

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2015/640 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 23ης Απριλίου 2015****σχετικά με πρόσθετες προδιαγραφές αξιοπλοΐας για συγκεκριμένο τύπο πτητικών λειτουργιών και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012**

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 5 παράγραφος 5 στοιχείο ε) περίπτωση νί),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008, η Επιτροπή, επικουρούμενη από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (εφεξής «ο Οργανισμός») πρέπει να εκδίδει τους αναγκαίους εκτελεστικούς κανόνες για κοινές απαιτήσεις αξιοπλοΐας σε όλη την Ένωση.
- (2) Οι εν λόγω απαιτήσεις, οι οποίες καλύπτουν ολόκληρο τον κύκλο ζωής των αεροναυτικών προϊόντων, περιλαμβάνουν πρόσθετες προδιαγραφές αξιοπλοΐας για συγκεκριμένο τύπο πτητικής λειτουργίας, πρέπει, για λόγους ασφάλειας, να εφαρμόζονται μετά την αρχική έκδοση πιστοποιητικού τύπου.
- (3) Οι τεχνικές απαιτήσεις του JAR- 26 «Πρόσθετες απαιτήσεις αξιοπλοΐας για πτητικές λειτουργίες», τις οποίες εξέδωσε ο Σύνδεσμος Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας (JAA) στις 13 Ιουλίου 1998, όπως τροποποιήθηκαν με την τροποποίηση 3 της 1ης Δεκεμβρίου 2005, πρέπει να ενταχθούν στο δίκαιο της Ένωσης, διότι η JAA έπαυσε να υφίσταται στις 30 Ιουνίου 2009 και το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 επεκτάθηκε στις 20 Φεβρουαρίου 2008 ώστε να συμπεριληφθούν πτητικές λειτουργίες.
- (4) Για να εξασφαλιστεί συνοχή και να αποσαφηνιστούν οι υποχρεώσεις όσον αφορά την αξιοπλοΐα, στον παρόντα κανονισμό πρέπει να περιληφθεί παραπομπή στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 ⁽²⁾ της Επιτροπής.
- (5) Για να διασφαλιστεί ομαλή μετάβαση και να αποφευχθούν διαταραχές, πρέπει να προβλεφθούν μεταβατικά μέτρα.
- (6) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό βασίζονται στις γνώμες που εξέδωσε ο Οργανισμός σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- (7) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας που συστάθηκε δυνάμει του άρθρου 65 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1**Πεδίο εφαρμογής**

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει πρόσθετες κοινές προδιαγραφές αξιοπλοΐας για τη στήριξη της διαρκούς αξιοπλοΐας και τη βελτίωση της ασφάλειας πτήσεων:

- α) αεροσκαφών νηολογημένων σε κράτος μέλος·
- β) αεροσκαφών νηολογημένων σε τρίτη χώρα που χρησιμοποιούνται από φορέα εκμετάλλευσης τον οποίο εποπτεύει κράτος μέλος.

⁽¹⁾ ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1).

Άρθρο 2**Ορισμοί**

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοείται ως:

- α) «μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MOPSC)»: ο μέγιστος αριθμός θέσεων καθημένων σε συγκεκριμένο αεροσκάφος, εξαιρουμένων των θέσεων του πληρώματος, που έχουν καθορισθεί για την εκμετάλλευσή του και προβλέπονται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.
- β) «μεγάλο αεροσκάφος»: αεροσκάφος που έχει τις προδιαγραφές πιστοποίησης μεγάλων αεροπλάνων «CS-25» ή ισοδύναμες προδιαγραφές στη βάση πιστοποίησής του.

Άρθρο 3**Πρόσθετες προδιαγραφές αξιοπλοΐας για συγκεκριμένο τύπο πτητικής λειτουργίας**

Οι φορείς εκμετάλλευσης που εποπτεύονται από κράτος μέλος, συμμορφώνονται όταν εκμεταλλεύονται αεροσκάφος αναφερόμενο στο άρθρο 1, με τις διατάξεις του παραρτήματος I.

Άρθρο 4**Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012**

Το παράρτημα III του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα II του παρόντος κανονισμού, ώστε να περιληφθεί παραπομπή στον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 5**Μεταβατικές διατάξεις**

Τα αεροσκάφη, για τα οποία οι φορείς εκμετάλλευσης έχουν αποδείξει στην αρμόδια αρχή τη συμμόρφωση, πριν από τις ημερομηνίες εφαρμογής που αναφέρονται στο άρθρο 6, με τις «Πρόσθετες απαιτήσεις αξιοπλοΐας για πτητικές λειτουργίες» της JAR- 26 (εφεξής «απαιτήσεις JAR- 26») που εξέδωσε ο Σύνδεσμος Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας στις 13 Ιουλίου 1998, όπως έχουν τροποποιηθεί με την τροποποίηση 3 της 1ης Δεκεμβρίου 2005, θεωρείται ότι πληρούν τις ισοδύναμες προδιαγραφές του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού.

Τα αεροσκάφη, των οποίων η συμμόρφωση έχει αποδειχθεί σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο με τις απαιτήσεις JAR- 26 ισοδύναμες με τις προδιαγραφές που ορίζονται στα σημεία 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200, 26.250 του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού, δεν τροποποιούνται στη συνέχεια κατά τρόπο που να επηρεάζει τη συμμόρφωσή τους με τις απαιτήσεις JAR- 26.

Άρθρο 6**Έναρξη ισχύος και εφαρμογή**

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από τις 14 Μαΐου 2015.

Ωστόσο, τα σημεία 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 και 26.250 του παραρτήματος I εφαρμόζονται από τις 14 Μαΐου 2017.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 23 Απριλίου 2015.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNCKER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΜΕΡΟΣ-26

ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ ΓΙΑ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΤΜΗΜΑ Α — ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

- 26.10 Αρμόδια αρχή
- 26.20 Προσωρινά ανενεργός εξοπλισμός
- 26.30 Απόδειξη της συμμόρφωσης

ΤΜΗΜΑ Β — ΜΕΓΑΛΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ

- 26.50 Καθίσματα, κλίνες, ζώνες και ιμάντες ασφαλείας
- 26.100 Θέση των εξόδων έκτακτης ανάγκης
- 26.105 Πρόσβαση στις εξόδους έκτακτης ανάγκης
- 26.110 Σημάνσεις των εξόδων έκτακτης ανάγκης
- 26.120 Εσωτερικός φωτισμός των εξόδων έκτακτης ανάγκης και λειτουργία των φώτων έκτακτης ανάγκης
- 26.150 Εσωτερικό θαλάμου
- 26.155 Ευφλεκτότητα της επένδυσης του διαμερίσματος φορτίου
- 26.160 Πυροπροστασία αποχωρητηρίων
- 26.200 Ηχητικό σήμα του συστήματος προσγείωσης
- 26.250 Συστήματα λειτουργίας των θυρών του θαλάμου διακυβέρνησης — αδιαθεσία χειριστή

ΤΜΗΜΑ Α

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

26.10 Αρμόδια αρχή

Για τους σκοπούς του μέρους που προβλέπεται στο παρόν παράρτημα, η αρμόδια αρχή στην οποία οι φορείς εκμετάλλευσης πρέπει να αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με τις προδιαγραφές είναι η αρχή που έχει ορίσει το κράτος μέλος όπου ο φορέας εκμετάλλευσης έχει την κύρια έδρα του.

26.20 Προσωρινά ανενεργός εξοπλισμός

Δεν αρχίζει πτήση όταν οποιοδήποτε από τα όργανα, τα στοιχεία εξοπλισμού ή τις λειτουργίες του αεροσκάφους που απαιτούνται από το παρόν μέρος είναι εκτός λειτουργίας ή λείπει, εκτός εάν προβλέπεται παρέκκλιση από τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού του φορέα εκμετάλλευσης, όπως ορίζεται στο Μέρος-ORO.MLR.105 και έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή.

26.30 Απόδειξη της συμμόρφωσης

- α) Ο Οργανισμός εκδίδει, σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, προδιαγραφές πιστοποίησης ως τυποποιημένα μέσα συμμόρφωσης των προϊόντων με το παρόν μέρος. Οι προδιαγραφές πιστοποίησης είναι επαρκώς λεπτομερείς και εξειδικευμένες ώστε να υποδεικνύουν στους φορείς εκμετάλλευσης τους όρους υπό τους οποίους μπορεί να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παρόντος μέρους.
- β) Οι φορείς εκμετάλλευσης έχουν τη δυνατότητα να αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παρόντος μέρους εφόσον συμμορφώνονται με:
 - i) τις λεπτομερείς προδιαγραφές που εκδίδει ο Οργανισμός σύμφωνα με την παράγραφο α) ή με τις ισοδύναμες προδιαγραφές που εκδίδει ο Οργανισμός βάσει του μέρους 21.A.16Α· ή
 - ii) τα τεχνικά πρότυπα που παρέχουν ισοδύναμο επίπεδο ασφαλείας με εκείνο των εν λόγω προδιαγραφών.

ΤΜΗΜΑ Β

ΜΕΓΑΛΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ

26.50 Καθίσματα, κλίνες, ζώνες και ιμάντες ασφαλείας

Οι φορείς εκμετάλλευσης των μεγάλων αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αερομεταφορές, τα οποία έλαβαν πιστοποίηση τύπου την 1η Ιανουαρίου 1958 ή μετά την εν λόγω ημερομηνία, εξασφαλίζουν ότι η διάταξη κάθε καθίσματος μέλους του πληρώματος πτήσης ή του πληρώματος του θαλάμου επιβατών και του αντίστοιχου συστήματος συγκράτησης παρέχει βέλτιστο επίπεδο προστασίας σε περίπτωση έκτακτης προσγείωσης και, ταυτόχρονα, επιτρέπει τις αναγκαίες λειτουργίες στον χρήστη του καθίσματος και διευκολύνει την ταχεία έξοδο του.

26.100 Θέση των εξόδων έκτακτης ανάγκης

Εξαιρουμένων των αεροπλάνων με διάταξη της εξόδου έκτακτης ανάγκης τοποθετημένη και εγκεκριμένη πριν από την 1η Απριλίου 1999, οι φορείς εκμετάλλευσης μεγάλων αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αερομεταφορές, με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση θέσεων επιβατών άνω των δεκαεννέα και με απενεργοποιημένες μία ή περισσότερες εξόδους έκτακτης ανάγκης, εξασφαλίζουν ότι η(οι) απόσταση(εις) μεταξύ των λοιπών εξόδων παραμένει(ουν) κατάλληλη(ες) για την αποτελεσματική εκκένωση.

26.105 Πρόσβαση στις εξόδους έκτακτης ανάγκης

Οι φορείς εκμετάλλευσης μεγάλων αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές προβλέπουν μέσα που διευκολύνουν την ταχεία και εύκολη μετακίνηση κάθε επιβάτη από τη θέση του σε μια από τις εξόδους έκτακτης ανάγκης σε περίπτωση εκκένωσης λόγω έκτακτης ανάγκης.

26.110 Σημάνσεις των εξόδων έκτακτης ανάγκης

Οι φορείς εκμετάλλευσης μεγάλων αεροπλάνων χρησιμοποιούμενων σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές, συμμορφώνονται με τα ακόλουθα:

- α) προβλέπουν μέσα που διευκολύνουν τον εντοπισμό, την πρόσβαση και τη λειτουργία των εξόδων έκτακτης ανάγκης από τους επιβαίνοντες του θαλάμου επιβατών υπό προβλέψιμες συνθήκες σε περίπτωση εκκένωσης έκτακτης ανάγκης·
- β) προβλέπουν μέσα που διευκολύνουν τον εντοπισμό και τη λειτουργία των εξόδων έκτακτης ανάγκης από το προσωπικό εκτός του αεροπλάνου σε περίπτωση εκκένωσης έκτακτης ανάγκης.

26.120 Εσωτερικός φωτισμός των εξόδων έκτακτης ανάγκης και λειτουργία των φώτων έκτακτης ανάγκης

Οι φορείς εκμετάλλευσης μεγάλων αεροπλάνων χρησιμοποιούμενων σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές προβλέπουν μέσα με τα οποία διασφαλίζεται φωτεινή ένδειξη των εξόδων, ο γενικός φωτισμός του θαλάμου επιβατών και του χώρου στην έξοδο, καθώς και ο φωτισμός δαπέδου της πορείας προς την έξοδο, ώστε να διευκολύνεται ο εντοπισμός των εξόδων και η μετάβαση των επιβατών προς τις εξόδους σε περίπτωση εκκένωσης έκτακτης ανάγκης.

26.150 Εσωτερικό θαλάμου

Οι φορείς εκμετάλλευσης μεγάλων αεροπλάνων χρησιμοποιούμενων σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές, συμμορφώνονται με τα ακόλουθα:

- α) όλα τα υλικά και ο εξοπλισμός που χρησιμοποιούνται στους θαλάμους του πληρώματος ή των επιβατών έχουν χαρακτηριστικά αναφλεξιμότητας κατάλληλα για την ελαχιστοποίηση των συνεπειών πυρκαγιάς κατά την πτήση και τη διατήρηση βιώσιμων συνθηκών στον θάλαμο, επί χρονικό διάστημα ανάλογο με αυτό που απαιτείται για την εκκένωση του αεροσκάφους·
- β) να αναγράφεται η απαγόρευση του καπνίσματος σε πινακίδες·
- γ) τα δοχεία απορριμμάτων διασφαλίζουν ότι δεν εξαπλώνεται φωτιά που εκδηλώθηκε σε αυτά· στα δοχεία αυτά επισημαίνεται η απαγόρευση της απόρριψης υλικών καπνίσματος.

26.155 Ευφλεκτότητα της επένδυσης του διαμερίσματος φορτίου

Οι φορείς εκμετάλλευσης των μεγάλων αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές, τα οποία έλαβαν πιστοποίηση τύπου την 1η Ιανουαρίου 1958, διασφαλίζουν ότι οι επενδύσεις των διαμερισμάτων φορτίου της κλάσης C ή της κλάσης D είναι κατασκευασμένες από υλικά με τα οποία αποτρέπεται το ενδεχόμενο να τεθεί σε κίνδυνο το αεροσκάφος ή οι επιβαίνοντές του από τις επιπτώσεις πυρκαγιάς στο διαμέρισμα φορτίου.

26.160 Πυροπροστασία αποχωρητηρίων

Οι φορείς εκμετάλλευσης των μεγάλων αεροπλάνων χρησιμοποιούμενων σε εμπορικές αερομεταφορές με μέγιστη επιχειρησιακή διάταξη θέσεων επιβατών άνω των 19 τηρούν τα ακόλουθα:

Τα αποχωρητήρια είναι εφοδιασμένα με:

- α) μέσα ανίχνευσης καπνού·
- β) μέσα αυτόματης κατάσβεσης φωτιάς σε κάθε τέτοιο χώρο.

26.200 Ηχητικό σήμα του συστήματος προσγείωσης

Οι φορείς εκμετάλλευσης των μεγάλων αεροπλάνων χρησιμοποιούμενων σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές διασφαλίζουν την τοποθέτηση κατάλληλης διάταξης ηχητικού σήματος του συστήματος προσγείωσης, ώστε να μειώνεται σημαντικά η πιθανότητα προσγείωσης με ανασυρμένο εκ παραδρομής το σύστημα προσγείωσης.

26.250 Συστήματα λειτουργίας των θυρών του θαλάμου διακυβέρνησης — αδιαθεσία χειριστή

Οι φορείς εκμετάλλευσης των μεγάλων αεροπλάνων χρησιμοποιούμενων σε εμπορικές αερομεταφορές διασφαλίζουν ότι τα συστήματα χειρισμού των θυρών του θαλάμου πληρώματος πτήσης, εφόσον υπάρχουν, διαθέτουν εναλλακτικό μέσο ανοίγματος, ώστε να διευκολύνεται η πρόσβαση από τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών στον θάλαμο του πληρώματος πτήσης σε περίπτωση αδιαθεσίας μέλους του πληρώματος πτήσης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Στο παράρτημα III (Μέρος-ORO) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 στο σημείο ORO.AOC.100, το εδάφιο γ) σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- «1) συμμορφώνονται με όλες τις απαιτήσεις του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, του παρόντος παραρτήματος (Μέρος-ORO), του παραρτήματος IV (Μέρος-CAT) και του παραρτήματος V (Μέρος-SpA) του παρόντος κανονισμού και του παραρτήματος I (Μέρος 26) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/640 (*).

(*) Κανονισμός (ΕΕ) 2015/640 της Επιτροπής, της 23ης Απριλίου 2015, σχετικά με πρόσθετες προδιαγραφές αξιοπιστίας για συγκεκριμένο τύπο πτητικών λειτουργιών και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 (ΕΕ L 106 της 24.4.2015, σ. 18).»