Šis tekstas yra skirtas tik informacijai ir teisinės galios neturi. Europos Sąjungos institucijos nėra teisiškai atsakingos už jo turinį. Autentiškos atitinkamų teisės aktų, įskaitant jų preambules, versijos skelbiamos Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje ir pateikiamos svetainėje „EUR-Lex“. Oficialūs tekstai tiesiogiai prieinami naudojantis šiame dokumente pateikiamomis nuorodomis

►B

KOMISIJOS REGLAMENTAS (ES) 2015/640

2015 m. balandžio 23 d.

dėl papildomų tinkamumo skraidyti specifikacijų, susijusių su tam tikro tipo skrydžiais, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 965/2012

(OL L 106, 2015 4 24, p. 18)

iš dalies keičiamas:

		Oficialusis leidinys		
		Nr.	puslapis	data
►M1	2019 m. sausio 28 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/133	L 25	14	2019 1 29

▼B

KOMISIJOS REGLAMENTAS (ES) 2015/640

2015 m. balandžio 23 d.

dėl papildomų tinkamumo skraidyti specifikacijų, susijusių su tam tikro tipo skrydžiais, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 965/2012

1 straipsnis

Taikymo sritis

Šiame reglamente nustatomos papildomos bendrosios tinkamumo skraidyti specifikacijos, siekiant užtikrinti nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti ir didinti saugą:

a) valstybėse narėse registruotų orlaivių;

b) trečiosiose šalyse registruotų orlaivių, kuriuos naudoja valstybės narės prižiūrimas vežėjas.

2 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame reglamente:

a) didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija (MOPSC)– skrydžių vykdymo vadove nurodytas didžiausias eksploatavimo tikslais nustatytas keleivių krėslų, neįskaitant įgulos sėdynių, skaičius atskirame orlaivyje;

▼M1

b) didelis lėktuvas– lėktuvas, kurio sertifikavimo pagrinde nustatytos didelių lėktuvų sertifikavimo specifikacijos „CS-25“ arba joms lygiavertės specifikacijos;

c) didelis sraigtasparnis– sraigtasparnis, kurio sertifikavimo pagrinde nustatytos didelių sukasparnių sertifikavimo specifikacijos „CS-29“ arba joms lygiavertės specifikacijos;

d) mažavietis lėktuvas– lėktuvas, kurio didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija neviršija:

(1) 19 krėslų arba

(2) lėktuvo, kurio tipas patvirtintas, trečdalio didžiausio keleivių krėslų skaičiaus, nurodyto lėktuvo tipo pažymėjimo duomenų lape, su sąlyga, kad tenkinamos abi šios sąlygos:

a) bendras keleivių krėslų, patvirtintų kaip tinkamų sėdėti lėktuvui riedant, kylant arba tupiant, skaičius viename denyje neviršija 100;

b) didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija riedėjimo, kilimo arba tūpimo metu bet kurioje atskiroje zonoje tarp avarinių išėjimų porų (arba bet kurioje aklinoje zonoje) neviršija trečdalio bendro leidžiamo keleivių krėslų skaičiaus, tenkančio su ta zona besiribojančių avarinių išėjimų poroms (remiamasi taikomame lėktuvo sertifikavimo pagrinde nustatytu leidžiamu keleivių krėslų skaičiumi kiekvienai avarinių išėjimų porai). Siekiant nustatyti lėktuvo, kurio avariniai išėjimai nenaudojami, atitiktį šiam zoninio apribojimo reikalavimui laikoma, kad visi avariniai išėjimai savo funkciją atlieka.

▼B

3 straipsnis

Papildomos su tam tikro tipo skrydžiais susijusios tinkamumo skraidyti specifikacijos

Valstybės narės prižiūrimi vežėjai, naudodami 1 straipsnyje nurodytus orlaivius, laikosi I priedo nuostatų.

4 straipsnis

Reglamento (ES) Nr. 965/2012 pakeitimas

Reglamento (ES) Nr. 965/2012 III priedas iš dalies keičiamas pagal šio reglamento II priedą, kad minėtame reglamente būtų pateikta nuoroda į šį reglamentą.

5 straipsnis

Pereinamojo laikotarpio nuostatos

Orlaiviai, kurių atitiktį Jungtinės aviacijos administracijos (JAA) 1998 m. liepos 13 d. paskelbtiems JAR-26 „Papildomiems su skrydžiais susijusiems tinkamumo skraidyti reikalavimams“ (toliau – JAR-26 reikalavimai), iš dalies pakeistiems 2005 m. gruodžio 1 d. Pakeitimu Nr. 3, vežėjai savo kompetentingai institucijai įrodė iki 6 straipsnyje nurodytų taikymo pradžios datų, laikomi atitinkančiais lygiavertes šio reglamento I priede pateiktas specifikacijas.

Orlaivis, kurio atitiktis JAR-26 reikalavimams, lygiaverčiams šio reglamento I priedo 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200, 26.250 punktuose pateiktoms specifikacijoms, įrodyta pagal pirmą pastraipą, vėliau nėra keičiamas taip, kad būtų padarytas poveikis jo atitikčiai atitinkamiems JAR-26 reikalavimams.

6 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo 2015 m. gegužės 14 d.

Tačiau I priedo 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 ir 26.250 punktai taikomi nuo 2017 m. gegužės 14 d..

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

▼B

I PRIEDAS

26 DALIS

PAPILDOMOS SU SKRYDŽIAIS SUSIJUSIOS TINKAMUMO SKRAIDYTI SPECIFIKACIJOS

▼M1

TURINYS

A SKYRIUS. BENDROSIOS NUOSTATOS

26.10. Kompetentinga institucija

26.20. Laikinai neveikianti įranga

26.30. Atitikties įrodymas

B SKYRIUS. DIDELI LĖKTUVAI

26.50. Krėslai, miegamosios vietos, saugos diržai ir juostos

26.60. Avarinis tūpimas. Dinamiškos sąlygos

26.100. Avarinių išėjimų vieta

26.105. Prieiga prie avarinių išėjimų

26.110. Avarinių išėjimų žymėjimas

26.120. Avarinis vidaus apšvietimas ir avarinio apšvietimo naudojimas

26.150. Kabinų vidus

26.155. Krovinių skyriaus vidinių dangų degumas

26.156. Šilumos ar garso izoliavimo medžiagos

26.160. Apsauga nuo gaisro tualetuose

26.170. Gesintuvai

26.200. Važiuoklės akustinis įspėjimas

26.250. Skrydžio įgulos kabinos durų naudojimo sistemos. Vieno skrydžio įgulos nario nepajėgumas

C SKYRIUS. DIDELI SRAIGTASPARNIAI

26.400. Gesintuvai

▼B

A SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

26.10. Kompetentinga institucija

Šioje priedo dalyje kompetentinga institucija, kuriai vežėjai turi įrodyti atitiktį specifikacijoms, yra valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta, paskirta institucija.

26.20. Laikinai neveikianti įranga

Skrydis nepradedamas, jei neveikia kuris nors pagal šią dalį reikalaujamas orlaivio prietaisas, įrangos elementas ar funkcija (arba jų trūksta), išskyrus atvejus, kai jų nereikalaujama ORO.MLR.105 dalyje apibrėžtame vežėjo minimalios įrangos sąraše ir tai patvirtino kompetentinga institucija.

▼B

26.30. Atitikties įrodymas

a) Agentūra pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 19 straipsnio 2 dalį skelbia sertifikavimo specifikacijas kaip standartines produktų atitikties šiai daliai įrodymo priemones. Sertifikavimo specifikacijos turi būti pakankamai išsamios ir tikslios, kad vežėjai žinotų, kokiomis sąlygomis galima įrodyti atitiktį šioje dalyje nustatytiems reikalavimams.

b) Atitiktį šios dalies reikalavimams vežėjai gali įrodyti laikydamiesi:

i) išsamių specifikacijų, kurias agentūra paskelbė pagal a punktą, arba joms lygiaverčių specifikacijų, kurias agentūra paskelbė pagal 21.A.16A dalį, arba

ii) techninių standartų, kuriais užtikrinamas saugos lygis yra lygiavertis į tas specifikacijas įtrauktais techniniais standartais užtikrinamam saugos lygiui.

B SKYRIUS

DIDELI LĖKTUVAI

26.50. Krėslai, miegamosios vietos, saugos diržai ir juostos

Komerciniam oro transportui didelius lėktuvus, kurių tipo pažymėjimas išduotas 1958 m. sausio 1 d. arba vėliau, naudojantys vežėjai užtikrina, kad kiekvienas skrydžio įgulos arba keleivių salono įgulos nario krėslas ir jame įrengta fiksavimo sistema būtų sukonfigūruoti taip, kad avarinio tūpimo metu būtų užtikrintas optimalus apsaugos lygis, o krėsle sėdintis asmuo galėtų atlikti reikiamas funkcijas ir jam būtų lengva skubiai palikti krėslą.

▼M1

26.60. Avarinis tūpimas. Dinamiškos sąlygos

Komerciniam keleiviniam oro transportui didelius lėktuvus, kurių tipo pažymėjimas išduotas 1958 m. sausio 1 d. arba vėliau ir kurių pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas 2021 m. vasario 18 d. arba vėliau, naudojantys vežėjai įrodo, kad kiekvieno tipo krėslas, patvirtintas kaip tinkamas sėdėti lėktuvui riedant, kylant arba tupiant, yra suprojektuotas taip, kad krėsle sėdintis žmogus būtų apsaugotas nuo avarinio tūpimo sąlygomis atsirandančio svorio poveikio. Įrodoma vienu iš šių būdų:

a) sėkmingais dinaminiais bandymais;

b) panašaus tipo projekto krėslo dinaminiais bandymais pagrįsta racionalia analize, kuria patvirtinama tolygi sauga.

Pirmoje pastraipoje nustatytas įpareigojimas netaikomas šiems krėslams:

a) pilotų kabinos įgulos krėslams;

b) krėslams mažaviečiuose lėktuvuose, kurie naudojami tik nereguliariems užsakomiesiems komerciniams skrydžiams.

▼B

26.100. Avarinių išėjimų vieta

Komerciniam oro transportui didelius lėktuvus (išskyrus lėktuvus, kurių avarinių išėjimų konfigūracija įdiegta ir patvirtinta iki 1999 m. balandžio 1 d.), kurių didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau kaip devyniolika vietų ir kuriuose yra vienas arba daugiau nenaudojamų avarinių išėjimų, naudojantys vežėjai užtikrina tokį (tokius) atstumą (-us) tarp likusių išėjimų, kad evakuacija būtų veiksminga.

▼B

26.105. Prieiga prie avarinių išėjimų

Komerciniam oro transportui didelius lėktuvus naudojantys vežėjai pasirūpina priemonėmis, kurios avarinės evakuacijos atveju kiekvienam keleiviui padėtų skubiai ir lengvai nusigauti iš savo krėslo iki kurio nors avarinio išėjimo.

26.110. Avarinių išėjimų žymėjimas

Komerciniam oro transportui didelius lėktuvus naudojantys vežėjai laikosi toliau nurodytų reikalavimų:

a) turi būti numatyta priemonių, dėl kurių keleivių salone esantiems asmenims būtų lengviau nustatyti, kur yra avariniai išėjimai, iki jų nusigauti ir jais naudotis iš anksto numatytomis sąlygomis keleivių salone avarinės evakuacijos atveju;

b) turi būti numatyta priemonių, dėl kurių lėktuvo išorėje esantiems darbuotojams avarinės evakuacijos atveju būtų lengviau nustatyti, kur yra avariniai išėjimai, ir jais naudotis.

26.120. Avarinis vidaus apšvietimas ir avarinio apšvietimo naudojimas

Komerciniam oro transportui didelius lėktuvus naudojantys vežėjai pasirūpina priemonėmis, kurios padėtų užtikrinti, kad būtų įrengti apšviesti išėjimo ženklai, bendrasis keleivių salono ir išėjimo vietų apšvietimas bei žemutinis išėjimo tako apšvietimas, taip sudarant sąlygas lengviau nustatyti išėjimų vietas, o keleiviams nusigauti prie šių išėjimų avarinės evakuacijos atveju.

26.150. Kabinų vidus

Komerciniam oro transportui didelius lėktuvus naudojantys vežėjai laikosi toliau nurodytų reikalavimų:

a) visų įgulos kabinose arba keleivių salonuose naudojamų medžiagų ir įrangos degumo charakteristikos turi būti suderinamos su gaisro skrydžio metu poveikio mažinimu ir išgyvenimo sąlygų išlaikymu kabinoje tokį laikotarpį, kurio reikia orlaiviui evakuoti;

b) draudimas rūkyti nurodomas informacinėse lentelėse;

c) šiukšlinės yra tokios, kad jų viduje kilusi ugnis neišplistų; ant tokių šiukšlinių turi būti pažymėta, kad į jas draudžiama mesti rūkalus.

26.155. Krovinių skyriaus vidinių dangų degumas

Komerciniam oro transportui didelius lėktuvus, kurių tipo pažymėjimas išduotas vėliau kaip 1958 m. sausio 1 d., naudojantys vežėjai užtikrina, kad C arba D klasės krovinių skyrių vidinės dangos būtų pagamintos iš medžiagų, kurios padeda veiksmingai išvengti, kad dėl krovinių skyriuje kilusio gaisro nekiltų pavojus orlaiviui arba jame esantiems asmenims.

▼M1

26.156. Šilumos ar garso izoliavimo medžiagos

Komerciniam oro transportui didelius lėktuvus, kurių tipo pažymėjimas išduotas 1958 m. sausio 1 d. arba vėliau, naudojantys vežėjai užtikrina, kad:

a) jei lėktuvuose, kurių pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas iki 2021 m. vasario 18 d., senos šilumos arba garso izoliavimo medžiagos pakeičiamos naujomis 2021 m. vasario 18 d. arba vėliau, toms naujoms medžiagoms būtų būdingas toks atsparumas liepsnos plitimui, dėl kurio būtų užkirstas kelias liepsnos plitimui lėktuve arba sumažinta tokia rizika;

b) lėktuvuose, kurių pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas yra išduotas 2021 m. vasario 18 d. arba vėliau, šilumos ir garso izoliavimo medžiagoms būtų būdingas toks atsparumas liepsnos plitimui, dėl kurio būtų užkirstas kelias liepsnos plitimui lėktuve arba sumažinta tokia rizika;

▼M1

c) lėktuvuose, kurių pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas 2021 m. vasario 18 d. arba vėliau ir kuriuose keleivių vietų skaičius yra ne mažesnis kaip 20, apatinę lėktuvo pusę izoliuojančioms šilumos ir garso izoliavimo medžiagoms (įskaitant medžiagų tvirtinimo prie lėktuvo liemens priemones) būtų būdingas toks atsparumas liepsnos skverbimuisi, dėl kurio po avarijos būtų užkirstas kelias liepsnos skverbimuisi į lėktuvą arba sumažinta tokia rizika, o kabinoje būtų užtikrintos išgyvenimo sąlygos tiek laiko, kiek reikia lėktuvui evakuoti.

▼B

26.160. Apsauga nuo gaisro tualetuose

Komerciniam oro transportui didelius lėktuvus, kurių didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija viršija 19 vietų, naudojantys vežėjai laikosi toliau nurodytų reikalavimų:

tualetuose turi būti įrengta:

a) dūmų aptikimo priemonės;

b) savaiminio liepsnos užgesinimo kiekvienoje šiukšlinėje priemonės.

▼M1

26.170. Gesintuvai

Didelius lėktuvus naudojantys vežėjai užtikrina, kad halonas kaip gesinamoji medžiaga nebūtų naudojamas šiuose gesintuvuose:

a) didelių lėktuvų, kurių pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas 2020 m. vasario 18 d. arba vėliau, tualetuose prie kiekvienos atliekų talpyklos, skirtos rankšluosčiams, popieriui ar atliekoms, įmontuotuose gesintuvuose;

b) dideliuose lėktuvuose, kurių pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas 2019 m. gegužės 18 d. arba vėliau, naudojamuose nešiojamuosiuose gesintuvuose.

▼B

26.200. Važiuoklės akustinis įspėjimas

Didelius lėktuvus komerciniam oro transportui naudojantys vežėjai užtikrina, kad, siekiant labai sumažinti tūpimo, kai važiuoklė netyčia įtraukta, tikimybę, būtų įrengtas tinkamas važiuoklės akustinio įspėjimo prietaisas.

26.250. Skrydžio įgulos kabinos durų naudojimo sistemos. Vieno skrydžio įgulos nario nepajėgumas

Didelius lėktuvus komerciniam oro transportui naudojantys vežėjai užtikrina, kad skrydžio įgulos kabinos durų naudojimo sistemose (jei jos įrengtos) būtų numatytos atsarginės atidarymo priemonės, kad vieno skrydžio įgulos nario nepajėgumo atveju keleivių salono įgulos nariai galėtų lengviau patekti į skrydžio įgulos kabiną.

▼M1

C SKYRIUS. DIDELI SRAIGTASPARNIAI

26.400. Gesintuvai

Didelius sraigtasparnius naudojantys vežėjai užtikrina, kad halonas kaip gesinamoji medžiaga nebūtų naudojamas šiuose gesintuvuose:

a) didelių sraigtasparnių, kurių pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas 2020 m. vasario 18 d. arba vėliau, tualetuose prie kiekvienos atliekų talpyklos, skirtos rankšluosčiams, popieriui ar atliekoms, įmontuotuose gesintuvuose;

b) dideliuose sraigtasparniuose, kurių pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas išduotas 2019 m. gegužės 18 d. arba vėliau, naudojamuose nešiojamuosiuose gesintuvuose.

▼B

II PRIEDAS

Reglamento (ES) Nr. 965/2012 III priedo (ORO dalis) ORO.AOC.100 dalies c punkto 1 papunktis pakeičiamas taip:

„1. laikosi visų Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo, šio priedo (ORO dalies), šio reglamento IV priedo (CAT dalies) ir V priedo (SPA dalies) bei Reglamento (ES) 2015/640 (*) I priedo (26 dalies) reikalavimų;

(*) 2015 m. balandžio 23 d. Komisijos reglamentas (ES) 2015/640 dėl papildomų tinkamumo skraidyti specifikacijų, susijusių su tam tikro tipo skrydžiais, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 (OL L 106, 2015 4 24, p. 18).“