**Το κείμενο αυτό αποτελεί απλώς εργαλείο τεκμηρίωσης και δεν έχει καμία νομική ισχύ. Τα θεσμικά όργανα της Ένωσης δεν φέρουν καμία ευθύνη για το περιεχόμενό του. Τα αυθεντικά κείμενα των σχετικών πράξεων, συμπεριλαμβανομένων των προοιμίων τους, είναι εκείνα που δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και είναι διαθέσιμα στο EUR-Lex. Αυτά τα επίσημα κείμενα είναι άμεσα προσβάσιμα μέσω των συνδέσμων που περιέχονται στο παρόν έγγραφο**

►**B** **ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2015/640 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**της 23ης Απριλίου 2015**

**σχετικά με πρόσθετες προδιαγραφές αξιοπλοΐας για συγκεκριμένο τύπο πτητικών λειτουργιών και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012**

(ΕΕ L 106 της 24.4.2015, σ. 18)

Τροποποιείται από:

| | | Επίσημη Εφημερίδα | | |
|---|---|---|---|---|
| | | αριθ. | σελίδα | ημερομηνία |
| ►**M1** | Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/133 της Επιτροπής της 28ης Ιανουαρίου 2019 | L 25 | 14 | 29.1.2019 |

▼B

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2015/640 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**της 23ης Απριλίου 2015**

**σχετικά με πρόσθετες προδιαγραφές αξιοπλοΐας για συγκεκριμένο τύπο πτητικών λειτουργιών και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012**

*Άρθρο 1*

**Πεδίο εφαρμογής**

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει πρόσθετες κοινές προδιαγραφές αξιοπλοΐας για τη στήριξη της διαρκούς αξιοπλοΐας και τη βελτίωση της ασφάλειας πτήσεων:

α) αεροσκαφών νηολογημένων σε κράτος μέλος·

β) αεροσκαφών νηολογημένων σε τρίτη χώρα που χρησιμοποιούνται από φορέα εκμετάλλευσης τον οποίο εποπτεύει κράτος μέλος.

*Άρθρο 2*

**Ορισμοί**

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοείται ως:

α) «μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MOPSC)»: ο μέγιστος αριθμός θέσεων καθημένων σε συγκεκριμένο αεροσκάφος, εξαιρουμένων των θέσεων του πληρώματος, που έχουν καθορισθεί για την εκμετάλλευσή του και προβλέπονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας·

▼M1

β) «μεγάλο αεροπλάνο»: αεροπλάνο που έχει τις προδιαγραφές πιστοποίησης μεγάλων αεροπλάνων «CS-25» ή ισοδύναμες προδιαγραφές στη βάση πιστοποίησής του·

γ) «μεγάλο ελικόπτερο»: ελικόπτερο που έχει τις προδιαγραφές πιστοποίησης μεγάλων ελικοπτέρων «CS-29» ή ισοδύναμες προδιαγραφές στη βάση πιστοποίησής του·

δ) «αεροπλάνο χαμηλής πληρότητας»: αεροπλάνο στο οποίο η μέγιστη επιχειρησιακή διάταξη των θέσεων επιβατών είναι:

(1) έως και 19 θέσεις, ή·

(2) έως και το ένα τρίτο της μέγιστης χωρητικότητας θέσεων επιβατών του αεροπλάνου που έχει λάβει πιστοποίηση τύπου, όπως αναφέρεται στο φύλλο δεδομένων του πιστοποιητικού τύπου του αεροπλάνου (TCDS), εφόσον πληρούνται αμφότερες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) ο συνολικός αριθμός των θέσεων επιβατών που εγκρίνονται για χρήση κατά την τροχοδρόμηση, την απογείωση ή την προσγείωση δεν υπερβαίνει τις 100 ανά δάπεδο·

β) η μέγιστη επιχειρησιακή διάταξη θέσεων επιβατών κατά την τροχοδρόμηση, την απογείωση ή την προσγείωση σε οποιαδήποτε επιμέρους ζώνη μεταξύ ζευγών εξόδων κινδύνου (ή κάθε αδιέξοδης ζώνης) δεν υπερβαίνει το ένα τρίτο του αθροίσματος των επιτρεπτών θέσεων επιβατών για τα ζεύγη εξόδων κινδύνου που οριοθετούν την εν λόγω ζώνη (με χρήση του επιτρεπτού αριθμού θέσεων επιβατών για κάθε ζεύγος εξόδων κινδύνου όπως ορίζεται από την ισχύουσα βάση πιστοποίησης του αεροπλάνου). Για τον προσδιορισμό της συμμόρφωσης με αυτόν τον περιορισμό ζωνών, στην περίπτωση αεροπλάνου που έχει απενεργοποιημένες εξόδους κινδύνου, θεωρείται ότι όλες οι έξοδοι κινδύνου είναι λειτουργικές.

▼B

*Άρθρο 3*

**Πρόσθετες προδιαγραφές αξιοπλοΐας για συγκεκριμένο τύπο πτητικής λειτουργίας**

Οι φορείς εκμετάλλευσης που εποπτεύονται από κράτος μέλος, συμμορφώνονται όταν εκμεταλλεύονται αεροσκάφος αναφερόμενο στο άρθρο 1, με τις διατάξεις του παραρτήματος I.

*Άρθρο 4*

**Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012**

Το παράρτημα III του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα II του παρόντος κανονισμού, ώστε να περιληφθεί παραπομπή στον παρόντα κανονισμό.

*Άρθρο 5*

**Μεταβατικές διατάξεις**

Τα αεροσκάφη, για τα οποία οι φορείς εκμετάλλευσης έχουν αποδείξει στην αρμόδια αρχή τη συμμόρφωση, πριν από τις ημερομηνίες εφαρμογής που αναφέρονται στο άρθρο 6, με τις «Πρόσθετες απαιτήσεις αξιοπλοΐας για πτητικές λειτουργίες» της JAR- 26 (εφεξής «απαιτήσεις JAR- 26») που εξέδωσε ο Σύνδεσμος Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας στις 13 Ιουλίου 1998, όπως έχουν τροποποιηθεί με την τροποποίηση 3 της 1ης Δεκεμβρίου 2005, θεωρείται ότι πληρούν τις ισοδύναμες προδιαγραφές του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού.

Τα αεροσκάφη, των οποίων η συμμόρφωση έχει αποδειχθεί σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο με τις απαιτήσεις JAR- 26 ισοδύναμες με τις προδιαγραφές που ορίζονται στα σημεία 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200, 26.250 του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού, δεν τροποποιούνται στη συνέχεια κατά τρόπο που να επηρεάζει τη συμμόρφωσή τους με τις απαιτήσεις JAR- 26.

*Άρθρο 6*

**Έναρξη ισχύος και εφαρμογή**

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από τις 14 Μαΐου 2015.

Ωστόσο, τα σημεία 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 και 26.250 του παραρτήματος I εφαρμόζονται από τις 14 Μαΐου 2017.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

▼B

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I*

**ΜΕΡΟΣ-26**

**ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ ΓΙΑ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ**

▼M1

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΤΜΗΜΑ Α — ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

26.10 Αρμόδια αρχή

26.20 Προσωρινά ανενεργός εξοπλισμός

26.30 Απόδειξη συμμόρφωσης

ΤΜΗΜΑ Β — ΜΕΓΑΛΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ

26.50 Θέσεις, κλίνες, ζώνες και ιμάντες ασφαλείας

26.60 Έκτακτη προσγείωση — δυναμικές συνθήκες

26.100 Θέση των εξόδων κινδύνου

26.105 Πρόσβαση στις εξόδους κινδύνου

26.110 Σημάνσεις των εξόδων κινδύνου

26.120 Εσωτερικός φωτισμός των εξόδων κινδύνου και λειτουργία των φώτων κινδύνου

26.150 Εσωτερικό θαλάμου

26.155 Ευφλεκτότητα της επένδυσης του θαλάμου αεροσκαφών μεταφοράς φορτίου

26.156 Υλικά θερμικής ή ακουστικής μόνωσης

26.160 Πυροπροστασία αποχωρητηρίων

26.170 Πυροσβεστήρες

26.200 Ηχητικό σήμα του συστήματος προσγείωσης

26.250 Συστήματα λειτουργίας των θυρών του θαλάμου του πληρώματος πτήσης — αδιαθεσία χειριστή

ΤΜΗΜΑ Γ — ΜΕΓΑΛΑ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ

26.400 Πυροσβεστήρες

▼B

ΤΜΗΜΑ Α

***ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ***

**26.10 Αρμόδια αρχή**

Για τους σκοπούς του μέρους που προβλέπεται στο παρόν παράρτημα, η αρμόδια αρχή στην οποία οι φορείς εκμετάλλευσης πρέπει να αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με τις προδιαγραφές είναι η αρχή που έχει ορίσει το κράτος μέλος όπου ο φορέας εκμετάλλευσης έχει την κύρια έδρα του.

**26.20 Προσωρινά ανενεργός εξοπλισμός**

Δεν αρχίζει πτήση όταν οποιοδήποτε από τα όργανα, τα στοιχεία εξοπλισμού ή τις λειτουργίες του αεροσκάφους που απαιτούνται από το παρόν μέρος είναι εκτός λειτουργίας ή λείπει, εκτός εάν προβλέπεται παρέκκλιση από τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού του φορέα εκμετάλλευσης, όπως ορίζεται στο Μέρος-ORO.MLR.105 και έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή.

▼B

**26.30 Απόδειξη της συμμόρφωσης**

α) Ο Οργανισμός εκδίδει, σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, προδιαγραφές πιστοποίησης ως τυποποιημένα μέσα συμμόρφωσης των προϊόντων με το παρόν μέρος. Οι προδιαγραφές πιστοποίησης είναι επαρκώς λεπτομερείς και εξειδικευμένες ώστε να υποδεικνύουν στους φορείς εκμετάλλευσης τους όρους υπό τους οποίους μπορεί να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παρόντος μέρους.

β) Οι φορείς εκμετάλλευσης έχουν τη δυνατότητα να αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παρόντος μέρους εφόσον συμμορφώνονται με:

i) τις λεπτομερείς προδιαγραφές που εκδίδει ο Οργανισμός σύμφωνα με την παράγραφο α) ή με τις ισοδύναμες προδιαγραφές που εκδίδει ο Οργανισμός βάσει του μέρους 21.Α.16Α· ή

ii) τα τεχνικά πρότυπα που παρέχουν ισοδύναμο επίπεδο ασφαλείας με εκείνο των εν λόγω προδιαγραφών.

ΤΜΗΜΑ Β

***ΜΕΓΑΛΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ***

**26.50 Καθίσματα, κλίνες, ζώνες και ιμάντες ασφαλείας**

Οι φορείς εκμετάλλευσης των μεγάλων αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αερομεταφορές, τα οποία έλαβαν πιστοποίηση τύπου την 1η Ιανουαρίου 1958 ή μετά την εν λόγω ημερομηνία, εξασφαλίζουν ότι η διάταξη κάθε καθίσματος μέλους του πληρώματος πτήσης ή του πληρώματος του θαλάμου επιβατών και του αντίστοιχου συστήματος συγκράτησης παρέχει βέλτιστο επίπεδο προστασίας σε περίπτωση έκτακτης προσγείωσης και, ταυτόχρονα, επιτρέπει τις αναγκαίες λειτουργίες στον χρήστη του καθίσματος και διευκολύνει την ταχεία έξοδό του.

▼M1

**26.60 Αναγκαστική προσγείωση — δυναμικές συνθήκες**

Οι φορείς εκμετάλλευσης μεγάλων αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αερομεταφορές επιβατών και έλαβαν πιστοποίηση τύπου την 1η Ιανουαρίου 1958 ή μετά την εν λόγω ημερομηνία, των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδίδεται για πρώτη φορά κατά ή μετά τη 18η Φεβρουαρίου 2021 πρέπει να αποδείξουν για κάθε σχέδιο τύπου θέσης που έχει εγκριθεί για χρήση κατά την τροχοδρόμηση, την απογείωση ή την προσγείωση, ότι ο επιβάτης προστατεύεται όταν εκτίθεται σε φορτία που προκύπτουν από καταστάσεις αναγκαστικής προσγείωσης. Η απόδειξη πραγματοποιείται με ένα από τα ακόλουθα μέσα:

α) επιτυχώς ολοκληρωμένες δυναμικές δοκιμές·

β) ορθολογική ανάλυση που παρέχει ισοδύναμη ασφάλεια, με βάση δυναμικές δοκιμές παρόμοιου σχεδίου τύπου θέσης.

Η υποχρέωση που καθορίζεται στην πρώτη παράγραφο δεν ισχύει για τις ακόλουθες θέσεις:

α) θέσεις του πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης,

β) καθίσματα σε αεροπλάνα χαμηλής πληρότητας, τα οποία εκτελούν μόνο κατά παραγγελία έκτακτες πτητικές λειτουργίες εμπορικών αερομεταφορών.

▼B

**26.100 Θέση των εξόδων έκτακτης ανάγκης**

Εξαιρουμένων των αεροπλάνων με διάταξη της εξόδου έκτακτης ανάγκης τοποθετημένη και εγκεκριμένη πριν από την 1η Απριλίου 1999, οι φορείς εκμετάλλευσης μεγάλων αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αερομεταφορές, με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση θέσεων επιβατών άνω των δεκαεννέα και με απενεργοποιημένες μία ή περισσότερες εξόδους έκτακτης ανάγκης, εξασφαλίζουν ότι η(οι) απόσταση(εις) μεταξύ των λοιπών εξόδων παραμένει(ουν) κατάλληλη(ες) για την αποτελεσματική εκκένωση.

▼B

**26.105 Πρόσβαση στις εξόδους έκτακτης ανάγκης**

Οι φορείς εκμετάλλευσης μεγάλων αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές προβλέπουν μέσα που διευκολύνουν την ταχεία και εύκολη μετακίνηση κάθε επιβάτη από τη θέση του σε μια από τις εξόδους έκτακτης ανάγκης σε περίπτωση εκκένωσης λόγω έκτακτης ανάγκης.

**26.110 Σημάνσεις των εξόδων έκτακτης ανάγκης**

Οι φορείς εκμετάλλευσης μεγάλων αεροπλάνων χρησιμοποιούμενων σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές, συμμορφώνονται με τα ακόλουθα:

α) προβλέπουν μέσα που διευκολύνουν τον εντοπισμό, την πρόσβαση και τη λειτουργία των εξόδων έκτακτης ανάγκης από τους επιβαίνοντες του θαλάμου επιβατών υπό προβλέψιμες συνθήκες σε περίπτωση εκκένωσης έκτακτης ανάγκης·

β) προβλέπουν μέσα που διευκολύνουν τον εντοπισμό και τη λειτουργία των εξόδων έκτακτης ανάγκης από το προσωπικό εκτός του αεροπλάνου σε περίπτωση εκκένωσης έκτακτης ανάγκης.

**26.120 Εσωτερικός φωτισμός των εξόδων έκτακτης ανάγκης και λειτουργία των φώτων έκτακτης ανάγκης**

Οι φορείς εκμετάλλευσης μεγάλων αεροπλάνων χρησιμοποιούμενων σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές προβλέπουν μέσα με τα οποία διασφαλίζεται φωτεινή ένδειξη των εξόδων, ο γενικός φωτισμός του θαλάμου επιβατών και του χώρου στην έξοδο, καθώς και ο φωτισμός δαπέδου της πορείας προς την έξοδο, ώστε να διευκολύνεται ο εντοπισμός των εξόδων και η μετάβαση των επιβατών προς τις εξόδους σε περίπτωση εκκένωσης έκτακτης ανάγκης.

**26.150 Εσωτερικό θαλάμου**

Οι φορείς εκμετάλλευσης μεγάλων αεροπλάνων χρησιμοποιούμενων σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές, συμμορφώνονται με τα ακόλουθα:

α) όλα τα υλικά και ο εξοπλισμός που χρησιμοποιούνται στους θαλάμους του πληρώματος ή των επιβατών έχουν χαρακτηριστικά αναφλεξιμότητας κατάλληλα για την ελαχιστοποίηση των συνεπειών πυρκαγιάς κατά την πτήση και τη διατήρηση βιώσιμων συνθηκών στον θάλαμο, επί χρονικό διάστημα ανάλογο με αυτό που απαιτείται για την εκκένωση του αεροσκάφους·

β) να αναγράφεται η απαγόρευση του καπνίσματος σε πινακίδες·

γ) τα δοχεία απορριμμάτων διασφαλίζουν ότι δεν εξαπλώνεται φωτιά που εκδηλώθηκε σε αυτά· στα δοχεία αυτά επισημαίνεται η απαγόρευση της απόρριψης υλικών καπνίσματος.

**26.155 Ευφλεκτότητα της επένδυσης του διαμερίσματος φορτίου**

Οι φορείς εκμετάλλευσης των μεγάλων αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές, τα οποία έλαβαν πιστοποίηση τύπου την 1η Ιανουαρίου 1958, διασφαλίζουν ότι οι επενδύσεις των διαμερισμάτων φορτίου της κλάσης C ή της κλάσης D είναι κατασκευασμένες από υλικά με τα οποία αποτρέπεται το ενδεχόμενο να τεθεί σε κίνδυνο το αεροσκάφος ή οι επιβαίνοντές του από τις επιπτώσεις πυρκαγιάς στο διαμέρισμα φορτίου.

▼M1

**26.156 Υλικά θερμικής ή ακουστικής μόνωσης**

Οι φορείς εκμετάλλευσης μεγάλων αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αερομεταφορές και έλαβαν πιστοποίηση τύπου την 1η Ιανουαρίου 1958 ή μετά την εν λόγω ημερομηνία, εξασφαλίζουν ότι:

α) για αεροπλάνα των οποίων το πρώτο ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας έχει εκδοθεί πριν από τη 18η Φεβρουαρίου 2021, όταν νέα υλικά θερμικής ή ακουστικής μόνωσης εγκαθίστανται προς αντικατάσταση κατά ή μετά τη 18η Φεβρουαρίου 2021, τα εν λόγω νέα υλικά έχουν χαρακτηριστικά αντίστασης στη διάδοση φλόγας τα οποία προλαμβάνουν ή μειώνουν τη διακινδύνευση διάδοσης της φλόγας στο αεροπλάνο·

β) για αεροπλάνα για τα οποία το πρώτο ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας έχει εκδοθεί κατά ή μετά τη 18η Φεβρουαρίου 2021, τα υλικά θερμικής και ακουστικής μόνωσης διαθέτουν χαρακτηριστικά αντίστασης στη διάδοση φλόγας τα οποία προλαμβάνουν ή μειώνουν τον κίνδυνο διάδοσης της φλόγας στο αεροπλάνο·

▼M1

γ) για αεροπλάνα για τα οποία το πρώτο ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας έχει εκδοθεί κατά ή μετά τη 18η Φεβρουαρίου 2021 και χωρητικότητας 20 ή περισσότερων επιβατών, τα υλικά θερμικής και ακουστικής μόνωσης (συμπεριλαμβανομένων των μέσων στερέωσης των υλικών στην άτρακτο) που είναι εγκατεστημένα στο κατώτερο ήμισυ του αεροπλάνου διαθέτουν χαρακτηριστικά αντίστασης στη διείσδυση φλόγας τα οποία αποτρέπουν ή μειώνουν τη διακινδύνευση διείσδυσης της φλόγας στο αεροπλάνο μετά από ατύχημα και διασφαλίζουν συνθήκες επιβίωσης εντός του θαλάμου για το αναγκαίο χρονικό διάστημα εκκένωσης του αεροπλάνου.

▼B

**26.160 Πυροπροστασία αποχωρητηρίων**

Οι φορείς εκμετάλλευσης των μεγάλων αεροπλάνων χρησιμοποιούμενων σε εμπορικές αερομεταφορές με μέγιστη επιχειρησιακή διάταξη θέσεων επιβατών άνω των 19 τηρούν τα ακόλουθα:

Τα αποχωρητήρια είναι εφοδιασμένα με:

α) μέσα ανίχνευσης καπνού·

β) μέσα αυτόματης κατάσβεσης φωτιάς σε κάθε τέτοιο χώρο.

▼M1

**26.170 Πυροσβεστήρες**

Οι φορείς εκμετάλλευσης μεγάλων αεροπλάνων εξασφαλίζουν ότι στους ακόλουθους πυροσβεστήρες δεν χρησιμοποιείται το halon ως πυροσβεστικός παράγοντας:

α) ενσωματωμένοι πυροσβεστήρες για κάθε δοχείο συλλογής πετσετών, χαρτιών και αποβλήτων των αποχωρητηρίων σε μεγάλα αεροπλάνα των οποίων το πρώτο ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας έχει εκδοθεί κατά ή μετά τη 18η Φεβρουαρίου 2020·

β) φορητοί πυροσβεστήρες σε μεγάλα αεροπλάνα των οποίων το πρώτο ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας έχει εκδοθεί κατά ή μετά τη 18η Μαΐου 2019.

▼B

**26.200 Ηχητικό σήμα του συστήματος προσγείωσης**

Οι φορείς εκμετάλλευσης των μεγάλων αεροπλάνων χρησιμοποιούμενων σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές διασφαλίζουν την τοποθέτηση κατάλληλης διάταξης ηχητικού σήματος του συστήματος προσγείωσης, ώστε να μειώνεται σημαντικά η πιθανότητα προσγείωσης με ανασυρμένο εκ παραδρομής το σύστημα προσγείωσης.

**26.250 Συστήματα λειτουργίας των θυρών του θαλάμου διακυβέρνησης — αδιαθεσία χειριστή**

Οι φορείς εκμετάλλευσης των μεγάλων αεροπλάνων χρησιμοποιούμενων σε εμπορικές αερομεταφορές διασφαλίζουν ότι τα συστήματα χειρισμού των θυρών του θαλάμου πληρώματος πτήσης, εφόσον υπάρχουν, διαθέτουν εναλλακτικό μέσο ανοίγματος, ώστε να διευκολύνεται η πρόσβαση από τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης σε περίπτωση αδιαθεσίας μέλους του πληρώματος πτήσης.

▼M1

**ΤΜΗΜΑ Γ — ΜΕΓΑΛΑ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ**

**26.400 Πυροσβεστήρες**

Οι φορείς εκμετάλλευσης μεγάλων ελικοπτέρων εξασφαλίζουν ότι στους ακόλουθους πυροσβεστήρες δεν χρησιμοποιείται halon ως πυροσβεστικός παράγοντας:

α) ενσωματωμένοι πυροσβεστήρες για κάθε δοχείο συλλογής πετσετών, χαρτιών και αποβλήτων των αποχωρητηρίων σε μεγάλα ελικόπτερα των οποίων το πρώτο ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας έχει εκδοθεί κατά ή μετά τη 18η Φεβρουαρίου 2020·

β) φορητοί πυροσβεστήρες σε μεγάλα ελικόπτερα των οποίων το πρώτο ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας έχει εκδοθεί κατά ή μετά τη 18η Μαΐου 2019.

▼B

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ*

Στο παράρτημα ΙΙΙ (Μέρος-ORO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 στο σημείο ORO.AOC.100, το εδάφιο γ) σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1) συμμορφώνονται με όλες τις απαιτήσεις του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, του παρόντος παραρτήματος (Μέρος-ORO), του παραρτήματος IV (Μέρος-CAT) και του παραρτήματος V (Μέρος-SpA) του παρόντος κανονισμού και του παραρτήματος I (Μέρος 26) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/640 (*)·

(*) Κανονισμός (ΕΕ) 2015/640 της Επιτροπής, της 23ης Απριλίου 2015, σχετικά με πρόσθετες προδιαγραφές αξιοπλοΐας για συγκεκριμένο τύπο πτητικών λειτουργιών και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 (ΕΕ L 106 της 24.4.2015, σ. 18).»