Šis dokuments ir tikai informatīvs, un tam nav juridiska spēka. Eiropas Savienības iestādes neatbild par tā saturu. Attiecīgo tiesību aktu un to preambulu autentiskās versijas ir publicētas Eiropas Savienības "Oficiālajā Vēstnesī" un ir pieejamas datubāzē "Eur-Lex". Šie oficiāli spēkā esošie dokumenti ir tieši pieejami, noklikšķinot uz šajā dokumentā iegultajām saitēm

►**B**

KOMISIJAS REGULA (ES) 2015/640

(2015. gada 23. aprīlis)

par lidojumderīguma papildu specifikācijām konkrēta veida ekspluatācijai un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 965/2012

(OV L 106, 24.4.2015., 18. lpp.)

Grozīta ar:

		Oficiālais Vēstnesis		
		Nr.	Lappuse	Datums
►**M1**	Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/133 (2019. gada 28. janvāris)	L 25	14	29.1.2019.

▼B

KOMISIJAS REGULA (ES) 2015/640

(2015. gada 23. aprīlis)

par lidojumderīguma papildu specifikācijām konkrēta veida ekspluatācijai un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 965/2012

1. pants

Darbības joma

Šī regula nosaka kopīgas papildu lidojumderīguma specifikācijas, lai sekmētu pastāvīgo lidojumderīgumu un drošības uzlabojumus attiecībā uz:

a) dalībvalstī reģistrētiem gaisa kuģiem;

b) gaisa kuģiem, kas reģistrēti trešā valstī un ko izmanto ekspluatants, kura darbību uzraudzību nodrošina kāda dalībvalsts.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā:

a) "maksimālā operatīvā pasažieru vietu konfigurācija" ir viena gaisa kuģa pasažieru sēdvietu maksimālais skaits (neskaitot apkalpes locekļu vietas), kas noteikts ekspluatācijas nolūkos un kas precizēts lidojumu veikšanas rokasgrāmatā;

▼M1

b) "liela lidmašīna" ir lidmašīna, kuras sertifikācijas bāze ir lielu lidmašīnu sertifikācijas specifikācijas *CS*-25 vai līdzvērtīgas specifikācijas;

c) "liels helikopters" ir helikopters, kura sertifikācijas bāze ir lielu rotorplānu sertifikācijas specifikācijas *CS*-29 vai līdzvērtīgas specifikācijas;

d) "mazas noslodzes lidmašīna" ir lidmašīna, kuras maksimālā operatīvā pasažieru sēdvietu konfigurācija ir:

1) līdz 19 vietām (ieskaitot); vai

2) līdz vienai trešdaļai no sertificētā lidmašīnas tipa maksimālā pasažieru sēdvietu skaita (ieskaitot), kā norādīts lidmašīnas tipa sertifikāta datu lapā (*TCDS*), ja ir izpildīti abi šie nosacījumi:

a) kopējais pasažieru sēdvietu skaits, kas apstiprināts izmantošanai manevrēšanas, pacelšanās vai nolaišanās laikā, nepārsniedz 100 uz vienu klāju;

b) maksimālā operatīvā pasažieru sēdvietu konfigurācija, kas manevrēšanas, pacelšanās vai nolaišanās laikā katrā atsevišķā zonā starp avārijas izeju pāriem (vai jebkurā strupceļa galā), nepārsniedz vienu trešdaļu no pasažieru sēdvietu skaita summas avārijas izejas pārim minētajā zonā (izmantojot atļauto pasažieru sēdvietu skaitu katram avārijas izeju pārim, kā noteikts attiecīgajā lidmašīnas sertifikācijas bāzē). Lai noteiktu atbilstību šim zonālajam ierobežojumam, gadījumā, ja lidmašīnai ir nedarbīgas avārijas izejas, pieņem, ka visas avārijas izejas ir funkcionālas.

▼B

3. pants

Papildu lidojumderīguma specifikācijas konkrēta veida ekspluatācijai

Ekspluatants, kura darbību uzraudzību nodrošina kāda dalībvalsts, ekspluatējot 1. pantā minēto gaisa kuģi, ievēro I pielikumā izklāstītos noteikumus.

4. pants

Grozījums Regulā (ES) Nr. 965/2012

Regulas (ES) Nr. 965/2012 III pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas II pielikumu, lai ietvertu atsauci uz šo regulu.

5. pants

Pārejas noteikumi

Gaisa kuģi, kuru ekspluatanti pirms 6. pantā minētajiem spēkā stāšanās datumiem savai kompetentajai iestādei apliecinājuši to atbilstību *JAR-26* "Papildu lidojumderīguma prasībām par ekspluatāciju" (turpmāk – "*JAR-26* prasības"), ko 1998. gada 13. jūlijā izdeva Apvienotās aviācijas institūcijas un kas 2005. gada 1. decembrī grozītas ar 3. grozījumu, uzskatāmi par atbilstīgiem specifikācijām, kas ir līdzvērtīgas šīs regulas I pielikumā noteiktajām.

Gaisa kuģim, kura atbilstība *JAR-26* prasībām, kas ir līdzvērtīgas šīs regulas I pielikuma 26.50., 26.105., 26.110., 26.120., 26.150., 26.155., 26.160., 26.200. un 26.250. punktā noteiktajām specifikācijām, ir apliecināta saskaņā ar šā panta pirmo daļu, nedrīkst veikt izmaiņas, kas var ietekmēt tā atbilstību attiecīgajām *JAR-26* prasībām.

6. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro no 2015. gada 14. maija.

Tomēr I pielikuma 26.50., 26.105., 26.110., 26.120., 26.150., 26.155., 26.160., 26.200. un 26.250. punktu piemēro no 2017. gada 14. maija.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

▼B

I PIELIKUMS

26. DAĻA (*PART-26*)

PAPILDU LIDOJUMDERĪGUMA SPECIFIKĀCIJAS EKSPLUATĀCIJAI

▼M1

SATURS

A APAKŠDAĻA – VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

26.10. Kompetentā iestāde

26.20. Iekārtas īslaicīga atteice

26.30. Atbilstības apliecināšana

B APAKŠDAĻA – LIELAS LIDMAŠĪNAS

26.50. Sēdvietas, guļvietas, drošības jostas un siksnas

26.60. Ārkārtas nosēšanās – dinamiskie apstākļi

26.100. Avārijas izeju atrašanās vieta

26.105. Piekļuve avārijas izejām

26.110. Avārijas izeju marķējums

26.120. Iekšējais avārijas apgaismojums un avārijas apgaismojuma darbība

26.150. Nodalījumu iekštelpa

26.155. Kravas nodalījuma starpplātņu ugunsdrošība

26.156. Siltuma vai skaņas izolācijas materiāli

26.160. Ugunsdrošība tualetēs

26.170. Ugunsdzēsības aparāti

26.200. Šasijas brīdinājuma skaņas signāls

26.250. Lidojuma apkalpes nodalījuma durvju darbināšanas sistēma – vienas personas darbnespēja

C APAKŠDAĻA – LIELI HELIKOPTERI

26.400. Ugunsdzēsības aparāti

▼B

A APAKŠDAĻA

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

26.10. Kompetentā iestāde

Šajā pielikumā izklāstītās daļas izpratnē kompetentā iestāde, kurai ekspluatanti apliecina atbilstību specifikācijām, ir tās dalībvalsts izraudzīta iestāde, kurā ir ekspluatanta galvenā uzņēmējdarbības vieta.

26.20. Iekārtas īslaicīga atteice

Lidojumu nedrīkst sākt, ja nedarbojas vai trūkst kāds no šajā daļā prasītajiem gaisa kuģa instrumentiem, iekārtām vai funkcijām, izņemot gadījumā, ja ekspluatanta Obligāto iekārtu sarakstā (*MEL*) ir iekļauta atruna saskaņā ar *PART-ORO* ORO.MLR.105. punktu un kompetentā iestāde to ir apstiprinājusi.

▼B

26.30. Atbilstības apliecināšana

a) Aģentūra saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 19. panta 2. punktu izdod sertifikācijas specifikācijas kā standarta līdzekli, ar kuru pierāda ražojuma atbilstību šīs daļas prasībām. Sertifikācijas specifikācijām jābūt pietiekami detalizētām un precīzām, lai ekspluatantiem norādītu nosacījumus, ar kādiem var apliecināt atbilstību šīs daļas prasībām.

b) Ekspluatanti var apliecināt atbilstību šīs daļas prasībām, panākot atbilstību:

i) detalizētām specifikācijām, ko Aģentūra izdevusi saskaņā ar a) apakšpunkta prasībām, vai līdzvērtīgām specifikācijām, ko Aģentūra izdevusi atbilstīgi *PART-21* 21.A.16.A punktam; vai

ii) tehniskajiem standartiem, kas nodrošina līdzvērtīgu drošības līmeni tam, kāds norādīts minētajās specifikācijās.

B APAKŠDAĻA

LIELAS LIDMAŠĪNAS

26.50. Sēdvietas, guļvietas, drošības jostas un siksnas

Tādu lielu lidmašīnu ekspluatantiem, kuras izmanto komerciālos gaisa pārvadājumos un kurām tipa sertifikāts izdots 1958. gada 1. janvārī vai pēc tam, jānodrošina, ka ikviena lidojuma vai salona apkalpes locekļa sēdvieta un tās ierobežotājsistēma ir veidota tā, lai nodrošinātu optimālu aizsardzības līmeni avārijas nosēšanās gadījumā, vienlaikus ļaujot attiecīgajai personai veikt nepieciešamās funkcijas un ātri izkļūt no tās.

▼M1

26.60. Ārkārtas nosēšanās – dinamiskie apstākļi

Tādu lielu lidmašīnu ekspluatantiem, kuras izmanto komerciālos gaisa pārvadājumos pasažieru pārvadāšanai un kuru tips sertificēts 1958. gada 1. janvārī vai vēlāk, un kurām individuālais lidojumderīguma sertifikāts pirmoreiz izsniegts 2021. gada 18. februārī vai vēlāk, attiecībā uz katru sēdekļa tipa konstrukciju, kas apstiprināta ekspluatācijai manevrēšanas, pacelšanās vai nosēšanās laikā, jāpierāda, ka pasažieris ir aizsargāts, saskaroties ar slodzi, kas rodas avārijas nosēšanās apstākļu dēļ. Pierādīšana notiek ar kādu no šiem paņēmieniem:

a) sekmīgi pabeigti dinamiskie testi;

b) racionāla analīze, kas nodrošina līdzvērtīgu drošību, pamatojoties uz līdzīgas konstrukcijas sēdekļa tipa dinamiskajiem testiem.

Pirmajā daļā noteiktais pienākums neattiecas uz šādiem sēdekļiem:

a) pilotu kabīnes apkalpes sēdekļi;

b) sēdēkļi mazas noslodzes lidmašīnās, kuras ir iesaistītas tikai neregulāros komerciālos gaisa pārvadājumos pēc pieprasījuma.

▼B

26.100. Avārijas izeju atrašanās vieta

Izņemot lidmašīnas, kurām avārijas izejas ir ierīkotas un apstiprinātas pirms 1999. gada 1. aprīļa, tādu lielu lidmašīnu ekspluatantiem, kuras izmanto komerciālos gaisa pārvadājumos un kuru maksimālā pasažieru sēdvietu konfigurācija pārsniedz 19, un kurām ir deaktivizēta viena vai vairākas avārijas izejas, jānodrošina, lai attālums starp atlikušajām izejām atbilst efektīvas evakuācijas vajadzībām.

▼B

26.105. Piekļuve avārijas izejām

Komerciālos gaisa pārvadājumos izmantotu lielu lidmašīnu ekspluatantiem jānodrošina līdzekļi, kas ārkārtas evakuācijas gadījumā katram pasažierim ļauj ātri un viegli no savas sēdvietas nokļūt līdz kādai no avārijas izejām.

26.110. Avārijas izeju marķējums

Komerciālos gaisa pārvadājumos izmantotu lielu lidmašīnu ekspluatantiem jānodrošina atbilstība šādām prasībām:

a) jānodrošina līdzekļi, kas paredzamos apstākļos ārkārtas evakuācijas gadījumā salonā esošajām personām palīdz atrast avārijas izejas, piekļūt tām un lietot tās;

b) jānodrošina līdzekļi, kas ārpus lidmašīnas esošam personālam palīdz atrast un lietot avārijas izejas ārkārtas evakuācijas gadījumā.

26.120. Iekšējais avārijas apgaismojums un avārijas apgaismojuma darbība

Komerciālos gaisa pārvadājumos izmantotu lielu lidmašīnu ekspluatantiem jānodrošina apgaismotas izejas zīmes, visa salona apgaismojums un izejas zonas apgaismojums, kā arī grīdas līmeņa izejas ceļa apgaismojums, lai ārkārtas evakuācijas gadījumā pasažieriem atvieglotu izeju atrašanu un pārvietošanos līdz tām.

26.150. Nodalījumu iekštelpa

Komerciālos gaisa pārvadājumos izmantotu lielu lidmašīnu ekspluatantiem jānodrošina atbilstība šādām prasībām:

a) visiem apkalpes un pasažieru nodalījumā izmantotajiem materiāliem un aprīkojumam jābūt tādām ugunsdrošības īpašībām, kas ļauj mazināt lidojuma laikā notiekoša ugunsgrēka ietekmi un uzturēt salonā izdzīvošanai vajadzīgos apstākļus tik ilgi, cik nepieciešams, lai veiktu evakuāciju no gaisa kuģa;

b) smēķēšanas aizliegums jānorāda ar attiecīgiem uzrakstiem;

c) atkritumu tvertnēm jābūt tādām, kas ierobežo iekšēju degšanu, uz šādām tvertnēm jābūt atbilstīgam marķējumam, kas aizliedz tajās izmest gruzdošus priekšmetus.

26.155. Kravas nodalījuma starpplātņu ugunsdrošība

Tādu lielu lidmašīnu ekspluatantiem, kuras izmanto komerciālos gaisa pārvadājumos un kurām tipa sertifikāts izdots pēc 1958. gada 1. janvāra, jānodrošina, lai C vai D klases kravas nodalījumu pārklājumi būtu būvēti no materiāliem, kas ugunsgrēka gadījumā pienācīgi novērš apdraudējumu gaisa kuģim vai tajā esošajām personām.

▼M1

26.156. Siltuma vai akustiskās izolācijas materiāli

Tādu lielu lidmašīnu ekspluatanti, kuras izmanto komerciālos gaisa pārvadājumos un kuru tips sertificēts 1958. gada 1. janvārī vai vēlāk, nodrošina, ka:

a) lidmašīnām, kam pirmais individuālais lidojumderīguma sertifikāts ir izsniegts pirms 2021. gada 18. februāra, gadījumā, ja jauni siltumizolācijas materiāli vai akustiskie izolācijas materiāli ir uzstādīti kā aizstājēji 2021. gada 18. februārī vai vēlāk, minētajiem jaunajiem materiāliem ir liesmu izplatīšanos apturošas īpašības, kas novērš vai samazina liesmu izplatīšanās risku lidmašīnā;

b) lidmašīnām, kam pirmais individuālais lidojumderīguma sertifikāts ir izsniegts 2021. gada 18. februārī vai vēlāk, siltuma un skaņas izolācijas materiāliem ir liesmu izplatīšanos apturošas īpašības, kas novērš vai samazina liesmu izplatīšanās risku lidmašīnā;

▼M1

c) lidmašīnām, kam pirmais individuālais lidojumderīguma sertifikāts ir izsniegts 2021. gada 18. februārī vai vēlāk un kuru pasažieru ietilpība ir 20 vai vairāk, siltumizolācijas materiāliem un akustiskiem izolācijas materiāliem (ieskaitot līdzekļus, ar ko nostiprina fizelāžas materiālus), ko uzstāda lidmašīnas apakšējā daļā, ir liesmu izplatīšanos apturošas īpašības, kas novērš vai samazina risku, ka pēc negadījuma liesma iekļūst lidmašīnā, un kas nodrošina izdzīvošanai vajadzīgos apstākļus lidmašīnas salonā laikā, kas vajadzīgs, lai evakuētu lidmašīnu.

▼B

26.160. Ugunsdrošība tualetēs

Tādu lielu lidmašīnu ekspluatantiem, kuras izmanto komerciālos gaisa pārvadājumos un kuru maksimālā pasažieru sēdvietu konfigurācija pārsniedz 19, jānodrošina atbilstība šādām prasībām:

tualetēs uzstāda:

a) dūmu detektorus;

b) līdzekļus automātiskai uguns dzēšanai katrā atkritumu tvertnē.

▼M1

26.170. Ugunsdzēsības aparāti

Lielu lidmašīnu ekspluatanti nodrošina, ka šādos ugunsdzēsības aparātos neizmanto halonu kā ugunsdzēšanas līdzekli:

a) iebūvēti ugunsdzēsības aparāti katrā tualetes dvieļu, papīra vai atkritumu tvertnē lielās lidmašīnās, kurām pirmais individuālais lidojumderīguma sertifikāts ir izsniegts 2020. gada 18. februārī vai vēlāk;

b) pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti lielās lidmašīnās, kam pirmais individuālais lidojumderīguma sertifikāts ir izsniegts 2019. gada 18. maijā vai vēlāk.

▼B

26.200. Šasijas brīdinājuma skaņas signāls

Tādu lielu lidmašīnu ekspluatantiem, kuras izmanto komerciālos gaisa pārvadājumos, jānodrošina, ka ir uzstādīta attiecīga šasijas brīdinājuma skaņas signāla ierīce, lai būtiski mazinātu iespējamību, ka nolaišanās laikā šasija netīši ir palikusi neizlaista.

26.250. Lidojuma apkalpes nodalījuma durvju darbināšanas sistēma – vienas personas darbnespēja

Tādu lielu lidmašīnu ekspluatantiem, kuras izmanto komerciālos gaisa pārvadājumos, jānodrošina, ka lidojuma apkalpes nodalījuma durvju darbināšanas sistēmas, ja tādas uzstādītas, ir aprīkotas ar papildu atvēršanas līdzekļiem, lai atvieglotu salona apkalpes locekļu iekļūšanu lidojuma apkalpes nodalījumā, ja kādam lidojuma apkalpes loceklim ir iestājusies darbnespēja.

▼M1

C APAKŠDAĻA – LIELI HELIKOPTERI

26.400. Ugunsdzēsības aparāti

Lielu helikopteru ekspluatanti nodrošina, ka šādos ugunsdzēsības aparātos neizmanto halonu kā ugunsdzēšanas līdzekli:

a) iebūvēti ugunsdzēsības aparāti katrā tualetes dvieļu, papīra vai atkritumu tvertnē lielos helikopteros, kuriem pirmais individuālais lidojumderīguma sertifikāts ir izsniegts 2020. gada 18. februārī vai vēlāk;

b) pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti lielos helikopteros, kam pirmais individuālais lidojumderīguma sertifikāts ir izsniegts 2019. gada 18. maijā vai vēlāk.

▼B

II PIELIKUMS

Regulas (ES) Nr. 965/2012 III pielikuma (*PART-ORO*) ORO.AOC.100. punkta c) apakšpunkta 1) punktu aizstāj ar šādu:

"1) savu atbilstību visām piemērojamajām prasībām, kas noteiktas Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikumā, šajā pielikumā (*Part-ORO*), šīs regulas IV (*Part-CAT*) un V pielikumā (*Part-SPA*) un Regulas (ES) 2015/640 (*) I pielikumā (26. daļa);

_____

(*) Komisijas 2015. gada 23. aprīļa Regula (ES) 2015/640 par lidojumderīguma papildu specifikācijām konkrēta veida ekspluatācijai un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 965/2012 (OV L 106, 24.4.2015., 18. lpp.)."