Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű és nem vált ki joghatást. Az EU intézményei semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért. A jogi aktusoknak – ideértve azok bevezető hivatkozásait és preambulumbekezdéseit is – az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzétett és az EUR-Lex portálon megtalálható változatai tekintendők hitelesnek. Az említett hivatalos szövegváltozatok közvetlenül elérhetők az ebben a dokumentumban elhelyezett linkeken keresztül

►**B**

A BIZOTTSÁG (EU) 2015/640 RENDELETE

(2015. április 23.)

adott üzembentartási típusra vonatkozó kiegészítő légialkalmassági előírásokról és a 965/2012/EU rendelet módosításáról

(HL L 106., 2015.4.24., 18. o.)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
►**M1**	A Bizottság (EU) 2019/133 végrehajtási rendelete (2019. január 28.)	L 25	14	2019.1.29.

▼B

A BIZOTTSÁG (EU) 2015/640 RENDELETE

(2015. április 23.)

adott üzembentartási típusra vonatkozó kiegészítő légialkalmassági előírásokról és a 965/2012/EU rendelet módosításáról

1. cikk

Hatály

Ez a rendelet közös kiegészítő légialkalmassági előírásokat határoz meg a következő légi járművek folyamatos légi alkalmasságának fenntartása és biztonságának növelése támogatására:

a) valamely tagállamban lajstromozott légi jármű;

b) olyan légi jármű, amelyet harmadik országban lajstromoztak, de amelyet olyan üzemben tartó használ, aki felett valamely tagállam gyakorol felügyeletet.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

a) „maximális utasülésszám-konfiguráció”: egy adott légi járműnek a műveleti utasításban feltüntetett és üzemi célokra kialakított legnagyobb utasülésszáma, a személyzeti ülések kivételével;

▼M1

b) „nagy repülőgép”: olyan repülőgép, amelynek engedélyezési feltételei között szerepel a „CS-25” nagy repülőgépekre vonatkozó engedélyezési előírásnak vagy ezzel egyenértékű előírásnak való megfelelés;

c) „nagy helikopter”: olyan helikopter, amelynek engedélyezési feltételei között szerepel a „CS-29” nagy forgószárnyas légi járművekre vonatkozó engedélyezési előírásnak vagy ezzel egyenértékű előírásnak való megfelelés;

d) „alacsony ülésszámú repülőgép”: olyan repülőgép, amely a következő maximális utasülésszám-konfigurációval rendelkezik:

(1) legfeljebb 19 ülés; vagy

(2) a típusalkalmassági bizonyítvánnyal rendelkező repülőgép maximális utasülőhely-kapacitásának legfeljebb egyharmada, a típusalkalmassági bizonyítvány adatlapján (TCDS) szereplő adatoknak megfelelően, feltéve, hogy mindkét alábbi feltétel teljesül:

a) a gurulás, felszállás vagy leszállás közben elfoglalható, jóváhagyott utasülések teljes száma nem haladja meg fedélzetenként a 100-at;

b) a gurulás, felszállás vagy leszállás közben a maximális utasülésszám-konfiguráció az egyes vészkijáratpárok (vagy bármely két zsákutca jellegű rész) között bármely zónában nem haladja meg az adott területet határoló vészkijáratpárhoz engedélyezett teljes utasülésszám egyharmadát (a repülőgép alkalmazandó tanúsítási alapja szerint az egyes vészkijáratpárok esetében alkalmazandó engedélyezett utasülésszám alapján). A zónák szerinti korlátozásnak való megfelelés megállapítása céljából azon repülőgépek esetében, amelyek deaktivált vészkijáratokkal rendelkeznek, úgy kell tekinteni, mintha valamennyi vészkijárat működne.

▼B

3. cikk

Adott üzembentartási típusra vonatkozó kiegészítő légialkalmassági előírások

Azon üzemben tartóknak, akik felett valamely tagállam gyakorol felügyeletet, az 1. cikkben említett légi járművek üzemben tartása során meg kell felelniük az e rendelet I. mellékletében található előírásoknak.

4. cikk

A 965/2012/EU rendelet módosítása

A 965/2012/EU rendelet III. melléklete e rendelet II. mellékletének megfelelően módosul annak érdekében, hogy e rendeletre való hivatkozást tartalmazzon.

5. cikk

Átmeneti rendelkezések

Azon légi járműveket, amelyek tekintetében üzemben tartóik a 6. cikkben meghatározott alkalmazási idők előtt igazolták a Társult Légügyi Hatóság által 1998. július 13-án kiadott és a 2005. december 1-jei 3. módosítással módosított JAR-26 („Az üzemben tartásra vonatkozó kiegészítő légialkalmassági előírások”) követelményeinek való megfelelést, úgy kell tekinteni, mint amelyek megfelelnek az e rendelkezés I. mellékletében foglalt egyenértékű előírásoknak.

Azon légi járműveken, amelyek tekintetében az első albekezdésnek megfelelően igazolták az e rendelet I mellékletének 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 és 26.250 pontjaiban meghatározott előírásokkal egyenértékű JAR-26 követelményeknek való megfelelést, később nem szabad olyan módosítást végrehajtani, amely érintheti a vonatkozó JAR-26 követelményeknek való megfelelést.

6. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet 2015. május 14-től kell alkalmazni.

Az I. melléklet 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 és 26.250 pontját azonban 2017. május 14-től kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

▼B

I. MELLÉKLET

26. RÉSZ

AZ ÜZEMBEN TARTÁSRA VONATKOZÓ KIEGÉSZÍTŐ LÉGIALKALMASSÁGI ELŐÍRÁSOK

▼M1

TARTALOM

A. ALRÉSZ – ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

26.10 Illetékes hatóság

26.20 Ideiglenesen működésképtelen berendezés

26.30 A megfelelés bizonyítása

B. ALRÉSZ – NAGY REPÜLŐGÉPEK

26.50 Ülések, fekhelyek, biztonsági övek és hevederek

26.60 Kényszerleszállás – dinamikai feltételek

26.100 A vészkijáratok elhelyezkedése

26.105 Hozzáférés a vészkijáratokhoz

26.110 A vészkijáratok jelzései

26.120 Belső vészvilágítás és a vészvilágítás működése

26.150 Az utastér berendezése

26.155 A csomagtér burkolatának éghetősége

26.156 Hő- és hangszigetelő anyagok

26.160 A mosdók tűzvédelme

26.170 Tűzoltó készülékek

26.200 Figyelmeztető hangjelzés a futóműre vonatkozóan

26.250 A pilótafülke ajtaját működtető rendszerek – egy fő cselekvőképtelenné válása

C. ALRÉSZ – NAGY HELIKOPTEREK

26.400 Tűzoltó készülékek

▼B

A. ALRÉSZ

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

26.10 Illetékes hatóság

Az e mellékletben meghatározott rész alkalmazásában azon illetékes hatóság, amely felé az előírásoknak való megfelelést az üzemben tartónak bizonyítania kell, az azon tagállam által kijelölt hatóság, amelyben az üzemben tartó székhelye található.

26.20 Ideiglenesen működésképtelen berendezés

A repülés nem kezdhető meg, amennyiben a repülőgépnek az e részben előírt műszerei, berendezései vagy funkciói közül bármelyik üzemképtelen vagy hiányzik, kivéve, ha az üzemben tartónak az ORO.MLR.105 pont szerint meghatározott és az illetékes hatóság által jóváhagyott minimálisan szükséges berendezések listája (MEL) ez alól mentesítést ad.

▼B

26.30 A megfelelés bizonyítása

a) Az Ügynökség a 216/2008/EK rendelet 19. cikkének 2) pontjával összhangban tanúsítási előírásokat állapít meg, amelyek segítségével bizonyítható a termékek ezen rész követelményeinek való megfelelése. Ezen tanúsítási előírásoknak megfelelően részleteseknek és konkrétaknak kell lenniük ahhoz, hogy az üzemben tartó megismerhesse azokat a feltételeket, amelyek alapján az e rész követelményeinek való megfelelést bizonyítani lehet.

b) Az üzemben tartók a következőknek való megfeleléssel tudják bizonyítani az e rész követelményeinek való megfelelést:

i. az Ügynökség által kiadott, az a) bekezdésben említett részletes előírások, vagy az Ügynökség által a 21.A.16A rész szerint kiadott egyenértékű előírások; vagy

ii. olyan műszaki előírások, amelyek az említett előírásokkal azonos szintű biztonságot biztosítanak.

B. ALRÉSZ

NAGY REPÜLŐGÉPEK

26.50 Ülések, fekhelyek, biztonsági övek és hevederek

Az 1958. január 1-jén vagy az után típusalkalmassági bizonyítványt kapott, kereskedelmi légi fuvarozásban használt nagy repülőgépek üzemben tartóinak biztosítaniuk kell, hogy a repülő- vagy a légiutas-kísérő személyzet minden tagjának ülése és annak utasbiztonsági rendszere úgy legyen konfigurálva, hogy optimális védelmi szintet biztosítson kényszerleszállás esetén, de lehetővé tegye az ott helyet foglaló számára feladatának ellátását és a gyors kijutást.

▼M1

26.60 Kényszerleszállás – dinamikai feltételek

Az 1958. január 1-jén vagy az után típusalkalmassági bizonyítványt kapott, kereskedelmi légi fuvarozásban használt nagy repülőgépek üzemben tartóinak, amelyek első egyedi légialkalmassági bizonyítványát 2021. február 18-án vagy az után állították ki, minden, a gurulás, felszállás vagy leszállás idején elfoglalható, jóváhagyott üléstípusterv esetében bizonyítaniuk kell, hogy az ülésen helyet foglaló személy védelme biztosított, amikor ki van téve a kényszerleszállás körülményeiből adódó terheléseknek. A bizonyítás a következő módok egyikén valósulhat meg:

a) sikeresen elvégzett dinamikai tesztek;

b) a hasonló üléstípustervek dinamikai tesztjén alapuló, egyenértékű biztonsági eredményeket adó racionális elemzés.

Az első bekezdésben előírt kötelezettség nem vonatkozik a következő ülésekre:

a) a pilótafülke személyzeti ülései,

b) alacsony ülésszámú, kizárólag nem menetrend szerinti kereskedelmi légi szállítási műveletekben részt vevő repülőgépek ülései.

▼B

26.100 A vészkijáratok elhelyezkedése

Az 1999. április 1-je előtt felszerelt és jóváhagyott vészkijárat-konfigurációval rendelkező repülőgépek kivételével minden, tizenkilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú, kereskedelmi légi fuvarozásban használt nagy repülőgép üzemben tartóinak biztosítaniuk kell, hogy egy vagy több vészkijárat deaktiválása esetén a fennmaradó vészkijáratok közötti távolság továbbra is lehetővé tegye az eredményes evakuálást.

▼B

26.105 Hozzáférés a vészkijáratokhoz

Kereskedelmi légi fuvarozásban használt nagy repülőgépek üzemben tartóinak olyan eszközöket kell biztosítaniuk, amelyek elősegítik, hogy vészhelyzet esetén minden utas gyorsan és könnyen eljuthasson ülésétől bármelyik vészkijárathoz.

26.110 A vészkijáratok jelzései

Kereskedelmi légi fuvarozásban használt nagy repülőgépek üzemeltetőinek meg kell felelniük a következőknek:

a) biztosítani kell az eszközöket ahhoz, hogy vészhelyzet és előre látható körülmények esetén az utastérben tartózkodó személyek könnyen megtalálhassák és működtethessék a vészkijáratokat, és könnyen hozzáférjenek azokhoz;

b) biztosítani kell az eszközöket ahhoz, hogy vészhelyzet esetén a repülőgépen kívül tartózkodó személyzet könnyen megtalálhassa és működtethesse a vészkijáratokat.

26.120 Belső vészvilágítás és a vészvilágítás működése

Kereskedelmi légi fuvarozásban használt nagy repülőgépek üzemben tartóinak biztosítaniuk kell az eszközöket ahhoz, hogy vészhelyzet esetén a kivilágított vészkijárat-jelzések, általában az utastér és a kijáratok környékének kivilágítása, valamint a kifele vezető út alacsonyan elhelyezkedő megvilágítása segítsék az utasokat a vészkijáratok megtalálásában és az azok irányába történő haladásban.

26.150 Az utastér berendezése

Kereskedelmi légi fuvarozásban használt nagy repülőgépek üzemben tartóinak meg kell felelniük a következőknek:

a) minden, az utasok és a személyzet által használt térben felhasznált anyagnak vagy berendezésnek olyan éghetőségi tulajdonságokkal kell rendelkeznie, amelyek lehetővé teszik a fedélzeti tüzek hatásának minimalizálását és a túlélési feltételek fenntartását az utastérben a légi jármű kiürítéséhez szükségessel összemérhető időtartamra;

b) a dohányzási tilalmat táblákkal kell jelezni;

c) a szeméttárolóknak olyanoknak kell lenniük, hogy biztosítsák a bennük keletkező tűz megfékezését; az ilyen tárolókon jelezni kell a füstölgő anyagok bedobásának tilalmát.

26.155 A csomagtér burkolatának éghetősége

Az 1958. január 1-je után típusalkalmassági bizonyítványt kapott, kereskedelmi légi fuvarozásban használt nagy repülőgépek üzemben tartóinak biztosítaniuk kell, hogy a C vagy D osztályú csomagterek burkolata olyan anyagokból készüljön, amelyek megfelelőképpen megelőzik, hogy a csomagtérben keletkezett tűz hatása veszélyeztesse a légi járművet vagy az abban tartózkodó személyeket.

▼M1

26.156 Hő- és hangszigetelő anyagok

Az 1958. január 1-jén vagy az után típusalkalmassági bizonyítványt kapott, kereskedelmi légi fuvarozásban használt nagy repülőgépek üzemben tartóinak biztosítaniuk kell, hogy:

a) az olyan repülőgépek esetében, amelyek első egyedi légialkalmassági bizonyítványát 2021. február 18. előtt állították ki, és amelyek hő- vagy hangszigetelő anyagait 2021. február 18-án vagy az után újakra cserélik, az új anyagok olyan lángterjedésgátló tulajdonsággal rendelkeznek, amely megakadályozza a lángok repülőgépen belüli terjedését, illetve csökkenti ennek kockázatát;

b) az olyan repülőgépek esetében, amelyek első egyedi légialkalmassági bizonyítványát 2021. február 18-án vagy az után állították ki, a hő- vagy hangszigetelő anyagok olyan lángterjedésgátló ellenállással rendelkeznek, amely megakadályozza, illetve csökkenti a lángok repülőgépen belüli elterjedésének kockázatát;

▼M1

c) az olyan repülőgépek esetében, amelyek első egyedi légialkalmassági bizonyítványát 2021. február 18-án vagy az után állították ki, és amelyek utasszállító kapacitása legalább 20 fő, a repülőgép alsó felébe beépített hő- vagy hangszigetelő anyagok (ideértve az azokat a géptörzshöz erősítő anyagokat is) olyan lángterjedésgátló ellenállással rendelkeznek, amely megakadályozza, illetve csökkenti a lángok repülőgépbe való behatolásának kockázatát baleset során, és biztosítja a túléléshez szükséges körülményeket az utastérben annak kiürítéséig.

▼B

26.160 A mosdók tűzvédelme

A tizenkilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú, kereskedelmi légi fuvarozásban használt nagy repülőgépek üzemben tartóinak meg kell felelniük a következőknek:

A mosdókat fel kell szerelni a következőkkel:

a) füstérzékelők;

b) automata tűzoltási mechanizmus minden szeméttárolóban.

▼M1

26.170 Tűzoltó készülékek

A nagy repülőgépek üzemben tartói biztosítják, hogy az alábbi tűzoltó készülékek ne halon oltóanyaggal üzemeljenek:

a) az egyes mosdók kéztörlők, papírhulladék vagy egyéb hulladék tárolására szolgáló edényeinek beépített tűzoltó készülékei azon nagy repülőgépeken, amelyek első egyedi légialkalmassági bizonyítványát 2020. február 18-án vagy az után állították ki;

b) hordozható tűzoltó készülékek azon nagy repülőgépeken, amelyek első egyedi légialkalmassági bizonyítványát 2019. május 18-án vagy az után állították ki.

▼B

26.200 Figyelmeztető hangjelzés a futóműre vonatkozóan

Kereskedelmi légi fuvarozásban használt nagy repülőgépek üzemben tartóinak biztosítaniuk kell megfelelő figyelmeztető hangjelzést adó készülék felszerelését a futóművek tekintetében annak érdekében, hogy jelentősen csökkentsék a figyelmetlenségből behúzott futóművel való leszállás valószínűségét.

26.250 A pilótafülke ajtaját működtető rendszerek – egy fő cselekvőképtelenné válása

Kereskedelmi légi fuvarozásban használt nagy repülőgépek üzemben tartóinak biztosítaniuk kell, hogy a pilótafülke ajtaja – amennyiben ilyen fel van szerelve – rendelkezzen olyan alternatív nyitási móddal, amely lehetővé teszi, hogy a repülőszemélyzet egy tagjának cselekvőképtelensége esetén a légiutas-kísérő személyzet tagjai bejuthassanak a pilótafülkébe.

▼M1

C. ALRÉSZ – NAGY HELIKOPTEREK

26.400 Tűzoltó készülékek

A nagy helikopterek üzemben tartói biztosítják, hogy az alábbi tűzoltó készülékek ne halon oltóanyaggal üzemeljenek:

a) az egyes mosdók kéztörlők, papírhulladék vagy egyéb hulladék tárolására szolgáló edényeinek beépített tűzoltó készülékei azon nagy helikopterekben, amelyek első egyedi légialkalmassági bizonyítványát 2020. február 18-án vagy az után állították ki;

b) hordozható tűzoltó készülékek azon nagy helikopterekben, amelyek első egyedi légialkalmassági bizonyítványát 2019. május 18-án vagy az után állították ki.

▼B

II. MELLÉKLET

A 965/2012/EU rendelet III. mellékletében az ORO.AOC.100 pont c) bekezdésének 1. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„1. megfelel a 216/2008/EK rendelet IV. melléklete, e melléklet (ORO rész), e rendelet IV. melléklete (CAT rész) és V. melléklete (SPA rész), valamint az (EU) 2015/640 rendelet (*) I. melléklete (26. rész) előírásainak;

(*) A Bizottság 2015. április 23-i (EU) 2015/640 rendelete adott üzembentartási típusra vonatkozó kiegészítő légialkalmassági előírásokról és a 965/2012/EU rendelet módosításáról (HL L 106., 2015.4.24., 18. o.).”