Den här texten är endast avsedd som ett dokumentationshjälpmedel och har ingen rättslig verkan. EU-institutionerna tar inget ansvar för innehållet. De autentiska versionerna av motsvarande rättsakter, inklusive ingresserna, publiceras i Europeiska unionens officiella tidning och finns i EUR-Lex. De officiella texterna är direkt tillgängliga via länkarna i det här dokumentet

►B

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) 2015/640

av den 23 april 2015

om ytterligare luftvärdighetsspecifikationer för en viss typ av drift och om ändring av förordning (EU) nr 965/2012

(EUT L 106, 24.4.2015, s. 18)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
►M1	Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/133 av den 28 januari 2019	L 25	14	29.1.2019

▼B

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) 2015/640

av den 23 april 2015

om ytterligare luftvärdighetsspecifikationer för en viss typ av drift och om ändring av förordning (EU) nr 965/2012

Artikel 1

Tillämpningsområde

Genom denna förordning fastställs gemensamma ytterligare luftvärdighetsspecifikationer till stöd för fortsatt luftvärdighet och förbättrad säkerhet för

a) luftfartyg som är registrerade i en medlemsstat,

b) luftfartyg som är registrerade i ett tredjeland och används av en operatör som står under tillsyn av en medlemsstat.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning avses med

a) *maximal operativ kabinkonfiguration*: det maximala antal passagerarsäten i ett enskilt luftfartyg, med undantag för besättningssäten, som har fastställts av operativa skäl och som finns specificerat i drifthandboken.

▼M1

b) *stort flygplan*: flygplan som har certifieringsspecifikationer för stora flygplan (CS-25) eller likvärdigt i sin certifieringsgrund.

c) *stor helikopter*: helikopter som har certifieringsspecifikationer för stora rotorluftfartyg (CS-29) eller likvärdigt i sin certifieringsgrund.

d) *flygplan med låg beläggning*: ett flygplan som har en maximal operativ kabinkonfiguration för

1. upp till och med 19 säten, eller

2. upp till och med en tredjedel av det maximala antalet passagerarsäten i det typcertifierade flygplanet, i enlighet med vad som framgår av databladet för typcertifikatet (TCDS), under förutsättning att båda av följande villkor är uppfyllda:

a) Det totala antalet passagerarsäten som godkänts för användning under taxning, start och landning överstiger inte 100 per däck.

b) Den maximala operativa kabinkonfigurationen under taxning, start eller landning, i varje enskild zon mellan nödutgångspar (eller varje återvändszon) överstiger inte en tredjedel av det sammanlagda antalet tillåtna passagerarsäten för de nödutgångspar som gränsar till den zonen (med användning av det tillåtna antalet passagerarsäten för varje nödutgångspar, i enlighet med den tillämpliga certifieringsgrunden för flygplanet). För att fastställa huruvida denna zonbaserade begränsning efterlevs när det rör sig om ett flygplan som har inaktiverade nödutgångar, ska det antas att alla nödutgångar är i funktion.

▼B

Artikel 3

Ytterligare luftvärdighetsspecifikationer för en viss typ av drift

Operatörer som står under tillsyn av en medlemsstat ska vid driften av luftfartyg som avses i artikel 1 följa bestämmelserna i bilaga I.

Artikel 4

Ändring av förordning (EU) nr 965/2012

Bilaga III till förordning (EU) nr 965/2012 ska ändras i enlighet med bilaga II till den här förordningen så att den innehåller en hänvisning till den här förordningen.

Artikel 5

Övergångsbestämmelser

Luftfartyg för vilka operatörerna har visat för sin behöriga myndighet att de uppfyller JAR-26 om ytterligare luftvärdighetskrav för driften (nedan kallade *JAR-26-krav*), utfärdade av de gemensamma luftfartsmyndigheterna den 13 juli 1998, i deras ändrade lydelse enligt ändring 3 av den 1 december 2005, före de tillämpningsdatum som avses i artikel 6 ska anses uppfylla motsvarande specifikationer i bilaga I till denna förordning.

Luftfartyg för vilka det i enlighet med första stycket har visats att de uppfyller de JAR-26-krav som motsvarar de specifikationer som anges i punkterna 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 och 26.250 i bilaga I till denna förordning får därefter inte ändras på ett sätt som skulle påverka deras överensstämmelse med berörda JAR-26-krav.

Artikel 6

Ikraftträdande och tillämpning

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 14 maj 2015.

Punkterna 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 och 26.250 i bilaga I ska dock tillämpas från och med den 14 maj 2017.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

▼B

BILAGA I

DEL-26

YTTERLIGARE LUFTVÄRDIGHETSSPECIFIKATIONER FÖR DRIFTEN

▼M1

INNEHÅLL

KAPITEL A – ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

26.10 Behörig myndighet

26.20 Utrustning som är tillfälligt ur funktion

26.30 Styrkande av att kraven uppfylls

KAPITEL B – STORA FLYGPLAN

26.50 Säten, liggplatser, säkerhetsbälten och axelremmar

26.60 Nödlandning – dynamiska förhållanden

26.100 Placering av nödutgångar

26.105 Tillträde till nödutgångar

26.110 Markeringar av nödutgångar

26.120 Invändig nödbelysning och handhavande av nödbelysning

26.150 Invändiga utrymmen

26.155 Lastutrymmesinklädnadens antändlighet

26.156 Material för värme- eller ljudisolering

26.160 Toaletternas brandskydd

26.170 Brandsläckare

26.200 Akustisk landställsvarning

26.250 Manövreringssystem för cockpitdörr – vid en enskild persons inkapacitet

KAPITEL C – STORA HELIKOPTRAR

26.400 Brandsläckare

▼B

KAPITEL A

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

26.10 Behörig myndighet

Vid tillämpningen av den del som anges i denna bilaga ska den behöriga myndighet för vilken operatörerna ska visa att specifikationerna är uppfyllda vara den myndighet som utses av den medlemsstat där operatören har sin huvudsakliga verksamhet.

26.20 Utrustning som är tillfälligt ur funktion

En flygning får inte påbörjas om ett instrument, en utrustningsenhet eller en funktion i luftfartyget som krävs enligt denna del inte fungerar eller saknas, såvida inte undantag medges enligt operatörens minimiutrustningslista enligt definitionen i Del-ORO.MLR.105 och detta har godkänts av den behöriga myndigheten.

▼B

26.30 Styrkande av att kraven uppfylls

a) Byrån ska, i enlighet med artikel 19.2 i förordning (EG) nr 216/2008, utfärda certifieringsspecifikationer som en standardmetod för att styrka att produkter uppfyller kraven i denna del. Certifieringsspecifikationerna ska vara tillräckligt utförliga och specifika för att ange för operatörerna under vilka villkor som kraven i detta avsnitt får styrkas.

b) Operatörer kan styrka att kraven i denna del är uppfyllda genom att följa

i) de detaljerade specifikationer som har utfärdats av byrån enligt led a eller likvärdiga specifikationer som byrån har utfärdat enligt Del-21.A.16A, eller

ii) tekniska standarder som ger en säkerhetsnivå som är likvärdig med standarderna i dessa specifikationer.

KAPITEL B

STORA FLYGPLAN

26.50 Säten, liggplatser, säkerhetsbälten och axelremmar

Operatörer av stora flygplan som används vid kommersiell flygtransport och är typcertifierade den 1 januari 1958 eller senare ska säkerställa att varje flyg- eller kabinbesättningsmedlems säte och tillhörande fasthållningsanordning är konfigurerat för att ge en optimal skyddsnivå vid en nödlandning och samtidigt göra det möjligt för den som upptar sätet att fullgöra de uppgifter som krävs och underlätta en snabb utrymning.

▼M1

26.60 Nödlandning – dynamiska förhållanden

Operatörer av stora flygplan som används vid kommersiell flygtransport och är typcertifierade den 1 januari 1958 eller senare, och för vilka det individuella luftvärdighetsbeviset utfärdades för första gången tidigast den 18 februari 2021 ska, för varje typ av säteskonstruktion som godkänts för beläggning under taxning, start och landning, styrka att passageraren i sätet är skyddad vid exponering för belastningar som uppstår under nödlandningsförhållanden. Detta bestyrkande ska ske på ett av följande sätt:

a) Framgångsrikt fullgjorda dynamiska prov.

b) Rationell analys som ger likvärdig säkerhet, på grundval av dynamisk provning av en liknande sätestyp.

Den skyldighet som anges i första stycket ska inte gälla följande säten:

a) Säten för kabinpersonal.

b) Säten i flygplan med låg beläggning som används för icke-reguljär kommersiell lufttransport på begäran.

▼B

26.100 Placering av nödutgångar

Med undantag av flygplan som har en nödutgångskonfiguration installerad och godkänd före den 1 april 1999 ska operatörer av stora flygplan som används vid kommersiell flygtransport och har en maximal operativ kabinkonfiguration för befordran av fler än 19 passagerare med en eller fler inaktiverade nödutgångar säkerställa att avståndet mellan resterande utgångar alltjämt uppfyller kraven för en effektiv evakuering.

▼B

26.105 Tillträde till nödutgångar

Operatörer av stora flygplan som används vid kommersiell flygtransport ska tillhandahålla anordningar för att underlätta för varje passagerare att snabbt och enkelt förflytta sig från sitt säte till någon av nödutgångarna vid en nödutrymning.

26.110 Markeringar av nödutgångar

Operatörer av stora flygplan som används vid kommersiell flygtransport ska uppfylla följande krav:

a) Anordningar ska tillhandahållas för att underlätta för de ombordvarande i kabinen att under förutsebara förhållanden lokalisera, få tillträde till och handha nödutgångarna vid en nödutrymning.

b) Anordningar ska tillhandahållas för att underlätta för personal utanför flygplanet att lokalisera och handha nödutgångarna vid en nödutrymning.

26.120 Invändig nödbelysning och handhavande av nödbelysning

Operatörer av stora flygplan som används vid kommersiell flygtransport ska tillhandahålla anordningar för att säkerställa att det finns belysta utgångsskyltar, allmänbelysning i kabin- och utgångsområde samt lågt placerad nödutgångsbelysning för att underlätta för passagerarna att lokalisera utgångarna och förflytta sig till utgångarna vid en nödutrymning.

26.150 Invändiga utrymmen

Operatörer av stora flygplan som används vid kommersiell flygtransport ska uppfylla följande krav:

a) Alla material och all utrustning som används i utrymmen där besättning eller passagerare uppehåller sig ska ha antändlighetsegenskaper som minimerar effekterna av en brand som uppstår under flygning och gör det möjligt att överleva i kabinen under en tid som motsvarar den tid som krävs för att utrymma luftfartyget.

b) Rökförbud ska anges på skyltar.

c) Avfallsbehållare ska vara utformade på ett sådant sätt att en brand invändigt begränsas; dessa behållare ska märkas med ett förbud mot att slänga rökvaror där.

26.155 Lastutrymmesinklädnadens antändlighet

Operatörer av stora flygplan som används vid kommersiell flygtransport och är typcertifierade efter den 1 januari 1958 ska säkerställa att inklädnaden i lastutrymmen av klass C eller klass D består av material som på lämpligt sätt förhindrar att en brand i detta utrymme innebär fara för luftfartyget eller de ombordvarande.

▼M1

26.156 Material för värmeisolering eller ljudisolering

Operatörer av stora flygplan som används vid kommersiell lufttransport och är typcertifierade den 1 januari 1958 eller senare ska säkerställa att

a) för flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdas före den 18 februari 2021, när nya material för värme- eller ljudisolering installeras som ersättningsmaterial tidigast den 18 februari 2021 dessa nya material har flamspridningshämmande egenskaper som eliminerar eller minskar risken för flamspridning i flygplanet;

b) för flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdas tidigast den 18 februari 2021, material för värme- och ljudisolering har flamspridningshämmande egenskaper som förhindrar eller minskar risken för flamspridning i flygplanet;

▼M1

c) för flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdas tidigast den 18 februari 2021 och som har kapacitet att ta 20 eller fler passagerare, material för värmeisolering och ljudisolering (inklusive metoder för att fästa materialet på flygplanskroppen) som är installerade i den nedre halvan av flygplanet har egenskaper som förhindrar att flammor tränger igenom och därmed eliminerar eller minskar risken för att flammor tränger in i flygplanet efter en olycka och som säkerställer att det är möjligt att överleva i kabinen under den tid som krävs för att utrymma flygplanet.

▼B

26.160 Toaletternas brandskydd

Operatörer av stora flygplan som används vid kommersiell flygtransport och har en maximal operativ kabinkonfiguration för befordran av fler än 19 passagerare ska uppfylla följande krav:

Toaletterna ska vara utrustade med följande:

a) Rökdetektorer.

b) Anordningar som automatiskt släcker en brand som uppstår i respektive avfallsbehållare.

▼M1

26.170 Brandsläckare

Operatörer av stora flygplan ska säkerställa att följande släckare inte använder halon som släckmedel:

a) Inbyggda brandsläckare för varje avfallsbehållare för handdukar, papper och avfall i toalettutrymmena i stora flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdas tidigast den 18 februari 2020.

b) Bärbara brandsläckare i stora flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdas tidigast den 18 maj 2019.

▼B

26.200 Akustisk landställsvarning

Operatörer av stora flygplan som används vid kommersiell flygtransport ska säkerställa att en lämplig akustisk varningsanordning för landställ har installerats för att i betydande grad minska sannolikheten för landningar där landstället är infällt av misstag.

26.250 Manövreringssystem för cockpitdörr – vid en enskild persons inkapacitet

Operatörer av stora flygplan som används vid kommersiell flygtransport ska säkerställa att eventuella manövreringssystem för cockpitdörren är utrustade med alternativa öppningsmöjligheter för att underlätta för kabinbesättningsmedlemmar att komma in i cockpit om en enskild flygbesättningsmedlem skulle drabbas av inkapacitet.

▼M1

KAPITEL C – STORA HELIKOPTRAR

26.400 Brandsläckare

Operatörer av stora helikoptrar ska säkerställa att följande släckare inte använder halon som släckmedel:

a) Inbyggda brandsläckare för varje avfallsbehållare för handdukar, papper och avfall i toalettutrymmena i stora helikoptrar vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdas tidigast den 18 februari 2020.

b) Bärbara brandsläckare i stora helikoptrar vars individuella luftvärdighetsbevis utfärdas tidigast den 18 maj 2019.

▼B

BILAGA II

I bilaga III (Del-ORO) till förordning (EU) nr 965/2012 ska led c 1 i punkt ORO.AOC.100 ersättas med följande:

”1. de uppfyller samtliga krav i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008, denna bilaga (Del-ORO), bilaga IV (Del-CAT) och bilaga V (Del-SpA) till denna förordning och bilaga I (Del-26) till förordning (EU) 2015/640 (*).

_____

(*) Kommissionens förordning (EU) 2015/640 av den 23 april 2015 om ytterligare luftvärdighetsspecifikationer för en viss typ av drift och om ändring av förordning (EU) nr 965/2012 (EUT L 106, 24.4.2015, s. 18.”