

KOMISIJOS REGLAMENTAS (ES) 2015/640**2015 m. balandžio 23 d.****dėl papildomų tinkamumo skraidyti specifikacijų, susijusių su tam tikro tipo skrydžiais, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 965/2012**

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantį Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinantį Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB ⁽¹⁾, ypač į jo 5 straipsnio 5 dalies e punkto vi papunktį,

kadangi:

- (1) pagal Reglamentą (EB) Nr. 216/2008 Komisija, padedama Europos aviacijos saugos agentūros (toliau – agentūra) turi priimti reikiamas visoje Sąjungoje taikytinas bendrųjų tinkamumo skraidyti reikalavimų įgyvendinimo taisykles;
- (2) į tokius visą aviacijos produktų gyvavimo ciklą apimančius reikalavimus įtraukiamos papildomos su tam tikro tipo skrydžiais susijusios tinkamumo skraidyti specifikacijos, kurios saugos sumetimais turi būti įgyvendinamos po to, kai pirmą kartą išduodamas tipo pažymėjimas;
- (3) Jungtinės aviacijos administracijos (JAA) 1998 m. liepos 13 d. paskelbti techniniai reikalavimai JAR-26 „Papildomi su skrydžiais susiję tinkamumo skraidyti reikalavimai“, iš dalies pakeisti 2005 m. gruodžio 1 d. Pakeitimu Nr. 3, turėtų būti įtraukti į Sąjungos teisę, nes JAA savo veiklą nutraukė 2009 m. birželio 30 d., o Reglamento (EB) Nr. 216/2008 taikymo sritis 2008 m. vasario 20 d. išplėsta į ją įtraukiant skrydžius;
- (4) siekiant užtikrinti nuoseklumą ir patikslinti su tinkamumu skraidyti susijusius įpareigojimus, į Komisijos reglamentą (ES) Nr. 965/2012 ⁽²⁾ turėtų būti įtraukta nuoroda į šį reglamentą;
- (5) siekiant užtikrinti sklandų perėjimą ir išvengti sutrikimų, turėtų būti numatytos pereinamojo laikotarpio priemonės;
- (6) šiame reglamente numatytos priemonės pagrįstos agentūros nuomone, paskelbta pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 19 straipsnio 1 dalį;
- (7) šiame reglamente numatytos priemonės atitinka Reglamento (EB) Nr. 216/2008 65 straipsniu įsteigto Europos aviacijos saugos agentūros komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

*1 straipsnis***Taikymo sritis**

Šiame reglamente nustatomos papildomos bendrosios tinkamumo skraidyti specifikacijos, siekiant užtikrinti nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti ir didinti saugą:

- a) valstybėse narėse registruotų orlaivių;
- b) trečiojoiose šalyse registruotų orlaivių, kuriuos naudoja valstybės narės prižiūrimas vežėjas.

⁽¹⁾ OL L 79, 2008 3 19, p. 1.

⁽²⁾ 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 296, 2012 10 25, p. 1).

2 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame reglamente:

- a) didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija (MOPSC) – skrydžių vykdymo vadove nurodytas didžiausias eksploataavimo tikslais nustatytas keleivių krėslų, neįskaitant įgulos sėdynių, skaičius atskirame orlaivyje;
- b) didelis lėktuvas – lėktuvas, kurio sertifikavimo pagrinde nustatytos didelių lėktuvų sertifikavimo specifikacijos „CS-25“ arba joms lygiavertės specifikacijos.

3 straipsnis

Papildomos su tam tikro tipo skrydžiais susijusios tinkamumo skraidyti specifikacijos

Valstybės narės prižiūrimi vežėjai, naudodami 1 straipsnyje nurodytus orlaivius, laikosi I priedo nuostatų.

4 straipsnis

Reglamento (ES) Nr. 965/2012 pakeitimas

Reglamento (ES) Nr. 965/2012 III priedas iš dalies keičiamas pagal šio reglamento II priedą, kad minėtame reglamente būtų pateikta nuoroda į šį reglamentą.

5 straipsnis

Pereinamojo laikotarpio nuostatos

Orlaiviai, kurių atitiktį Jungtinės aviacijos administracijos (JAA) 1998 m. liepos 13 d. paskelbtiems JAR-26 „Papildomiems su skrydžiais susijusiems tinkamumo skraidyti reikalavimams“ (toliau – JAR-26 reikalavimai), iš dalies pakeistiems 2005 m. gruodžio 1 d. Pakeitimu Nr. 3, vežėjai savo kompetentingai institucijai įrodė iki 6 straipsnyje nurodytų taikymo pradžios datų, laikomi atitinkančiais lygiavertės šio reglamento I priede pateiktas specifikacijas.

Orlaivis, kurio atitiktis JAR-26 reikalavimams, lygiavertiems šio reglamento I priedo 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200, 26.250 punktuose pateiktoms specifikacijoms, įrodyta pagal pirmą pastraipą, vėliau nėra keičiamas taip, kad būtų padarytas poveikis jo atitikčiai atitinkamiems JAR-26 reikalavimams.

6 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo 2015 m. gegužės 14 d.

Tačiau I priedo 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 ir 26.250 punktai taikomi nuo 2017 m. gegužės 14 d..

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2015 m. balandžio 23 d.

Komisijos vardu

Pirmininkas

Jean-Claude JUNCKER

I PRIEDAS

26 DALIS

PAPILDOMOS SU SKRYDŽIAIS SUSIJUSIOS TINKAMUMO SKRAIDYTI SPECIFIKACIJOS

TURINYS

A SKYRIUS. BENDROSIOS NUOSTATOS

26.10. Kompetentinga institucija

26.20. Laikiniai neveikianti įranga

26.30. Atitikties įrodymas

B SKYRIUS. DIDELI LĖKTUVAI

26.50. Krėslai, miegamosios vietos, saugos diržai ir juostos

26.100. Avarinių išėjimų vieta

26.105. Prieiga prie avarinių išėjimų

26.110. Avarinių išėjimų žymėjimas

26.120. Avarinis vidaus apšvietimas ir avarinio apšvietimo naudojimas

26.150. Kabinų vidus

26.155. Krovinių skyriaus vidinių dangų degumas

26.160. Apsauga nuo gaisro tualetuose

26.200. Važiavimui akustinis įspėjimas

26.250. Skrydžio įgulos kabinos durų naudojimo sistemos. Vieno skrydžio įgulos nario nepajėgumas

A SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

26.10. Kompetentinga institucija

Šioje priedo dalyje kompetentinga institucija, kuriai vežėjai turi įrodyti atitiktį specifikacijoms, yra valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta, paskirta institucija.

26.20. Laikiniai neveikianti įranga

Skrydis nepradedamas, jei neveikia kuris nors pagal šią dalį reikalaujamas orlaivio prietaisas, įrangos elementas ar funkcija (arba jų trūksta), išskyrus atvejus, kai jų nereikalaujama ORO.MLR.105 dalyje apibrėžtame vežėjo minimalios įrangos sąraše ir tai patvirtino kompetentinga institucija.

26.30. Atitikties įrodymas

a) Agentūra pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 19 straipsnio 2 dalį skelbia sertifikavimo specifikacijas kaip standartines produktų atitikties šiai daliai įrodymo priemones. Sertifikavimo specifikacijos turi būti pakankamai išsamios ir tikslios, kad vežėjai žinotų, kokiomis sąlygomis galima įrodyti atitiktį šioje dalyje nustatytiems reikalavimams.

b) Atitiktį šios dalies reikalavimams vežėjai gali įrodyti laikydamiesi:

- i) išsamių specifikacijų, kurias agentūra paskelbė pagal a punktą, arba joms lygiavertį specifikacijų, kurias agentūra paskelbė pagal 21.A.16A dalį, arba
- ii) techninių standartų, kuriais užtikrinamas saugos lygis yra lygiavertis į tas specifikacijas įtrauktais techniniais standartais užtikrinamam saugos lygiui.

B SKYRIUS

DIDELI LĖKTUVAI**26.50. Krėslai, miegamosios vietos, saugos diržai ir juostos**

Komerciniam oro transportui didelius lėktuvus, kurių tipo pažymėjimas išduotas 1958 m. sausio 1 d. arba vėliau, naudojantys vežėjai užtikrina, kad kiekvienas skrydžio įgulos arba keleivių salono įgulos nario krėslas ir jame įrengta fiksavimo sistema būtų sukonfigūruoti taip, kad avarinio tūpimo metu būtų užtikrintas optimalus apsaugos lygis, o krėse sėdintis asmuo galėtų atlikti reikiamas funkcijas ir jam būtų lengva skubiai palikti krėslą.

26.100. Avarinių išėjimų vieta

Komerciniam oro transportui didelius lėktuvus (išskyrus lėktuvus, kurių avarinių išėjimų konfigūracija įdiegta ir patvirtinta iki 1999 m. balandžio 1 d.), kurių didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau kaip devyniolika vietų ir kuriuose yra vienas arba daugiau nenaudojamų avarinių išėjimų, naudojantys vežėjai užtikrina tokių (tokius) atstumą (-us) tarp likusių išėjimų, kad evakuacija būtų veiksminga.

26.105. Prieiga prie avarinių išėjimų

Komerciniam oro transportui didelius lėktuvus naudojantys vežėjai pasirūpina priemonėmis, kurios avarinės evakuacijos atveju kiekvienam keleiviui padėtų skubiai ir lengvai nusigauti iš savo krėslų iki kurio nors avarinio išėjimo.

26.110. Avarinių išėjimų žymėjimas

Komerciniam oro transportui didelius lėktuvus naudojantys vežėjai laikosi toliau nurodytų reikalavimų:

- a) turi būti numatyta priemonių, dėl kurių keleivių salone esantiems asmenims būtų lengviau nustatyti, kur yra avariniai išėjimai, iki jų nusigauti ir jais naudotis iš anksto numatytais sąlygomis keleivių salone avarinės evakuacijos atveju;
- b) turi būti numatyta priemonių, dėl kurių lėktuvo išorėje esantiems darbuotojams avarinės evakuacijos atveju būtų lengviau nustatyti, kur yra avariniai išėjimai, ir jais naudotis.

26.120. Avarinis vidaus apšvietimas ir avarinio apšvietimo naudojimas

Komerciniam oro transportui didelius lėktuvus naudojantys vežėjai pasirūpina priemonėmis, kurios padėtų užtikrinti, kad būtų įrengti apšvietimo ženklai, bendrasis keleivių salono ir išėjimo vietų apšvietimas bei žemutinis išėjimo tako apšvietimas, taip sudarant sąlygas lengviau nustatyti išėjimų vietas, o keleiviams nusigauti prie šių išėjimų avarinės evakuacijos atveju.

26.150. Kabinų vidus

Komerciniam oro transportui didelius lėktuvus naudojantys vežėjai laikosi toliau nurodytų reikalavimų:

- a) visų įgulos kabinose arba keleivių salonuose naudojamų medžiagų ir įrangos degumo charakteristikos turi būti suderinamos su gaisro skrydžio metu poveikio mažinimu ir išgyvenimo sąlygų išlaikymu kabinoje tokį laikotarpį, kurio reikia orlaiviui evakuoti;
- b) draudimas rūkyti nurodomas informacinėse lentelėse;
- c) šiukšlinės yra tokios, kad jų viduje kilusi ugnis neišplistų; ant tokių šiukšlinių turi būti pažymėta, kad į jas draudžiama mesti rūkalus.

26.155. Krovinių skyriaus vidinių dangų degumas

Komerciniam oro transportui didelius lėktuvus, kurių tipo pažymėjimas išduotas vėliau kaip 1958 m. sausio 1 d., naudojantys vežėjai užtikrina, kad C arba D klasės krovinių skyrių vidinės dangos būtų pagamintos iš medžiagų, kurios padeda veiksmingai išvengti, kad dėl krovinių skyriuje kilusio gaisro nekiltų pavojus orlaiviui arba jame esantiems asmenims.

26.160. Apsauga nuo gaisro tualetuose

Komerciniam oro transportui didelius lėktuvus, kurių didžiausia eksploatacinė keleivių kėslų konfigūracija viršija 19 vietų, naudojantys vežėjai laikosi toliau nurodytų reikalavimų:

tualetuose turi būti įrengta:

- a) dūmų aptikimo priemonės;
- b) savaiminio liepsnos užgesinimo kiekvienoje šiukšlinėje priemonės.

26.200. Važiuklės akustinis įspėjimas

Didelius lėktuvus komerciniam oro transportui naudojantys vežėjai užtikrina, kad, siekiant labai sumažinti tūpimo, kai važiuoklė netyčia įtraukta, tikimybę, būtų įrengtas tinkamas važiuoklės akustinio įspėjimo prietaisas.

26.250. Skrydžio įgulos kabinos durų naudojimo sistemos. Vieno skrydžio įgulos nario nepajėgumas

Didelius lėktuvus komerciniam oro transportui naudojantys vežėjai užtikrina, kad skrydžio įgulos kabinos durų naudojimo sistemose (jei jos įrengtos) būtų numatytos atsarginės atidarymo priemonės, kad vieno skrydžio įgulos nario nepajėgumo atveju keleivių salono įgulos nariai galėtų lengviau patekti į skrydžio įgulos kabiną.

II PRIEDAS

Reglamento (ES) Nr. 965/2012 III priedo (ORO dalis) ORO.AOC.100 dalies c punkto 1 papunktis pakeičiamas taip:

„1. laikosi visų Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo, šio priedo (ORO dalies), šio reglamento IV priedo (CAT dalies) ir V priedo (SPA dalies) bei Reglamento (ES) 2015/640 (*) I priedo (26 dalies) reikalavimų;

(*) 2015 m. balandžio 23 d. Komisijos reglamentas (ES) 2015/640 dėl papildomų tinkamumo skraidyti specifikacijų, susijusių su tam tikro tipo skrydžiais, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 (OL L 106, 2015 4 24, p. 18).“
