Onderstaande tekst dient louter ter informatie en is juridisch niet bindend. De EU-instellingen zijn niet aansprakelijk voor de inhoud. Alleen de besluiten die zijn gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie (te raadplegen in EUR-Lex) zijn authentiek. Deze officiële versies zijn rechtstreeks toegankelijk via de links in dit document

►**B**

VERORDENING (EU) 2015/640 VAN DE COMMISSIE

van 23 april 2015

betreffende aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties voor een bepaald soort vluchtuitvoering en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012

(PB L 106 van 24.4.2015, blz. 18)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
►**M1**	Uitvoeringsverordening (EU) 2019/133 van de Commissie van 28 januari 2019	L 25	14	29.1.2019

▼B

VERORDENING (EU) 2015/640 VAN DE COMMISSIE

van 23 april 2015

betreffende aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties voor een bepaald soort vluchtuitvoering en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012

Artikel 1

Toepassingsgebied

Bij deze verordening worden gemeenschappelijke aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties vastgesteld ter ondersteuning van de permanente luchtwaardigheid en het bevorderen van de veiligheid van:

a) in een lidstaat geregistreerde luchtvaartuigen;

b) in een derde land geregistreerde luchtvaartuigen die worden gebruikt door een exploitant op wiens activiteiten een lidstaat toezicht uitoefent.

Artikel 2

Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

a) „maximale operationele passagiersconfiguratie”: het met het oog op de exploitatie in het vluchthandboek vastgestelde maximumaantal zitplaatsen voor passagiers in een bepaald luchtvaartuig, zonder de zitplaatsen voor de cabinebemanning mee te rekenen;

▼M1

b) „groot vliegtuig”: een vliegtuig waarvan de certificeringsbasis voldoet aan de certificeringsspecificaties voor grote vliegtuigen „CS-25” of gelijkwaardig;

c) „grote helikopter”: een helikopter waarvan de certificeringsbasis voldoet aan de certificeringsspecificaties voor grote draagschroefvliegtuigen „CS-29” of gelijkwaardig;

d) „vliegtuig met een beperkt aantal inzittenden”: een vliegtuig met een maximale operationele passagiersconfiguratie van:

1) maximaal 19 stoelen, of;

2) maximaal een derde van het hoogste aantal voor passagiers beschikbare stoelen in een vliegtuig waarvoor een typecertificaat is afgegeven, zoals aangegeven in het in typecertificaatgegevensblad (JCDS) van dat vliegtuig, mits aan de twee volgende voorwaarden is voldaan:

a) het totale aantal passagiersstoelen dat tijdens het taxiën, opstijgen of landen bezet mag zijn, bedraagt niet meer dan 100 per dek;

b) de maximale operationele passagiersconfiguratie tijdens het taxiën, opstijgen of landen in elke afzonderlijke zone tussen twee paren nooduitgangen (of in een doodlopende zone) bedraagt niet meer dan één derde van de som van het toegestane aantal zitplaatsen per paar nooduitgangen die aan die zone grenzen (op basis van het toegestane aantal zitplaatsen per paar nooduitgangen als bepaald in de toepasselijke certificeringsspecificaties van het vliegtuig). Om te bepalen of deze beperking per zone wordt nageleefd, wordt, voor vliegtuigen waarvan bepaalde nooduitgangen gedeactiveerd zijn, aangenomen dat alle nooduitgangen functioneel zijn.

▼B

Artikel 3

Aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties voor een bepaald soort vluchtuitvoering

Exploitanten die onder het toezicht van de lidstaten vallen, dienen bij de exploitatie van luchtvaartuigen als bedoeld in artikel 1 te voldoen aan bijlage I.

Artikel 4

Wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012

Bijlage III bij Verordening (EU) nr. 965/2012 wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage II bij de onderhavige verordening teneinde deze aan te vullen met een verwijzing naar deze verordening.

Artikel 5

Overgangsbepaling

Luchtvaartuigen waarvan de exploitanten vóór de in artikel 6 bedoelde toepassingsdatum ten aanzien van de bevoegde autoriteit hebben aangetoond dat zij voldoen aan JAR-26 „aanvullende luchtwaardigheidseisen voor vluchtuitvoeringen" (hierna: „JAR-26-eisen"), door de gezamenlijke luchtvaartautoriteiten gepubliceerd op 13 juli 1998 en als gewijzigd bij amendement 3 van 1 december 2005, worden geacht te voldoen aan de in bijlage I bij deze verordening vastgestelde gelijkwaardige specificaties.

Luchtvaartuigen waarvan overeenkomstig de eerste alinea is aangetoond dat zij voldoen aan de JAR-26-eisen die gelijkwaardig zijn met de in de punten 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 en 26.250 van bijlage I bij deze verordening vastgestelde specificaties, mogen naderhand geen wijzigingen ondergaan waardoor de conformiteit met de JAR-26-eisen in het gedrang komt.

Artikel 6

Inwerkingtreding en toepassing

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing met ingang van 14 mei 2015.

De punten 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 en 26.250 van bijlage I zijn echter van toepassing vanaf 14 mei 2017.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

▼B

BIJLAGE I

DEEL-26

AANVULLENDE LUCHTWAARDIGHEIDSSPECIFICATIES VOOR VLUCHTUITVOERINGEN

▼M1

INHOUD

SUBDEEL A — ALGEMENE BEPALINGEN

26.10 Bevoegde autoriteit

26.20 Tijdelijk niet-functionerende uitrusting

26.30 Bewijs van conformiteit

SUBDEEL B — GROTE VLIEGTUIGEN

26.50 Zitplaatsen, ligplaatsen, veiligheidsgordels en veiligheidstuigen

26.60 Noodlandingen — dynamische voorwaarden

26.100 Locatie van nooduitgangen

26.105 Toegang tot nooduitgangen

26.110 Aanduiding van nooduitgangen

26.120 Noodverlichting in het interieur en bediening van de noodverlichting

26.150 Interieurs van compartimenten

26.155 Ontvlambaarheid van de bekleding van vrachtcompartimenten

26.156 Thermische of geluidsisolerende materialen

26.160 Toiletten — bescherming tegen brand

26.170 Brandblussers

26.200 Landingsgestel — akoestisch geluidssignaal

26.250 Deurbedieningssysteem cockpit — situatie waarbij één bemanningslid zijn taken niet meer kan uitvoeren

SUBDEEL C — GROTE HELIKOPTERS

26.400 Brandblussers

▼B

SUBDEEL A

ALGEMENE BEPALINGEN

26.10 Bevoegde autoriteit

Voor het in deze bijlage vervatte deel, is de bevoegde autoriteit ten aanzien waaraan exploitanten de conformiteit met de specificaties dienen te bewijzen, de autoriteit die is aangewezen door de lidstaat waar het hoofdkantoor van de exploitant is gevestigd.

26.20 Tijdelijke niet-functionerende uitrusting

Een vlucht mag niet worden aangevat wanneer een van de in dit deel vereiste instrumenten, uitrustingsonderdelen of functies niet functioneert of ontbreekt, tenzij ontheffing is verleend in de door de bevoegde autoriteit goedgekeurde minimumuitrustingslijst van de exploitant als gedefinieerd in deel ORO.MLR.105.

▼B

26.30 Bewijs van conformiteit

a) Het Agentschap stelt overeenkomstig artikel 19, lid 2, van Verordening (EG) nr. 216/2008 certificeringsspecificaties op als gestandaardiseerde wijze om de conformiteit van producten met dit deel te bewijzen. De certificeringsspecificaties zijn voldoende gedetailleerd en specifiek om aan exploitanten duidelijk te maken onder welke voorwaarden de conformiteit met de eisen van dit deel kan worden aangetoond.

b) Exploitanten kunnen de conformiteit met de eisen van dit deel aantonen door te voldoen aan:

i) de door het Agentschap op grond van punt a) opgestelde gedetailleerde specificaties of de door het Agentschap op grond van deel 21.A.16A opgestelde gelijkwaardige specificaties, of

ii) technische normen die een gelijkwaardig veiligheidsniveau bieden als de in die specificaties vervatte normen.

SUBDEEL B

GROTE VLIEGTUIGEN

26.50 Zitplaatsen, ligplaatsen, veiligheidsgordels en veiligheidstuigen

Exploitanten van grote vliegtuigen die voor commerciële luchtvervoersactiviteiten worden gebruikt, waarvan het type op 1 januari 1958 of later is gecertificeerd, waarborgen dat alle zitplaatsen van de cockpit- of cabinebemanning geconfigureerd zijn op een manier die een optimale bescherming biedt bij noodlandingen en de die bemanningsleden tevens in staat stellen de nodige functies te vervullen en het toestel snel te verlaten.

▼M1

26.60 Noodlandingen — dynamische voorwaarden

Exploitanten van grote vliegtuigen die voor commercieel luchtvervoer van passagiers worden gebruikt, waarvan het type op of na 1 januari 1958 is gecertificeerd en waarvan het individueel luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst op of na 18 februari 2021 is afgegeven, dienen voor elk type stoel dat door inzittenden tijdens het taxiën, opstijgen of landen mag worden gebruikt aan te tonen dat de inzittende beschermd is tegen de krachten die door een noodlanding worden veroorzaakt. Dit moet op een van de volgende manieren worden aangetoond:

a) met succes afgeronde dynamische tests, of

b) een rationele analyse die een gelijkwaardig veiligheidsniveau waarborgt op basis van dynamische tests van een soortgelijk type stoel.

De verplichting van het eerste lid is niet van toepassing op de volgende stoelen:

a) stoelen voor cockpitpersoneel in de cockpit,

b) zitplaatsen in vliegtuigen met een beperkt aantal inzittenden, die gebruikt worden voor niet-geregelde commerciële vluchtuitvoeringen.

▼B

26.100 Locatie van nooduitgangen

Behalve voor vliegtuigen waarvan de configuratie van de nooduitgangen vóór 1 april 1999 is ingericht en goedgekeurd, waarborgen exploitanten van grote vliegtuigen die voor commerciële luchtvaartactiviteiten worden gebruikt, met een maximale operationele passagiersconfiguratie van 19 of meer en waarvan één of meer nooduitgangen buiten dienst zijn, dat de overblijvende uitgangen volstaan om een effectieve evacuatie mogelijk maken.

▼B

26.105 Toegang tot nooduitgangen

Exploitanten van grote vliegtuigen die voor commerciële luchtvervoersactiviteiten worden gebruikt, voorzien in middelen om alle passagiers bij een noodevacuatie in staat te stellen vanaf hun zitplaats snel en vlot een nooduitgang te bereiken.

26.110 Aanduiding van nooduitgangen

Exploitanten van grote vliegtuigen die voor commerciële luchtvervoersactiviteiten worden gebruikt, dienen het volgende in acht te nemen:

a) er wordt voorzien in middelen die de in de cabine aanwezige personen in geval van bij een noodevacuatie te verwachten omstandigheden naar de nooduitgangen leiden en hen helpen om deze te bedienen;

b) er wordt voorzien in middelen om personeel buiten het vliegtuig in geval van een noodevacuatie te helpen om de nooduitgangen te vinden en deze te bedienen.

26.120 Noodverlichting in het interieur en bediening van de noodverlichting

Exploitanten van grote vliegtuigen die voor commerciële luchtvervoersactiviteiten worden gebruikt, voorzien in verlichte uitgangsbewegwijzering, algemene verlichting van de cabine en uitgang, en vloerverlichting van de looproute naar de uitgang om passagiers bij een noodevacuatie naar de uitgang te geleiden en de beweging van de passagiers te faciliteren.

26.150 Interieurs van compartimenten

Exploitanten van grote vliegtuigen die voor commerciële luchtvervoersactiviteiten worden gebruikt, dienen het volgende in acht te nemen:

a) alle in bemannings- en passagierscompartimenten gebruikte materialen en uitrusting hebben ontvlammingskenmerken die de gevolgen van branden aan boord zo veel mogelijk beperken en ervoor zorgen dat de in de cabine aanwezige personen kunnen overleven gedurende de tijd die nodig is om het luchtvaartuig te evacueren;

b) het rookverbod wordt door middel van borden bekendgemaakt;

c) bij het ontwerp van afvalbakken wordt ervoor gezorgd dat interne branden niet overslaan; op de afvalbakken moet met een symbool worden aangebracht dat er geen smeulend materiaal in mag worden geworpen.

26.155 Ontvlambaarheid van de bekleding van vrachtcompartimenten

Exploitanten van grote vliegtuigen die voor commerciële luchtvervoersactiviteiten worden gebruikt, waarvan het type op 1 januari 1958 of later is gecertificeerd, waarborgen dat de bekleding van vrachtcompartimenten van klasse C of D vervaardigd is uit materialen die ervoor zorgen dat het luchtvaartuig en zijn inzittenden geen gevaar lopen bij een brand in het compartiment.

▼M1

26.156 Thermische of geluidsisolerende materialen

Exploitanten van grote vliegtuigen die voor commerciële luchtvervoersactiviteiten worden gebruikt en waarvan het type op of na 1 januari 1958 is gecertificeerd, zorgen ervoor dat:

a) voor vliegtuigen waarvan het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst is afgegeven vóór 18 februari 2021, bij het aanbrengen van nieuwe thermische en akoestische isolatiematerialen op of na 18 februari 2021 nieuwe materialen worden gebruikt met brandvertragende eigenschappen die weerstand bieden tegen de uitbreiding van de vlam, zodat het risico op uitbreiding van de vlam in het vliegtuig wordt beperkt of voorkomen;

b) voor vliegtuigen waarvan het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst is afgegeven op of na 18 februari 2021, thermische of akoestische isolatiematerialen brandvertragende eigenschappen bezitten die weerstand bieden tegen de uitbreiding van de vlam, zodat het risico op uitbreiding van de vlam in het vliegtuig wordt beperkt of voorkomen;

▼M1

c) voor vliegtuigen met een capaciteit van twintig passagiers of meer waarvan het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst op of na 18 februari 2021 is afgegeven, thermische en akoestische isolatiematerialen (met inbegrip van de bevestigingen daarvan aan de romp) die in de onderste helft van het vliegtuig worden aangebracht vlamwerende eigenschappen bezitten die na een ongeval het risico op het binnendringen van vlammen in het vliegtuig voorkomen of beperken en ervoor zorgen dat de in de cabine aanwezige personen kunnen overleven gedurende de tijd die nodig is om het vliegtuig te evacueren.

▼B

26.160 Toiletten — bescherming tegen brand

Exploitanten van grote vliegtuigen die voor commerciële luchtvervoersactiviteiten worden gebruikt en met een maximale operationele passagiersconfiguratie van 19 of meer, dienen te voldoen aan het volgende:

Toiletten worden uitgerust met:

a) rookmelders;

b) voorzieningen om een brand in alle opvangreservoirs automatisch te blussen.

▼M1

26.170 Brandblussers

Exploitanten van grote vliegtuigen zorgen ervoor dat in de volgende brandblussers geen halon als blusmiddel wordt gebruikt:

a) ingebouwde blustoestellen voor afvalbakken voor handdoeken, papier of afval in toiletten van grote vliegtuigen waarvan het eerste individuele luchtwaardigheidscertificaat is afgegeven op of na 18 februari 2020;

b) draagbare blustoestellen in grote vliegtuigen waarvan het eerste individuele luchtwaardigheidscertificaat is afgegeven op of na 18 mei 2019.

▼B

26.200 Landingsgestel — akoestisch geluidssignaal

Exploitanten van grote vliegtuigen die voor commerciële luchtvervoersactiviteiten worden gebruikt, zorgen ervoor dat dat het toestel uitgerust is met apparatuur die een akoestisch geluidssignaal geeft zodat het risico op landingen met ingetrokken landingsgestel aanzienlijk wordt gereduceerd.

26.250 Deurbedieningssysteem cockpit — situatie waarbij één bemanningslid zijn taken niet meer kan uitvoeren

Exploitanten van grote vliegtuigen die voor commerciële luchtvervoersactiviteiten worden gebruikt, zorgen ervoor dat de bedieningssytemen van de cockpitdeur worden uitgerust met een alternatief middel om de deur te openen om cabinebemanningsleden toegang tot de cockpit te verschaffen wanneer één cockpitbemanningslid het vermogen verliest zijn/haar taken uit te voeren.

▼M1

SUBDEEL C — GROTE HELIKOPTERS

26.400 Brandblussers

Exploitanten van grote helikopters zorgen ervoor dat in de volgende brandblussers geen halon als blusmiddel wordt gebruikt:

a) ingebouwde blustoestellen voor afvalbakken voor handdoeken, papier of afval in toiletten van grote helikopters waarvan het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst is afgegeven op of na 18 februari 2020;

b) draagbare blustoestellen in grote helikopters waarvan het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst is afgegeven op of na 18 mei 2019.

▼B

BIJLAGE II

In bijlage III (deel-ORO) van Verordening (EU) nr. 965/2012 wordt punt ORO.AOC.100, onder c), punt 1, vervangen door:

„1. zij voldoen aan alle eisen van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008, deze bijlage (deel-ORO), bijlage IV (deel-CAT) en bijlage V (deel-SPA) bij deze verordening en bijlage I (deel-26) bij Verordening (EU) 2015/640 (*);

_____

(*) Verordening (EU) 2015/640 van de Commissie van 23 april 2015 betreffende aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties voor een bepaald soort vluchtuitvoering en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012 (PB L 106 van 24.4.2015, blz. 18).”.