

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**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE⁽¹⁾, w szczególności jego art. 5 ust. 5 lit. e) ppkt (vi),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 Komisja, wspomagana przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (zwaną dalej „Agencją”), ma przyjąć niezbędne przepisy wykonawcze w zakresie wspólnych wymagań dotyczących zdatności do lotu w całej Unii.
- (2) Wymagania te, obejmujące cały cykl życia wyrobów lotniczych, zawierają dodatkowe specyfikacje zdatności do lotu dla danego rodzaju operacji, które mają zostać wdrożone – ze względów bezpieczeństwa – po pierwszym wydaniu certyfikatu typu.
- (3) Wymagania techniczne JAR-26 „Dodatkowe wymagania zdatności do lotu”, wydane przez Zrzeszenie Władz Lotniczych (JAA) w dniu 13 lipca 1998 r., zmienione poprawką 3 z dnia 1 grudnia 2005 r., powinny zostać określone w prawie Unii, ponieważ JAA przestało istnieć dnia 30 czerwca 2009 r., a zakres rozporządzenia (WE) nr 216/2008 został rozszerzony w dniu 20 lutego 2008 r. w celu uwzględnienia operacji.
- (4) W celu zapewnienia spójności i sprecyzowania obowiązków dotyczących zdatności do lotu odniesienie do niniejszego rozporządzenia należy wprowadzić do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012⁽²⁾.
- (5) W celu zapewnienia płynnego przejścia oraz uniknięcia zakłóceń należy zapewnić odpowiednie środki przejściowe.
- (6) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są oparte na opinii wydanej przez Agencję zgodnie z art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (7) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, ustanowionego na mocy art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

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.

⁽¹⁾ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

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

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.

Sporządzono w Brukseli dnia 23 kwietnia 2015 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

CZĘŚĆ-26

DODATKOWE SPECYFIKACJE ZDATNOŚCI DO LOTU W ODNIESIENIU DO OPERACJI

SPIS TREŚCI

PODCZEŚĆ A – POSTANOWIENIA OGÓLNE

26.10 Właściwy organ

26.20 Wyposażenie tymczasowo nie działające

26.30 Wykazanie zgodności

PODCZEŚĆ B – DUŻE SAMOLOTY

26.50 Fotele, koje, pasy bezpieczeństwa i uprząże

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

26.160 Zabezpieczenie pożarowe toalet

26.200 Ostrzeganie dźwiękowe podwozia

26.250 Działanie systemów drzwi kabiny załogi lotniczej – pojedyncza niesprawność

PODCZEŚĆ 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 nie działające

Lotu nie można rozpocząć, w przypadku gdy nie działa jakkolwiek 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.

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.

PODCZEŚĆ B

DUŻE SAMOLOTY**26.50 Fotele, koje, pasy bezpieczeństwa i uprząże**

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.

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.

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 ograniczenie 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.

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.

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.

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 zdatości do lotu dla danego rodzaju operacji oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 (Dz.U. L 106 z 24.4.2015, s. 18).”
