Tämä asiakirja on ainoastaan dokumentoinnin apuväline eikä sillä ole oikeudellista vaikutusta. Unionin toimielimet eivät vastaa sen sisällöstä. Säädösten todistusvoimaiset versiot on johdanto-osineen julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä ja ne ovat saatavana EUR-Lexissä. Näihin virallisiin teksteihin pääsee suoraan tästä asiakirjasta siihen upotettujen linkkien kautta.

►**B**

KOMISSION ASETUS (EU) 2015/640,

annettu 23 päivänä huhtikuuta 2015,

lentotoiminnan lajin mukaisista täydentävistä yksityiskohtaisista lentokelpoisuusvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 965/2012 muuttamisesta

(EUVL L 106, 24.4.2015, s. 18)

sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

		virallinen lehti		
		N:o	sivu	päivämäärä
►**M1**	Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/133, annettu 28 päivänä tammikuuta 2019	L 25	14	29.1.2019

▼B

KOMISSION ASETUS (EU) 2015/640,

annettu 23 päivänä huhtikuuta 2015,

lentotoiminnan lajin mukaisista täydentävistä yksityiskohtaisista lentokelpoisuusvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 965/2012 muuttamisesta

1 artikla

Soveltamisala

Tässä asetuksessa vahvistetaan yhteiset täydentävät yksityiskohtaiset lentokelpoisuusvaatimukset, joilla tuetaan seuraavien ilma-alusten jatkuvaa lentokelpoisuutta ja niiden turvallisuuden parantamista:

a) jäsenvaltiossa rekisteröidyt ilma-alukset;

b) kolmannessa maassa rekisteröidyt ilma-alukset, joita käyttää jäsenvaltion valvoma lentotoiminnan harjoittaja.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

a) ’suurimmalla käytettävällä matkustajapaikkaluvulla’ yksittäisen ilma-aluksen suurinta matkustajapaikkamäärää, joka on vahvistettu lentotoimintaa varten ja ilmoitettu toimintakäsikirjassa, miehistön istuimia lukuun ottamatta;

▼M1

b) ’suurella lentokoneella’ lentokonetta, jonka sertifioinnin perustana ovat suurten lentokoneiden CS-25-sertifiointieritelmät tai vastaavat sertifiointieritelmät;

c) ’suurella helikopterilla’ helikopteria, jonka sertifioinnin perustana ovat suurten pyöriväsiipisten ilma-alusten CS-29-sertifiointieritelmät tai vastaavat sertifiointieritelmät;

d) ’pieniä matkustajamääriä kuljettavalla lentokoneella’ lentokonetta, jossa suurin käytettävä matkustajapaikkaluku on enintään

1) 19 istuinta tai

2) yksi kolmasosa tyyppihyväksytyn lentokoneen suurimmasta matkustajapaikkamäärästä, joka on ilmoitettu lentokoneen tyyppihyväksyntätodistuksen tietolehdellä (TCDS), jos molemmat seuraavista edellytyksistä täyttyvät:

a) niiden matkustajapaikkojen kokonaismäärä, jotka voivat olla käytössä rullauksen, lentoonlähdön tai laskun ajan, on kerrosta kohti enintään 100;

b) suurin käytettävä matkustajapaikkaluku rullauksen, lentoonlähdön tai laskun aikana kullakin yksittäisellä vyöhykkeellä varauloskäyntiparien (tai umpikujavyöhykkeen) välillä ei ylitä yhtä kolmasosaa kyseistä vyöhykettä rajaavien varauloskäyntiparien osalta sallittujen matkustajapaikkojen summasta (kun käytetään kullekin varauloskäyntiparille lentokoneeseen sovellettavissa sertifiointiperusteissa määritettyä sallittujen matkustajapaikkojen määrää). Jos osa lentokoneen varauloskäynneistä on poissa käytöstä, tämän vyöhykerajoituksen noudattamista määritettäessä kuitenkin oletetaan, että kaikki varauloskäynnit ovat toimivia.

▼B

3 artikla

Lentotoiminnan lajin mukaiset täydentävät yksityiskohtaiset lentokelpoisuusvaatimukset

Jäsenvaltion valvonnan alaisuudessa toimivien lentotoiminnan harjoittajien on 1 artiklassa tarkoitettuja ilma-aluksia käyttäessään noudatettava liitteessä I olevia säännöksiä.

4 artikla

Asetuksen (EU) N:o 965/2012 muuttaminen

Asetuksen (EU) N:o 965/2012 liite III muutetaan tämän asetuksen liitteen II mukaisesti, jotta edellä mainittuun asetukseen voidaan sisällyttää viittaus tähän asetukseen.

5 artikla

Siirtymäsäännökset

Niiden ilma-alusten, joiden osalta lentotoiminnan harjoittajat ovat ennen 6 artiklassa tarkoitettuja soveltamisen alkamispäiviä osoittaneet toimivaltaiselle viranomaiselle, että ilma-alukset täyttävät Euroopan ilmailuviranomaisten yhteistyöelimen (JAA) 13 päivänä heinäkuuta 1998 julkaisemat ja 1 päivänä joulukuuta 2005 muutetut (”Amendment 3”) lentotoiminnan lajin mukaiset täydentävät lentokelpoisuusvaatimukset, jäljempänä ’JAR-26-vaatimukset’, katsotaan olevan tämän asetuksen liitteessä I vahvistettujen vastaavien vaatimusten mukaisia.

Ilma-aluksiin, joiden on ensimmäisen kohdan mukaisesti osoitettu olevan tämän asetuksen liitteessä I olevien 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 ja 26.250 kohdan vaatimuksia vastaavien JAR-26-vaatimusten mukaisia, ei saa tehdä myöhemmässä vaiheessa muutoksia, joilla olisi vaikutusta kyseisten JAR-26-vaatimusten noudattamiseen.

6 artikla

Voimaantulo ja soveltaminen

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan 14 päivästä toukokuuta 2015.

Liitteessä I olevaa 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 ja 26.250 kohtaa sovelletaan 14 päivästä toukokuuta 2017.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

▼B

LIITE I

OSA 26

LENTOTOIMINNAN LAJIN MUKAISET TÄYDENTÄVÄT YKSITYISKOHTAISET LENTOKELPOISUUSVAATIMUKSET

▼M1

SISÄLTÖ

OSASTO A – YLEISET SÄÄNNÖKSET

26.10 Toimivaltainen viranomainen

26.20 Tilapäisesti epäkuntoiset laitteet ja varusteet

26.30 Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen

OSASTO B – SUURET LENTOKONEET

26.50 Istuimet, makuupaikat sekä istuin- ja olkavyöt

26.60 Pakkolasku – dynamiikkaa koskevat vaatimukset

26.100 Varauloskäyntien sijainti

26.105 Kulku varauloskäynneille

26.110 Varauloskäyntien merkinnät

26.120 Sisätilojen hätävalaistus ja hätävalojen käyttö

26.150 Sisätilojen varustelu

26.155 Rahtiosaston vuorauksen palo-ominaisuudet

26.156 Lämpöeristeet ja akustiset eristysmateriaalit

26.160 Palontorjunta käymälöissä

26.170 Sammuttimet

26.200 Laskutelineiden äänivaroituslaite

26.250 Ohjaamon oven käyttömekanismi – ohjaamomiehistön jäsenen toimintakyvyn menetys

OSASTO C – SUURET HELIKOPTERIT

26.400 Sammuttimet

▼B

OSASTO A

YLEISET SÄÄNNÖKSET

26.10 Toimivaltainen viranomainen

Tässä liitteessä esitetyn osan soveltamiseksi lentotoiminnan harjoittajien on osoitettava vaatimustenmukaisuutensa sen jäsenvaltion nimeämälle toimivaltaiselle viranomaiselle, jossa lentotoiminnan harjoittajan päätoimipaikka sijaitsee.

26.20 Tilapäisesti epäkuntoiset laitteet ja varusteet

Lentoa ei saa aloittaa, jos jokin tässä osassa vaadituista ilma-aluksen mittareista, laitteista, varusteista tai toiminnoista on epäkunnossa tai puuttuu, paitsi jos tästä vaatimuksesta poiketaan ORO.MLR.105 kohdassa tarkoitetun lentotoiminnan harjoittajan minimivarusteluettelon mukaisesti ja jos toimivaltainen viranomainen on hyväksynyt vaatimuksesta poikkeamisen.

▼B

26.30 Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen

a) Virasto julkaisee asetuksen (EY) N:o 216/2008 19 artiklan 2 kohdan mukaisesti sertifiointieritelmät, joita käytetään standardimenetelminä osoitettaessa, että tuotteet täyttävät tässä osassa esitetyt vaatimukset. Sertifiointieritelmien on oltava riittävän yksityiskohtaiset ja täsmälliset, jotta niistä ilmenevät ehdot, joiden mukaisesti lentotoiminnan harjoittajat voivat osoittaa tämän osan vaatimusten noudattamisen.

b) Lentotoiminnan harjoittajat voivat osoittaa vaatimustenmukaisuutensa tähän osaan sisältyvien vaatimusten osalta noudattamalla

i) a kohdassa tarkoitettuja viraston julkaisemia yksityiskohtaisia eritelmiä tai osassa 21.A.16A tarkoitettuja viraston julkaisemia vastaavia eritelmiä; tai

ii) sellaisia teknisiä standardeja, jotka takaavat vastaavan turvallisuustason kuin mainittuihin eritelmiin sisältyvät vaatimukset.

OSASTO B

SUURET LENTOKONEET

26.50 Istuimet, makuupaikat sekä istuin- ja olkavyöt

Vuoden 1958 tammikuun 1 päivänä tai sen jälkeen tyyppihyväksyttyjen, kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa käytettävien suurten lentokoneiden lentotoiminnan harjoittajien on varmistettava, että kaikki ohjaamo- tai matkustamomiehistön jäsenten istuimet ja niiden turvakiinnitysjärjestelmät on konfiguroitu niin, että ne tarjoavat parhaimman mahdollisen suojan hätälaskun sattuessa rajoittamatta kuitenkaan istuimella istuvan henkilön tavanomaisia toimia ja että niistä pääsee tarvittaessa irrottautumaan nopeasti.

▼M1

26.60 Pakkolasku – dynamiikkaa koskevat vaatimukset

Lentotoiminnan harjoittajien, jotka käyttävät matkustajien kaupallisissa ilmakuljetuksissa sellaisia suuria lentokoneita, jotka on tyyppihyväksytty 1 päivänä tammikuuta 1958 tai sen jälkeen ja joille on ensimmäisen kerran myönnetty yksilöllinen lentokelpoisuustodistus 18 päivänä helmikuuta 2021 tai sen jälkeen, on osoitettava kaikkien tyyppisuunnitelmassa rullauksen, lentoonlähdön tai laskun aikana käytettäviksi hyväksyttyjen istuinten osalta, että istuimen käyttäjä on suojattu pakkolaskutilanteissa syntyviltä kuormilta. Tämä on osoitettava jollakin seuraavista tavoista:

a) hyväksytysti suoritetut dynaamiset testit;

b) vastaavan turvallisuustason tuottava rationaalinen analyysi, joka perustuu samankaltaisen istuimen tyyppisuunnitelman dynaamisiin testeihin.

Ensimmäisessä kohdassa asetettu velvoite ei koske seuraavia istuimia:

a) ohjaamomiehistön istuimet,

b) istuimet pieniä matkustajamääriä kuljettavissa lentokoneissa, joita käytetään ainoastaan ei-säännölliseen tarveperustaiseen kaupalliseen ilmakuljetukseen.

▼B

26.100 Varauloskäyntien sijainti

Lukuun ottamatta lentokoneita, joissa on ennen 1 päivää huhtikuuta 1999 asennetut ja hyväksytyt varauloskäynnit, sellaisten kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa käytettävien suurten lentokoneiden, joiden suurin käytettävä matkustajapaikkaluku on yli 19 ja joiden varauloskäynneistä vähintään yksi on pois käytöstä, lentotoiminnan harjoittajien on varmistettava, että jäljellä olevien varauloskäyntien välinen etäisyys mahdollistaa/väliset etäisyydet mahdollistavat tehokkaan evakuoinnin.

▼B

26.105 Kulku varauloskäynneille

Kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa käytettävien suurten lentokoneiden lentotoiminnan harjoittajien on varmistettava, että jokainen matkustaja pääsee istuinpaikaltaan mahdollisimman nopeasti ja vaivatta jollekin varauloskäynnille siinä tapauksessa, että lentokone on evakuoitava hätätilanteessa.

26.110 Varauloskäyntien merkinnät

Kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa käytettävien suurten lentokoneiden lentotoiminnan harjoittajien on

a) järjestettävä keinot, joilla matkustamossa olevat henkilöt pystyvät ennakoitavissa olevissa olosuhteissa paikallistamaan varauloskäynnit, löytämään tiensä niille ja käyttämään niitä siinä tapauksessa, että lentokone on evakuoitava hätätilanteessa;

b) järjestettävä keinot, joilla lentokoneen ulkopuolinen henkilökunta pystyy paikallistamaan varauloskäynnit ja käyttämään niitä siinä tapauksessa, että lentokone on evakuoitava hätätilanteessa.

26.120 Sisätilojen hätävalaistus ja hätävalojen käyttö

Kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa käytettävien suurten lentokoneiden lentotoiminnan harjoittajien on varmistettava, että matkustajat voivat valaistujen uloskäyntimerkintöjen, matkustamon ja hätäpoistumisalueen yleisvalaistuksen sekä varauloskäynneille opastavan lattiatason valaistuksen avulla paikallistaa varauloskäynnit ja siirtyä niille siinä tapauksessa, että lentokone on evakuoitava hätätilanteessa.

26.150 Sisätilojen varustelu

Kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa käytettävien suurten lentokoneiden lentotoiminnan harjoittajien on noudatettava seuraavia vaatimuksia:

a) kaikkien miehistön tai matkustajien käytössä olevissa tiloissa käytettävien materiaalien ja laitteiden paloturvallisuusominaisuuksien on todistetusti oltava sellaiset, että lennolla tapahtuvien tulipalojen vaikutukset jäävät mahdollisimman pieniksi ja elinkelpoisia olosuhteita matkustamossa voidaan ylläpitää kunnes ilma-aluksen evakuointi on suoritettu;

b) tupakointi on kiellettävä kyltein;

c) jäteastioiden on oltava sellaisia, ettei tuli pääse leviämään niiden ulkopuolelle, ja niissä on oltava merkinnät, jotka kieltävät palavan aineksen laittamisen jäteastiaan.

26.155 Rahtiosaston vuorauksen palo-ominaisuudet

Vuoden 1958 tammikuun 1 päivän jälkeen tyyppihyväksyttyjen, kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa käytettävien suurten lentokoneiden lentotoiminnan harjoittajien on varmistettava, että luokan C tai D rahtiosastojen vuoraus koostuu materiaaleista, jotka riittävästi suojaavat ilma-alusta ja siinä olevia henkilöitä rahtiosastossa syttyvän palon aiheuttamalta vaaralta.

▼M1

26.156 Lämpöeristeet ja akustiset eristysmateriaalit

Lentotoiminnan harjoittajien, jotka käyttävät kaupallisessa ilmakuljetuksessa 1 päivänä tammikuuta 1958 tai sen jälkeen tyyppihyväksyttyjä suuria lentokoneita, on varmistettava, että

a) asennettaessa 18 päivänä helmikuuta 2021 tai sen jälkeen uusia korvaavia lämpöeristeitä tai akustisia eristysmateriaaleja lentokoneisiin, joille on myönnetty ensimmäinen yksilöllinen lentokelpoisuustodistus ennen 18 päivää helmikuuta 2021, uusilla materiaaleilla on tulen leviämistä vastustavat ominaisuudet, jotka estävät tulen leviämisen lentokoneessa tai vähentävät sen riskiä;

b) sellaisten lentokoneiden lämpöeristeillä ja akustisilla eristysmateriaaleilla, joille on myönnetty ensimmäinen yksilöllinen lentokelpoisuustodistus 18 päivänä helmikuuta 2021 tai sen jälkeen, on tulen leviämistä vastustavat ominaisuudet, jotka estävät tulen leviämisen lentokoneessa tai vähentävät sen riskiä;

▼M1

c) lentokoneen alaosaan asennetuilla lämpöeristeillä ja akustisilla eristysmateriaaleilla (mukaan lukien tarvikkeet, joilla materiaalit kiinnitetään runkoon) sellaisissa lentokoneissa, joille on myönnetty ensimmäinen yksilöllinen lentokelpoisuustodistus 18 päivänä helmikuuta 2021 tai sen jälkeen ja joiden matkustajapaikkamäärä on vähintään 20, on tulen etenemistä vastustavat ominaisuudet, jotka estävät tulen etenemisen lentokoneen sisätiloihin onnettomuuden jälkeen tai vähentävät sen riskiä ja takaavat, että olosuhteet matkustamossa säilyvät elinkelpoisina lentokoneen evakuointiin tarvittavan ajan.

▼B

26.160 Palontorjunta käymälöissä

Kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa käytettävien suurten lentokoneiden, joiden suurin käytettävä matkustajapaikkaluku on yli 19, lentotoiminnan harjoittajien on noudatettava seuraavia vaatimuksia:

Käymälöissä on oltava seuraava varustus:

a) savunilmaisumekanismi;

b) kaikissa jäteastioissa mekanismi, joka sammuttaa jäteastiassa syttyneen palon automaattisesti.

▼M1

26.170 Sammuttimet

Suuria lentokoneita käyttävien lentotoiminnan harjoittajien on varmistettava, ettei seuraavissa sammuttimissa käytetä sammutusaineena halonia:

a) käymälöiden pyyhe-, paperi- ja jäteastioiden kiinteät sammuttimet suurissa lentokoneissa, joille on myönnetty ensimmäinen yksilöllinen lentokelpoisuustodistus 18 päivänä helmikuuta 2020 tai sen jälkeen;

b) kannettavat sammuttimet suurissa lentokoneissa, joille on myönnetty ensimmäinen yksilöllinen lentokelpoisuustodistus 18 päivänä toukokuuta 2019 tai sen jälkeen.

▼B

26.200 Laskutelineiden äänivaroituslaite

Kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa käytettävien suurten lentokoneiden lentotoiminnan harjoittajien on varmistettava, että lentokoneeseen on asennettuna asianmukainen laskutelineiden äänivaroituslaite, mikä pienentää merkittävästi sellaisten laskeutumisten todennäköisyyttä, joissa laskuteline on tahattomasti sisään vedettynä.

26.250 Ohjaamon oven käyttömekanismi – ohjaamomiehistön jäsenen toimintakyvyn menetys

Kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa käytettävien suurten lentokoneiden lentotoiminnan harjoittajien on varmistettava, että ohjaamon oven käyttömekanismeille, mikäli sellaisia on asennettu, on olemassa vaihtoehtoisia avausmenetelmiä, jotta matkustamomiehistön jäsenet voivat päästä ohjaamoon siinä tapauksessa, että yksi ohjaamomiehistön jäsenistä menettää toimintakykynsä.

▼M1

OSASTO C – SUURET HELIKOPTERIT

26.400 Sammuttimet

Suuria helikoptereita käyttävien lentotoiminnan harjoittajien on varmistettava, ettei seuraavissa sammuttimissa käytetä sammutusaineena halonia:

a) käymälöiden pyyhe-, paperi- ja jäteastioiden kiinteät sammuttimet suurissa helikoptereissa, joille on ensimmäisen kerran myönnetty yksilöllinen lentokelpoisuustodistus 18 päivänä helmikuuta 2020 tai sen jälkeen;

b) kannettavat sammuttimet suurissa helikoptereissa, joille on ensimmäisen kerran myönnetty yksilöllinen lentokelpoisuustodistus 18 päivänä toukokuuta 2019 tai sen jälkeen.

▼B

LIITE II

Korvataan asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteen III (osa ORO) ORO.AOC.100 kohdan c alakohdan 1 alakohta seuraavasti:

”1) se täyttää kaikki asetuksen (EY) N:o 216/2008 liitteessä IV, tässä liitteessä (osa ORO), tämän asetuksen liitteessä IV (osa CAT) ja liitteessä V (osa SPA) sekä asetuksen (EU) 2015/640 (*) liitteessä I (osa 26) asetetut vaatimukset;

_____

(*) Komission asetus (EU) 2015/640, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2015, lentotoiminnan lajin mukaisista täydentävistä yksityiskohtaisista lentokelpoisuusvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 965/2012 muuttamisesta (EUVL L 106, 24.4.2015, s. 18).”