.

▼B

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.

▼B

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.

▼M1

26.156 Материали за топлинна и звукова изолация

Операторите на големи самолети за търговски въздушен транспорт, сертифицирани на или след 1 януари 1958 г., гарантират, че:

а) за самолетите, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден преди 18 февруари 2021 г. — при подмяна на материалите за топлинна и звукова изолация на или след 18 февруари 2021 г. новите материали имат огнеупорни свойства, предотвратяващи или намаляващи риска от разпространение на пламъка в самолета;

б) за самолетите, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 18 февруари 2021 г. — материалите за топлинна и звукова изолация имат огнеупорни свойства, предотвратяващи или намаляващи риска от разпространение на пламъка в самолета;

▼M1

в) при самолетите, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 18 февруари 2021 г., с пътнически капацитет от 20 или повече души — монтираните в долната половина на самолета материали за топлинна и звукова изолация (в т.ч. средствата за прикрепяне на материалите към фюзелажа) имат огнеупорни свойства, които предотвратяват или намаляват риска от проникване на пламъка в самолета след произшествие и осигуряват условия за оцеляване в кабината за времето, необходимо за евакуацията на самолета.

▼B

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.

▼M1

26.170 Пожарогасители

Операторите на големи самолети гарантират, че не използват халон като пожарогасително средство в следните видове пожарогасители:

а) вградените пожарогасители във всички контейнери за кърпи, хартия или отпадъци в тоалетните на големи самолети, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 18 февруари 2020 г.;

б) преносимите пожарогасители в големите самолети, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 18 май 2019 г.

▼B

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.

▼M1

ПОДЧАСТ В — ГОЛЕМИ ХЕЛИКОПТЕРИ

26.400 Пожарогасители

Операторите на големи хеликоптери гарантират, че не използват халон като пожарогасително средство в следните видове пожарогасители:

а) вградените пожарогасители за всеки контейнер за кърпи, хартия или отпадъци в тоалетните на големи хеликоптери, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 18 февруари 2020 г.;

б) преносимите пожарогасители в големите хеликоптери, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 18 май 2019 г.

▼B

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.“