Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

►B

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2015/640

z dnia 23 kwietnia 2015 r.

w sprawie dodatkowych specyfikacji zdatności do lotu dla danego rodzaju operacji oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012

(Dz.U. L 106 z 24.4.2015, s. 18)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/133 z dnia 28 stycznia 2019 r.	L 25	14	29.1.2019

▼B

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2015/640

z dnia 23 kwietnia 2015 r.

w sprawie dodatkowych specyfikacji zdatności do lotu dla danego rodzaju operacji oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012

Artykuł 1

Zakres

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólne dodatkowe specyfikacje zdatności do lotu w celu wspierania ciągłej zdatności do lotu i poprawy bezpieczeństwa:

a) statków powietrznych zarejestrowanych w państwie członkowskim;

b) statków powietrznych zarejestrowanych w państwie trzecim i eksploatowanych przez operatora, nad którym nadzór zapewnia państwo członkowskie.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia:

a) „maksymalna operacyjna konfiguracja miejsc pasażerskich” oznacza maksymalną liczbę miejsc pasażerskich zainstalowanych w danym statku powietrznym, z wyłączeniem miejsc załogi, ustaloną do celów operacyjnych i określoną w instrukcji operacyjnej;

▼M1

b) „duży samolot” oznacza samolot, którego podstawa certyfikacji zawiera specyfikacje certyfikacji dla dużych samolotów „CS-25” lub równoważne;

c) „duży śmigłowiec” oznacza śmigłowiec, którego podstawa certyfikacji zawiera specyfikacje certyfikacji dla dużych wiropłatów „CS-29” lub równoważne;

d) „samolot o niskiej liczbie miejsc pasażerskich” oznacza samolot, w którym maksymalna operacyjna konfiguracja miejsc pasażerskich wynosi:

1) do 19 miejsc włącznie; lub

2) do jednej trzeciej maksymalnej liczby miejsc pasażerskich włącznie dla danego samolotu posiadającego certyfikat typu, wskazanej w arkuszu danych certyfikatu typu (TCDS) samolotu, pod warunkiem że spełnione są oba poniższe warunki:

a) całkowita liczba miejsc pasażerskich, które zostały zatwierdzone do wykorzystania podczas kołowania, startu lub lądowania, nie przekracza 100 na pokład;

b) maksymalna operacyjna konfiguracja miejsc pasażerskich podczas kołowania, startu lub lądowania w każdej indywidualnej strefie między parami wyjść awaryjnych (lub jakiejkolwiek strefie mającej wyjście tylko z jednej strony (ang. *dead-end zone*)) nie przekracza jednej trzeciej sumy dopuszczalnej liczby miejsc pasażerskich na parę wyjść awaryjnych ograniczających tę strefę (na podstawie dopuszczalnej liczby miejsc pasażerskich na każdą parę wyjść awaryjnych określoną w obowiązującej podstawie certyfikacji samolotu). W celu określenia zgodności z tym ograniczeniem strefowym, w przypadku samolotu, który dezaktywował wyjścia awaryjne, zakłada się, że wszystkie wyjścia awaryjne działają.

▼B

Artykuł 3

Dodatkowe specyfikacje zdatności do lotu dla danego rodzaju operacji

Operatorzy, nad którymi państwo członkowskie zapewnia nadzór, eksploatujący statek powietrzny, o którym mowa w art. 1, muszą spełniać wymagania załącznika I.

Artykuł 4

Zmiana rozporządzenia (UE) nr 965/2012

W załączniku III do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia, w celu wprowadzenia odniesienia do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 5

Przepisy przejściowe

Statki powietrzne, w odniesieniu do których operatorzy wykazali właściwemu organowi zgodność z JAR-26 „Dodatkowe wymagania zdatności do lotu” (zwanymi dalej „wymaganiami JAR-26”), wydanymi przez Zrzeszenie Władz Lotniczych w dniu 13 lipca 1998 r., zmienionymi poprawką 3 z dnia 1 grudnia 2005 r., przed datami stosowania, o których mowa w art. 6, są uznawane za zgodne z odpowiednimi specyfikacjami określonymi w załączniku I do niniejszego rozporządzenia.

Statki powietrzne, w odniesieniu do których zgodność z wymaganiami JAR-26 równoważnymi ze specyfikacjami określonymi w pkt 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200, 26.250 załącznika I do niniejszego rozporządzenia została wykazana zgodnie z akapitem pierwszym, nie mogą być następnie modyfikowane w sposób, który mógłby wpłynąć na ich zgodność z przedmiotowymi wymaganiami JAR-26.

Artykuł 6

Wejście w życie i stosowanie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 14 maja 2015 r.

Jednakże pkt 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 i 26.250 załącznika I stosuje się od dnia 14 maja 2017 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

▼B

ZAŁĄCZNIK I

CZĘŚĆ-26

DODATKOWE SPECYFIKACJE ZDATNOŚCI DO LOTU W ODNIESIENIU DO OPERACJI

▼M1

SPIS TREŚCI

PODCZĘŚĆ A – POSTANOWIENIA OGÓLNE

26.10 Właściwy organ

26.20 Wyposażenie tymczasowo niedziałające

26.30 Wykazanie zgodności

PODCZĘŚĆ B – DUŻE SAMOLOTY

26.50 Fotele, koje, pasy bezpieczeństwa i uprzęże

26.60 Lądowanie awaryjne – warunki dynamiczne

26.100 Położenie wyjść awaryjnych

26.105 Dostęp do wyjść awaryjnych

26.110 Oznakowania wyjść awaryjnych

26.120 Oświetlenie awaryjne wnętrza i jego działanie

26.150 Wnętrza przedziałów

26.155 Palność wykładzin przedziałów ładunkowych

26.156 Materiały do izolacji termicznej lub akustycznej

26.160 Zabezpieczenie pożarowe toalet

26.170 Gaśnice

26.200 Ostrzeganie dźwiękowe podwozia

26.250 Działanie systemów drzwi kabiny załogi lotniczej – pojedyncza niesprawność

PODCZĘŚĆ C – DUŻE ŚMIGŁOWCE

26.400 Gaśnice

▼B

PODCZĘŚĆ A

POSTANOWIENIA OGÓLNE

26.10 Właściwy organ

Do celów części określonej w niniejszym załączniku właściwym organem, któremu operatorzy muszą wykazać zgodność ze specyfikacjami, jest organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym dany operator ma główne miejsce prowadzenia działalności.

26.20 Wyposażenie tymczasowo niedziałające

Lotu nie można rozpocząć, w przypadku gdy nie działa jakikolwiek przyrząd, element wyposażenia lub funkcja statku powietrznego wymagane zgodnie z niniejszą częścią lub gdy ich brakuje, chyba że wymóg ten został zniesiony zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego operatora określonym w części ORO.MLR.105 i zatwierdzonym przez właściwy organ.

▼B

26.30 Wykazanie zgodności

a) Zgodnie z art. 19 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 Agencja wydaje specyfikacje certyfikacji jako standardowy sposób wykazania zgodności produktów z niniejszą częścią. Specyfikacje certyfikacji muszą być dostatecznie szczegółowe i konkretne, aby wskazać operatorom warunki, które muszą zostać spełnione, by mogła zostać wykazana zgodność z wymaganiami niniejszej części.

b) Operatorzy mogą wykazać zgodność z wymaganiami niniejszej części przez zapewnienie zgodności z:

(i) szczegółowymi specyfikacjami wydanymi przez Agencję zgodnie z lit. a) lub równoważnymi specyfikacjami wydanymi przez Agencję zgodnie z częścią 21.A.16 A; lub

(ii) normami technicznymi zapewniającymi równoważny poziom bezpieczeństwa co środki zawarte w tych specyfikacjach.

PODCZĘŚĆ B

DUŻE SAMOLOTY

26.50 Fotele, koje, pasy bezpieczeństwa i uprzęże

Operatorzy dużych samolotów eksploatowanych w zarobkowym transporcie lotniczym, którym wydano certyfikat typu w dniu 1 stycznia 1958 r. lub później, zapewniają, by każdy fotel członka załogi lotniczej lub personelu pokładowego oraz jego system ograniczania ruchu były skonfigurowane tak, aby zapewnić optymalny poziom ochrony podczas lądowania awaryjnego, umożliwiając jednocześnie osobie zajmującej fotel wykonywanie niezbędnych funkcji oraz ułatwiając szybką ewakuację.

▼M1

26.60 Lądowanie awaryjne – warunki dynamiczne

Operatorzy dużych samolotów eksploatowanych w zarobkowym transporcie lotniczym pasażerów, którym wydano certyfikat typu w dniu 1 stycznia 1958 r. lub później, oraz w odniesieniu do których świadectwo zdatności do lotu zostało po raz pierwszy wydane w dniu 18 lutego 2021 r. lub później, wykazują, w odniesieniu do każdej konstrukcji fotela zatwierdzonej do wykorzystania podczas kołowania, startu lub lądowania, że osoba zajmująca fotel jest chroniona w przypadku narażenia na obciążenia wynikające z warunków lądowania awaryjnego. Należy tego dowieźć w jeden z następujących sposobów:

a) pomyślnie zakończone badania dynamiczne;

b) racjonalna analiza zapewniająca równoważny poziom bezpieczeństwa na podstawie badań dynamicznych konstrukcji podobnego typu fotela.

Obowiązek określony w akapicie pierwszym nie ma zastosowania do następujących foteli:

a) fotele załogi lotniczej;

b) fotele w samolotach o niskiej liczbie miejsc pasażerskich, wykonujących wyłącznie nieregularne operacje zarobkowego transportu lotniczego na żądanie.

▼B

26.100 Położenie wyjść awaryjnych

Z wyjątkiem samolotów posiadających konfigurację wyjść awaryjnych zabudowaną i zatwierdzoną przed dniem 1 kwietnia 1999 r. operatorzy dużych samolotów użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym o maksymalnej operacyjnej konfiguracji miejsc pasażerskich wynoszącej więcej niż dziewiętnaście, z niedziałającym jednym wyjściem awaryjnym lub większą ich liczbą, zapewniają, by odległość między pozostałymi wyjściami awaryjnymi nadal umożliwiała skuteczną ewakuację.

▼B

26.105 Dostęp do wyjść awaryjnych

Operatorzy dużych samolotów użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym zapewniają, na wypadek ewakuacji awaryjnej, środki w celu ułatwienia szybkiego i łatwego przemieszczenia się każdego pasażera ze swojego fotela do wyjścia awaryjnego.

26.110 Oznakowania wyjść awaryjnych

Operatorzy dużych samolotów użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym spełniają następujące wymagania:

a) należy przewidzieć środki w celu ułatwienia zlokalizowania wyjść awaryjnych, dostępu do nich i ich obsługi przez osoby znajdujące się w kabinie w przewidywalnych warunkach w kabinie w przypadku ewakuacji awaryjnej;

b) należy przewidzieć środki na wypadek ewakuacji awaryjnej, w celu ułatwienia zlokalizowania wyjść awaryjnych i ich obsługi przez personel znajdujący się poza samolotem.

26.120 Oświetlenie awaryjne wnętrza i jego działanie

Operatorzy dużych samolotów użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym zapewniają środki w celu zapewnienia dostępności podświetlonego oznakowania wyjść awaryjnych, ogólnego oświetlenia kabiny i stref wyjść awaryjnych oraz podświetlenia drogi ewakuacji w podłodze w celu ułatwienia zlokalizowania wyjść awaryjnych oraz przemieszczenia się pasażerów do wyjść awaryjnych w przypadku ewakuacji awaryjnej.

26.150 Wnętrza przedziałów

Operatorzy dużych samolotów użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym spełniają następujące wymagania:

a) wszystkie materiały i wyposażenie używane w przedziałach zajmowanych przez załogę lub pasażerów wykazują właściwości w zakresie łatwopalności zapewniające ograniczenie skutków pożarów podczas lotu i utrzymanie warunków umożliwiających przeżycie w kabinie w okresie odpowiadającym czasowi niezbędnemu do ewakuacji statku powietrznego;

b) należy umieścić tabliczki informujące o zakazie palenia;

c) pojemniki na odpadki muszą zapewniać ograniczanie rozprzestrzeniania się pożaru wewnętrznego; musi znajdować się na nich oznakowanie zakazujące wrzucania do nich materiałów związanych z paleniem.

26.155 Palność wykładzin przedziałów ładunkowych

Operatorzy dużych samolotów użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym, które uzyskały certyfikat typu po dniu 1 stycznia 1958 r., zapewniają, aby wykładziny klasy C lub klasy D w przedziałach ładunkowych były wykonane z materiałów, które w odpowiedni sposób zapobiegają temu, by skutki pożaru w przedziale stały się zagrożeniem dla statku powietrznego lub znajdujących się w nim osób.

▼M1

26.156 Materiały do izolacji termicznej lub akustycznej

Operatorzy dużych samolotów użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym, którym wydano certyfikat typu w dniu 1 stycznia 1958 r. lub później, zapewniają, by:

a) w odniesieniu do samolotów, w przypadku których świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy przed dniem 18 lutego 2021 r., w przypadku zainstalowania nowych materiałów do izolacji termicznej lub akustycznej w dniu 18 lutego 2021 r. lub później, te nowe materiały posiadają właściwości w zakresie odporności na rozprzestrzenianie się płomienia zapobiegające ryzyku rozprzestrzeniania się płomienia w samolocie lub zmniejszające to ryzyko;

b) w odniesieniu do samolotów, w przypadku których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy w dniu 18 lutego 2021 r. lub później, materiały do izolacji termicznej lub akustycznej posiadają właściwości w zakresie odporności na rozprzestrzenianie się płomienia zapobiegające ryzyku rozprzestrzeniania się płomienia w samolocie lub zmniejszające to ryzyko;

▼M1

c) w odniesieniu do samolotów, w przypadku których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy w dniu 18 lutego 2021 r. lub później, posiadających co najmniej 20 miejsc pasażerskich, materiały do izolacji termicznej i akustycznej (w tym środki służące do przymocowania materiałów do kadłuba) zainstalowane w dolnej połowie samolotu posiadają właściwości w zakresie odporności na przedostawanie się płomienia, zapobiegające ryzyku przedostawania się płomienia do samolotu po wypadku lub zmniejszające to ryzyko oraz zapewniające warunki umożliwiające przeżycie w kabinie w czasie potrzebnym do ewakuacji samolotu.

▼B

26.160 Zabezpieczenie pożarowe toalet

Operatorzy dużych samolotów użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym o maksymalnej operacyjnej konfiguracji miejsc pasażerskich wynoszącej więcej niż dziewiętnaście spełniają następujące wymagania:

Toalety muszą być wyposażone w:

a) środki wykrywania dymu;

b) środki automatycznego gaszenia ognia w każdym pojemniku na odpadki.

▼M1

26.170 Gaśnice

Operatorzy dużych samolotów zapewniają, by w następujących gaśnicach nie stosowano halonu jako środka gaśniczego:

a) wbudowane gaśnice dla każdego zbiornika na odpady z toalet przeznaczonego na ręczniki, papier lub odpady w dużych samolotach, w przypadku których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy w 18 lutego 2020 r. lub później;

b) gaśnice przenośne w dużych samolotach, w przypadku których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy w dniu 18 maja 2019 r. lub później.

▼B

26.200 Ostrzeganie dźwiękowe podwozia

Operatorzy dużych samolotów użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym zapewniają zabudowę odpowiedniego urządzenia ostrzegania dźwiękowego podwozia w celu znaczącego zmniejszenia prawdopodobieństwa niezamierzonego lądowania z niewypuszczonym podwoziem.

26.250 Działanie systemów drzwi kabiny załogi lotniczej – pojedyncza niesprawność

Operatorzy dużych samolotów użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym zapewniają, aby zainstalowane systemy operacyjne drzwi wejściowych do kabiny załogi lotniczej były wyposażone w alternatywny sposób otwarcia w celu ułatwienia dostępu przez członków personelu pokładowego do kabiny załogi lotniczej w przypadku niesprawności członka załogi lotniczej.

▼M1

PODCZĘŚĆ C – DUŻE ŚMIGŁOWCE

26.400 Gaśnice

Operatorzy dużych śmigłowców zapewniają, by w następujących gaśnicach nie stosowano halonu jako środka gaśniczego:

a) wbudowane gaśnice dla każdego zbiornika na odpady z toalet przeznaczonego na ręczniki, papier lub odpady w dużych śmigłowcach, w przypadku których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy w dniu 18 lutego 2020 r. lub później;

b) gaśnice przenośne w dużych śmigłowcach, w przypadku których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano w dniu 18 maja 2019 r. lub później.

▼B

ZAŁĄCZNIK II

W załączniku III („część ORO”) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 pkt ORO.AOC.100 lit. c) ppkt 1) otrzymuje brzmienie:

„(1) spełniają wszystkie wymagania załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, niniejszego załącznika (część ORO), załącznika IV (część CAT) i załącznika V (część SPA) do niniejszego rozporządzenia oraz załącznika I (część 26) do rozporządzenia (UE) 2015/640 (*);

_____

(*) Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/640 z 23 kwietnia 2015 r. w sprawie dodatkowych specyfikacji zdatności do lotu dla danego rodzaju operacji oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 (Dz.U. L 106 z 24.4.2015, s. 18).”.