Este texto constitui um instrumento de documentação e não tem qualquer efeito jurídico. As Instituições da União não assumem qualquer responsabilidade pelo respetivo conteúdo. As versões dos atos relevantes que fazem fé, incluindo os respetivos preâmbulos, são as publicadas no Jornal Oficial da União Europeia e encontram-se disponíveis no EUR-Lex. É possível aceder diretamente a esses textos oficiais através das ligações incluídas no presente documento

►B

REGULAMENTO (UE) 2015/640 DA COMISSÃO

de 23 de abril de 2015

relativo a especificações de aeronavegabilidade adicionais para um determinado tipo de operações e que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012

(JO L 106 de 24.4.2015, p. 18)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
►M1	Regulamento de Execução (UE) 2019/133 da Comissão de 28 de janeiro de 2019	L 25	14	29.1.2019
►M2	Regulamento de Execução (UE) 2020/1159 da Comissão de 5 de agosto de 2020	L 257	14	6.8.2020
►M3	Regulamento de Execução (UE) 2021/97 da Comissão de 28 de janeiro de 2021	L 31	208	29.1.2021
►M4	Regulamento de Execução (UE) 2022/1254 da Comissão de 19 de julho de 2022	L 191	47	20.7.2022
►M5	Regulamento de Execução (UE) 2024/2954 da Comissão de 29 de novembro de 2024	L 2954	1	2.12.2024

▼B

REGULAMENTO (UE) 2015/640 DA COMISSÃO

de 23 de abril de 2015

relativo a especificações de aeronavegabilidade adicionais para um determinado tipo de operações e que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012

▼M2

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

1. O presente regulamento estabelece especificações de aeronavegabilidade adicionais em matéria de aeronavegabilidade permanente e melhoramento da segurança das aeronaves.

▼M5

2. O presente regulamento é aplicável:

a) Aos operadores de:

i) aeronaves registadas num Estado-Membro, salvo se e na medida em que esse Estado-Membro tiver transferido as responsabilidades que lhe incumbem por força da Convenção de Chicago para um país terceiro e se essas aeronaves forem operadas por um operador de aeronaves de um país terceiro;

ii) aeronaves registadas num país terceiro e operadas por um operador de aeronaves estabelecido, residente ou com estabelecimento principal no território a que se aplicam os Tratados;

b) Aos titulares de certificados-tipo, de certificados-tipo restritos, de certificados-tipo suplementares ou de aprovações de projetos de reparação aprovados pela Agência em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão ([1]) ou considerados como tendo sido emitidos em conformidade com o artigo 3.º do mesmo regulamento;

c) Aos requerentes de certificados-tipo ou de certificados-tipo restritos para grandes aeronaves, cujos pedidos tenham sido apresentados antes de 1 de janeiro de 2019 e aos quais tenham sido emitidos certificados após 26 de agosto de 2020 quando especificado no anexo I (parte-26).

▼B

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

a) «configuração operacional máxima de lugares de passageiros», a capacidade máxima de lugares de passageiros de uma aeronave específica, com exceção dos lugares da tripulação, estabelecida para fins operacionais e especificada no manual de operações;

([1]) Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão, de 3 de agosto de 2012, que estabelece as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projeto e produção (JO L 224 de 21.8.2012, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj).

▼M5

b) «grande avião», uma aeronave que, na sua base de certificação, tem as especificações de certificação de grandes aviões «CS-25» ou equivalente;

b-A) «pequeno avião», uma aeronave que, na sua base de certificação, tem as especificações de certificação de aviões de categoria normal «CS-23» ou equivalente;

c) «grande helicóptero», um helicóptero que, na sua base de certificação, tem as especificações de certificação de uma grande aeronave de asas rotativas «CS-29» ou equivalente;

c-A) «pequeno helicóptero», um helicóptero que, na sua base de certificação, tem as especificações de certificação de pequenas aeronaves de asas rotativas (CS-27) ou equivalente;

▼M4

c-B) «pequeno helicóptero de categoria A», um pequeno helicóptero com todas as características da categoria A, tal como definidas no anexo I, ponto 17, do Regulamento (UE) n.º 965/2012 e que, na sua base de certificação, possui as especificações adicionais estabelecidas nas especificações de certificação para grandes aeronaves de asas rotativas (CS-29), aplicáveis por força da referência constante do apêndice C das CS-27, ou equivalente;

c-C) «Condições marítimas substanciadas», as condições marítimas que foram selecionadas pelo requerente para um certificado-tipo ou um certificado-tipo suplementar contra as quais a resistência da aeronave de asas rotativas à capotagem foi demonstrada e subsequentemente certificada para disposições de amaragem ou de flutuação de emergência;

▼M1

d) «avião de baixa ocupação», uma aeronave com uma configuração operacional máxima de lugares de passageiros de:

1) até 19 lugares, ou;

2) até um terço da capacidade máxima de lugares de passageiros do avião com certificação de tipo, tal como indicado na ficha técnica do certificado de tipo (TCDS), desde que se verifiquem ambas as seguintes condições:

a) o número total de assentos de passageiros homologados para ocupação durante a rolagem, descolagem ou aterragem não excede 100 por andar;

b) a configuração operacional máxima de lugares de passageiros durante a rolagem, descolagem ou aterragem em qualquer zona individual entre pares de saídas de emergência (ou qualquer zona sem saída) não excede um terço da soma dos lugares de passageiros dos pares de saídas de emergência que delimitam essa zona (utilizando o número de lugares de passageiros por cada par de saídas de emergência, tal como definido pela base de certificação do avião aplicável). Para efeitos de determinação do cumprimento desta limitação de zona, no caso de um avião que tenha saídas de emergência desativadas, assumir-se-á que todas as saídas de emergência estão funcionais;

▼M2

e) «limite de validade» (LOV), no contexto dos dados de engenharia que servem de suporte ao programa de manutenção estrutural, um período de tempo, indicado como o número total de horas de voo ou de ciclos de voo acumulados, ou ambos, durante os quais se demonstra que a aeronave não sofrerá danos devidos à fadiga generalizada;

f) «secção relativa às limitações de aeronavegabilidade» (ALS), secção incluída nas instruções relativas à aeronavegabilidade permanente, tal como requerido nos pontos 21.A.61, 21.A.107 e 21.A.120A do anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012, que contém limitações de aeronavegabilidade, estabelecendo os prazos de substituição obrigatória, os intervalos de inspeção e os procedimentos de inspeção correspondentes;

▼M5

g) «programa de prevenção e controlo da corrosão» («CPCP»), um documento que reflete uma abordagem sistemática para prevenir e controlar a corrosão na estrutura primária de uma aeronave, consistindo em tarefas básicas relacionadas com a corrosão, incluindo inspeções, áreas abrangidas por essas tarefas, níveis de corrosão e prazos de conformidade definidos (limiares de aplicação e intervalos de frequência);

▼M2

h) «danos inerentes à fadiga generalizada» (WFD), a coexistência de várias fissuras em locais múltiplos da estrutura da aeronave, com dimensões e quantidades tais que a estrutura já não satisfaz os critérios de resistência em termos de segurança contra falhas críticas ou resistência residual, utilizados para a sua certificação;

▼M5

i) «estrutura de base», a estrutura concebida nos termos do certificado-tipo ou do certificado-tipo restrito para esse modelo de avião (ou seja, a «configuração do modelo da aeronave tal como no momento da entrega»);

j) «estrutura de base crítica no que se refere à fadiga» («FCBS»), a estrutura de base de uma aeronave classificada pelo titular do certificado-tipo ou do certificado-tipo restrito como estrutura crítica no que se refere à fadiga;

▼M2

k) «estrutura crítica no que se refere à fadiga modificada» (FCMS), qualquer estrutura da aeronave, crítica no que refere à fadiga, introduzida ou afetada por uma alteração do seu projeto de tipo, que não constasse já como parte da estrutura de base crítica da aeronave;

l) «avaliação da tolerância aos danos» (DTE), um processo conducente à determinação das medidas de manutenção necessárias para detetar ou prevenir a fissuração resultante da fadiga, suscetível de contribuir para uma falha catastrófica. Quando aplicada a reparações e alterações, a DTE inclui uma avaliação da reparação ou alteração e da estrutura crítica no que se refere à fadiga, afetada por essa reparação ou alteração;

▼M5

m) «inspeção da tolerância aos danos» (DTI), um requisito de inspeção documentada ou qualquer outra ação de manutenção levada a cabo pelos titulares de um certificado-tipo, certificado-tipo restrito, certificado-tipo suplementar ou certificação de grande alteração existente tal como especificado no anexo I (parte-26) em resultado de uma avaliação da tolerância aos danos, incluindo as áreas a ser inspecionadas, o método de inspeção, os procedimentos de inspeção (incluindo as fases sequenciais da inspeção e os critérios de aceitação e de rejeição), o limiar de inspeção e eventuais intervalos repetitivos associados com essas inspeções e igualmente, sempre que se afigurar apropriado, a especificação das ações de manutenção, tais como a substituição, a reparação ou a troca;

n) «orientações para a avaliação da reparação» («REG»), um processo e um calendário de implementação para a condução de fiscalizações estabelecidas pelo titular do certificado-tipo ou do certificado-tipo restrito para reparações que afetem estruturas críticas no que se refere à fadiga, a fim de assegurar a continuidade da integridade estrutural de todas as reparações pertinentes, tal como especificado no ponto 26.309 do anexo I (parte-26);

▼M2

o) «estrutura crítica no que se refere à fadiga» («FCS»), estrutura de uma aeronave suscetível de fissuração resultante da fadiga que possa dar origem a uma situação de falha catastrófica do avião.

▼M5

_____

▼B

Artigo 4.º

Alteração do Regulamento (UE) n.º 965/2012

O anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012 é alterado em conformidade com o anexo II do presente regulamento, por forma a incluir uma referência ao presente regulamento.

Artigo 5.º

Disposições transitórias

As aeronaves em relação às quais os operadores tenham demonstrado à respetiva autoridade competente, antes das datas de aplicação referidas no artigo 6.º, conformidade com os JAR-26 — «Requisitos de aeronavegabilidade adicionais para operações» (a seguir designados por «requisitos JAR-26»), emitidos pelas Autoridades Comuns da Aviação em 13 de julho de 1998, com a redação resultante da alteração n.º 3, de 1 de dezembro de 2005 —, serão consideradas conformes com as especificações equivalentes estabelecidas no anexo I do presente regulamento.

As aeronaves cuja conformidade com os requisitos JAR-26, equivalentes às especificações constantes dos pontos 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 e 26.250 do anexo I do presente regulamento, tenha sido demonstrada, de acordo com o primeiro parágrafo, não devem ser posteriormente modificadas de um modo suscetível de afetar a sua conformidade com os requisitos JAR-26 em causa.

▼B

Artigo 6.º

Entrada em vigor e aplicação

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é aplicável a partir de 14 de maio de 2015.

Contudo, os pontos 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 e 26.250 do anexo I são aplicáveis a partir de 14 de maio de 2017.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

▼M2

ANEXO I

PARTE 26

ESPECIFICAÇÕES DE AERONAVEGABILIDADE ADICIONAIS PARA AS OPERAÇÕES

▼M5

ÍNDICE

SUBPARTE A — DISPOSIÇÕES GERAIS

26.10 Autoridade competente

26.20 Equipamento temporariamente inoperante

26.30 Demonstração da conformidade

SUBPARTE B — AVIÕES

26.50 Assentos, camas, cintos de segurança e arneses

26.60 Aterragens de emergência — condições dinâmicas

26.100 Localização das saídas de emergência

26.105 Acesso às saídas de emergência

26.110 Marcações das saídas de emergência

26.120 Iluminação interior de emergência e funcionamento das luzes de emergência

26.150 Interior dos compartimentos

26.155 Inflamabilidade dos revestimentos do compartimento de carga

26.156 Materiais de isolamento térmico e acústico

26.157 Conversão dos compartimentos da classe D

26.160 Proteção contra incêndios nos lavabos

26.170 Extintores

26.175 Proteção contra incêndios no compartimento de carga

26.200 Avisador sonoro do trem de aterragem

26.201 Pressão de enchimento dos pneus

26.205 Sistemas de alerta e de aviso em caso de ultrapassagem de pista

26.250 Sistemas de operação das portas do compartimento da tripulação de voo — incapacitação de um membro da tripulação

26.300 Programa de integridade contínua estrutural para as estruturas de aviões envelhecidas — requisitos gerais

26.301 Plano de conformidade para os titulares de TC(R)

26.302 Avaliação de fadiga e de tolerância aos danos

26.303 Limite de validade

26.304 Programa de prevenção e controlo da corrosão

26.305 Validade do programa de integridade contínua estrutural

▼M5

26.306 Estruturas de base críticas — no que se refere à fadiga

26.307 Dados sobre a tolerância aos danos para as alterações existentes das estruturas críticas — no que se refere à fadiga

26.308 Dados sobre tolerância aos danos para reparações existentes das estruturas críticas — no que se refere à fadiga

26.309 Orientações para a avaliação da reparação

26.330 Dados sobre tolerância aos danos para os certificados-tipo suplementares (STC), outras alterações importantes e reparações existentes que afetem essas alterações ou STC

26.331 Plano de conformidade para os titulares de STC

26.332 Identificação das alterações que afetam as estruturas críticas — no que se refere à fadiga

26.333 Dados sobre tolerância aos danos para STC e reparação dos STC aprovados em 1 de setembro de 2003 ou após essa data

26.334 Dados sobre tolerância aos danos para STC e outras grandes alterações e reparações que os afetem ou alterações aprovadas antes de 1 de setembro de 2003

26.370 Programa de manutenção

SUBPARTE C — HELICÓPTEROS

26.400 Extintores

26.405 Proteção contra incêndios no compartimento de carga

26.410 Comandos de emergência para operação subaquática

26.415 Saídas de emergência subaquáticas

26.420 Equipamento de emergência para voo sobre a água

26.425 Fornecimento de condições marítimas substanciadas

26.430 Resistência de um sistema de flutuação de emergência a danos

26.431 Determinação da robustez dos projetos de sistema de flutuação de emergência

26.435 Instalação automática de um sistema de flutuação de emergência

26.440 Resistência a acidentes do sistema de combustível

Apêndice 1 — Lista dos modelos de avião não sujeitos a determinadas disposições do anexo I (parte-26)

▼B

SUBPARTE A

DISPOSIÇÕES GERAIS

▼M5

26.10 Autoridade competente

a) Para efeitos do presente anexo, a autoridade competente à qual um operador de aeronave necessita de demonstrar a conformidade da sua aeronave, cujo projeto já tenha sido certificado, com os requisitos do presente anexo é a autoridade competente responsável pela supervisão desse operador, ou a Agência, se a responsabilidade pela supervisão do operador tiver sido atribuída à Agência em conformidade com o artigo 64.º ou 65.º do Regulamento (UE) 2018/1139.

▼M5

b) Para efeitos do presente anexo, a autoridade competente à qual o titular de um certificado-tipo (TC), TC restrito, certificado-tipo suplementar (STC), aprovação de alteração de projeto ou aprovação de projeto de reparação tem de demonstrar a conformidade com os requisitos do presente anexo é a Agência.

▼B

26.20 Equipamento temporariamente inoperante

O voo não deve ser iniciado se algum dos instrumentos da aeronave, elementos do equipamento ou funções, requeridos pela presente parte, estiverem inoperantes ou em falta, salvo derrogação prevista na lista de equipamento mínimo do operador, definida na secção ORO.MLR.105 e aprovada pela autoridade competente.

▼M5

26.30 Demonstração da conformidade

a) De acordo com o artigo 76.º, n.º 3, do Regulamento (UE) 2018/1139, a Agência deve elaborar especificações de certificação como meio normalizado para demonstrar a conformidade dos produtos com o presente anexo. As especificações de certificação devem ser suficientemente pormenorizadas e específicas para indicar em que condições a conformidade com o exigido no presente anexo pode ser demonstrada.

b) Os operadores de aeronaves e os titulares de um TC, TC restrito, STC, aprovação de alteração do projeto ou aprovação de projeto de reparação podem demonstrar a conformidade com os requisitos do presente anexo cumprindo um dos seguintes requisitos:

i) as especificações emitidas pela Agência nos termos da alínea a) ou as especificações de certificação equivalentes emitidas pela Agência ao abrigo da secção 21.B.70 do anexo I (Parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012;

ii) normas técnicas que ofereçam um nível de segurança equivalente ao das incluídas nessas especificações de certificação.

c) Os titulares de um TC, TC restrito, STC, aprovação de alteração do projeto ou aprovação de projeto de reparação devem disponibilizar qualquer alteração das instruções de aeronavegabilidade permanente («ICA») elaboradas com o objetivo de assegurar a conformidade com o presente anexo a todos os operadores conhecidos da aeronave afetada e, mediante pedido, a qualquer outra pessoa obrigada a cumprir essas instruções, incluindo as entidades de gestão da aeronavegabilidade permanente. Para efeitos do presente regulamento, as ICA incluem também inspeções de tolerância aos danos (DTI), orientações para a avaliação da reparação (REG), um programa de prevenção e controlo da corrosão de base (CPCP) e uma lista das estruturas críticas no que se refere à fadiga (FCS) e secções relativas à limitação da aeronavegabilidade (ALS).

SUBPARTE B — AVIÕES

▼B

26.50 Assentos, camas, cintos de segurança e arneses

Os operadores dos grandes aviões utilizados no transporte aéreo comercial, com certificação de tipo datada de 1 de janeiro de 1958 ou posterior, devem assegurar que os assentos destinados à tripulação de voo e de cabina, bem como os respetivos sistemas de retenção, são configurados de modo a proporcionar um nível ótimo de proteção numa aterragem de emergência, embora permitindo as necessárias funções do ocupante e a sua rápida libertação.

▼M3

26.60 Aterragens de emergência — condições dinâmicas

Os operadores de grandes aviões utilizados no transporte aéreo comercial de passageiros, de tipo certificado em ou após 1 de janeiro de 1958, e cujo certificado individual de aeronavegabilidade tenha sido emitido pela primeira vez em ou após 26 de fevereiro de 2021, devem demonstrar, para cada projeto de assento homologado para ocupação durante a rolagem, a descolagem ou a aterragem, que o ocupante está protegido quando exposto a cargas resultantes de condições de aterragem de emergência. A demonstração deve ser efetuada por um dos seguintes meios:

a) realização de ensaios dinâmicos com êxito;

b) análise racional que proporcione segurança equivalente, com base em ensaios dinâmicos de um tipo de assento de conceção semelhante.

A obrigação prevista no primeiro parágrafo não se aplica aos seguintes assentos:

a) lugares de tripulação da cabina de pilotagem;

b) lugares em aviões de baixa ocupação envolvidos apenas em operações de transporte aéreo comercial não regular, a pedido;

c) lugares num modelo de avião enumerado no quadro A.1 do apêndice 1 e com um número de série do fabricante enumerado nesse quadro.

▼M5

26.100 Localização das saídas de emergência

Os operadores de grandes aviões utilizados no transporte aéreo comercial e que tenham uma versão operacional máxima superior a 19 lugares de passageiros com uma ou mais saídas de emergência desativadas devem assegurar que a(s) distância(s) entre as saídas restantes permanece(m) compatível/eis com uma evacuação efetiva, exceto no caso dos aviões de grande porte que tenham uma configuração de saída de emergência instalada e aprovada antes de 1 de abril de 1999.

▼B

26.105 Acesso às saídas de emergência

Os operadores dos grandes aviões utilizados no transporte aéreo comercial devem proporcionar meios que possibilitem a movimentação rápida e fácil dos passageiros entre os respetivos lugares e as saídas de emergência, em caso de evacuação de emergência.

26.110 Marcação das saídas de emergência

Os operadores dos grandes aviões utilizados no transporte aéreo comercial devem:

a) prever meios que facilitem a localização, a acessibilidade e o acionamento das saídas de emergência pelos ocupantes da cabina, nas condições previsíveis na cabina, em caso de evacuação de emergência;

b) prever meios que facilitem a localização e o acionamento das saídas de emergência por pessoal no exterior do avião, em caso de evacuação de emergência.

26.120 Iluminação interior de emergência e funcionamento das luzes de emergência

Os operadores dos grandes aviões utilizados no transporte aéreo comercial devem proporcionar meios que assegurem a sinalização luminosa das saídas, a iluminação geral da cabina e das zonas de saída e a indicação luminosa do caminho para as saídas ao nível do pavimento, a fim de facilitar a localização das saídas e a deslocação dos passageiros para elas, em caso de evacuação de emergência.

▼B

26.150 Interior dos compartimentos

Os operadores dos grandes aviões utilizados no transporte aéreo comercial devem atender ao seguinte:

a) os materiais e equipamentos utilizados em compartimentos ocupados pela tripulação ou pelos passageiros devem demonstrar características de inflamabilidade compatíveis com a minimização dos efeitos de incêndios a bordo e com a manutenção de condições de sobrevivência na cabina durante um período compatível com o necessário à evacuação da aeronave;

b) a proibição de fumar deve ser indicada com letreiros;

c) os recetáculos para lixo devem ser concebidos de modo a assegurar a contenção de combustões no seu interior; devem também conter letreiros a proibir o depósito de produtos de tabaco.

26.155 Inflamabilidade dos revestimentos do compartimento de carga

Os operadores dos grandes aviões utilizados no transporte aéreo comercial com certificação de tipo posterior a 1 de janeiro de 1958 devem assegurar que os revestimentos dos compartimentos de carga classe C ou classe D são constituídos por materiais capazes de impedir adequadamente que os efeitos de incêndios nesses compartimentos coloquem em perigo a aeronave ou os seus ocupantes.

▼M5

26.156 Materiais de isolamento térmico e acústico

Os operadores de grandes aviões utilizados no transporte aéreo comercial, de tipo certificado em 1 de janeiro de 1958 ou posteriormente a essa data, devem assegurar que:

a) Para grandes aviões cujo primeiro certificado individual de aeronavegabilidade tenha sido emitido antes de 18 de fevereiro de 2021, quando forem instalados novos materiais de isolamento térmico ou acústico de substituição, em ou após 18 de fevereiro de 2021, esses novos materiais têm características de resistência à propagação das chamas que impedem ou reduzem o risco de propagação das chamas no avião;

b) Para grandes aviões cujo primeiro certificado individual de aeronavegabilidade tenha sido emitido em ou após 18 de fevereiro de 2021, os materiais de isolamento térmico ou acústico têm características de resistência à propagação das chamas que impedem ou reduzem o risco de propagação das chamas no avião;

c) Para grandes aviões cujo primeiro certificado individual de aeronavegabilidade tenha sido emitido em ou após 18 de fevereiro de 2021 e com uma capacidade de transporte de 20 ou mais passageiros, os materiais de isolamento acústico e térmico (incluindo os meios de fixação dos materiais à fuselagem) instalados na metade inferior do avião, apresentam características de resistência à penetração das chamas que impedem ou reduzem o risco de penetração das chamas no avião após um acidente e que asseguram condições de sobrevivência na cabina durante um período necessário para evacuar o avião.

26.157 Conversão dos compartimentos da classe D

Os operadores de grandes aviões utilizados no transporte aéreo comercial, de tipo certificado em 1 de janeiro de 1958 ou posteriormente a essa data, devem assegurar que:

a) No caso dos grandes aviões cujo transporte envolva o transporte de passageiros, cada compartimento de carga ou bagagem de classe D, independentemente do seu volume, cumpra as especificações de certificação aplicáveis a um compartimento da classe C;

▼M5

b) No caso dos grandes aviões cujo transporte implique o transporte de carga, cada compartimento de carga da classe D, independentemente do seu volume, cumpra as especificações de certificação aplicáveis a um compartimento da classe C ou da classe E;

O presente ponto não se aplica aos operadores de um modelo de avião enumerado no quadro A.1 do apêndice 1 do presente anexo.

▼B

26.160 Proteção contra incêndios nos lavabos

Os operadores dos grandes aviões utilizados no transporte aéreo comercial com uma configuração operacional máxima superior a 19 lugares de passageiros devem atender ao seguinte:

Os lavabos devem estar equipados com:

a) meios de deteção de fumo;

b) meios de extinção automática de combustões nos recetáculos para lixo.

▼M1

26.170 Extintores

Os operadores dos grandes aviões devem assegurar que os seguintes extintores não utilizam halon como agente extintor:

a) extintores de incêndio incorporados em cada recipiente de resíduos sanitários para toalhas, papel ou resíduos em grandes aviões, cujo primeiro certificado individual de aeronavegabilidade tenha sido emitido em ou após 18 de fevereiro de 2020;

b) extintores portáteis em grandes aviões cujo primeiro certificado individual de aeronavegabilidade tenha sido emitido em ou após 18 de maio de 2019.

▼M5

26.175 Proteção contra incêndios no compartimento de carga

a) Para aviões de grande porte, bem como para pequenos aviões com um peso máximo à descolagem (MTOW) superior a 5 700 kg (12 500 lb), para os quais o certificado de aeronavegabilidade individual tenha sido emitido pela primeira vez em ou após 1 de janeiro de 2025, os titulares de:

— TC ou TC restrito; ou de

— STC ou de aprovações de alteração do projeto, se a alteração disser respeito às capacidades de proteção contra incêndios do compartimento de carga do avião,

devem disponibilizar informações sobre as características de projeto do avião associadas às capacidades de proteção contra incêndios do compartimento de carga a todos os operadores conhecidos desses aviões.

b) No caso dos pequenos aviões com um MTOW igual ou inferior a 5 700 kg (12 500 lb) e equipados com, pelo menos, um compartimento de carga separado da cabina de pilotagem e cujo primeiro certificado de aeronavegabilidade tenha sido emitido em ou após 1 de janeiro de 2025, os titulares de:

— TC ou TC restrito; ou de

▼M5

— STC ou de aprovações de alteração do projeto, se a alteração disser respeito às capacidades de proteção contra incêndios do compartimento de carga do avião,

devem disponibilizar informações sobre as características de projeto do avião associadas às capacidades de proteção contra incêndios do compartimento de carga para todos os compartimentos de carga separados da cabina de pilotagem a todos os operadores conhecidos desses aviões.

c) As informações disponibilizadas em conformidade com as alíneas a) e b) devem ser suficientemente pormenorizadas para apoiar os operadores na realização de uma avaliação dos riscos para o transporte de mercadorias no compartimento de carga.

As informações devem constar da documentação adequada do avião disponibilizada aos operadores e ser facilmente identificáveis pelo pessoal dos operadores responsável pela realização da avaliação dos riscos.

d) O titular da aprovação de projeto, que é obrigado a disponibilizar as informações em conformidade com as alíneas a) ou b), deve também disponibilizar alterações a essas informações a todos os operadores conhecidos dos aviões afetados pela alteração.

▼B

26.200 Avisador sonoro do trem de aterragem

Os operadores dos grandes aviões utilizados no transporte aéreo comercial devem assegurar a instalação de um avisador sonoro adequado do trem de aterragem, para reduzir significativamente a probabilidade de aterragens com o trem inadvertidamente recolhido.

▼M4

26.201 Pressão de enchimento dos pneus

Os operadores de grandes aviões devem minimizar o risco de um pneu ficar abaixo da sua pressão de enchimento mínima utilizável durante a operação.

▼M2

26.205 Sistema de alerta e de aviso de saída da pista

▼M5

a) Os operadores de grandes aviões utilizados no transporte aéreo comercial devem assegurar que todos os grandes aviões cujo certificado individual de aeronavegabilidade tenha sido emitido pela primeira vez em ou após 1 de julho de 2026, dispõem de um sistema de alerta e de aviso de saída de pista.

▼M2

b) Este sistema deve ser concebido de modo a reduzir o risco de uma saída longitudinal da pista durante a aterragem, alertando a tripulação de voo, a bordo e em terra, para o risco de o avião não parar dentro da distância disponível até ao fim da pista.

▼B

26.250 Sistemas de operação das portas do compartimento da tripulação de voo — incapacitação de um membro da tripulação

Os operadores dos grandes aviões utilizados no transporte aéreo comercial devem assegurar que os sistemas de operação das portas do compartimento da tripulação de voo, quando existam, dispõem de meios de abertura alternativos, a fim de facilitar o acesso dos membros da tripulação de cabina ao compartimento da tripulação de voo em caso de incapacidade de um membro da tripulação de voo.

▼M5

26.300 Programa de integridade contínua estrutural para as estruturas de aviões envelhecidas — requisitos gerais

a) O titular de um TC ou de um TC restrito para um grande avião certificado em 1 de janeiro de 1958, ou posteriormente a essa data, cujo pedido de TC tenha sido apresentado antes de 1 de janeiro de 2019, deverá estabelecer um programa de integridade contínua estrutural para as estruturas de avião envelhecidas, que cumpra os requisitos estabelecidos nos pontos 26.301 a 26.309.

b) A alínea a) não é aplicável a um modelo de grande avião para o qual tenha sido emitido um TC antes de 26 de fevereiro de 2021 e que cumpra qualquer uma das seguintes condições:

i) consta do quadro A.1 do apêndice 1 do presente anexo;

ii) deixou de ser operado após 26 de fevereiro de 2021;

iii) não foi certificado para realizar operações civis com uma carga útil ou passageiros;

iv) foi-lhe emitido um TC restrito antes de 26 de fevereiro de 2021 em conformidade com os requisitos de tolerância aos danos, desde que não seja operado para além de 75 % do seu objetivo de serviço de conceção e que seja operado principalmente em apoio da operação de fabrico do titular da certificação;

v) foi-lhe emitido um TC restrito e foi concebido principalmente para combate de incêndios;

As exceções previstas na alínea b), subalíneas ii) a v), só são aplicáveis depois de o titular de um TC ou de um TC restrito apresentar à Agência antes de 27 de maio de 2021, para aprovação, uma lista que identifique o tipo e os modelos, variações ou números de série do avião, indicando as razões pelas quais o avião foi incluído nessa lista.

c) Para um modelo de grande avião para o qual tiver sido emitido um primeiro certificado-tipo pela primeira vez antes de 26 de fevereiro de 2021 e para o qual uma alteração ou reparação existente não esteja nem venha a estar incorporada em nenhum avião em serviço em 26 de fevereiro de 2022 ou posteriormente, o ponto 26.307, alínea a), subalíneas ii) e iii), e o ponto 26.308, alínea a), subalínea ii), não se aplicam se, antes de 26 de fevereiro de 2022, o titular de um TC ou de um TC restrito apresenta à Agência, para aprovação, a lista de todas as alterações e reparações.

▼M2

26.301 Plano de conformidade para os titulares de TC(R)

a) ►M5 O titular de um TC ou de um TC restrito para um grande avião certificado a 1 de janeiro de 1958, ou posteriormente a essa data, cujo pedido de TC tenha sido apresentado antes de 1 de janeiro de 2019, deve: ◄

i) estabelecer um plano de conformidade para a integridade contínua estrutural que descreva a demonstração planeada da conformidade com os requisitos estabelecidos nos pontos 26.302 a 26.309;

ii) apresentar à Agência o plano de conformidade para a integridade contínua estrutural referido na subalínea i) antes de 27 de maio de 2021, para aprovação.

b) O requerente de um TC ou de um TC restrito, referido no artigo 1.º, n.º 2, alínea c), deve:

i) estabelecer um plano de conformidade para a integridade contínua estrutural que descreva a demonstração planeada da conformidade com os requisitos estabelecidos nos pontos 26.303 a 26.306;

ii) apresentar à Agência o plano de conformidade para a integridade contínua estrutural referido na subalínea i) antes de 27 de maio de 2021 ou, se esta for posterior, antes da emissão do certificado, para aprovação.

26.302 Avaliação de fadiga e de tolerância aos danos

▼M5

a) O titular de um TC ou de um TC restrito, no caso de um grande avião certificado para o transporte de 30 passageiros ou mais, ou com uma capacidade de carga útil de 3 402 kg (7 500 lbs) ou superior, certificado em 1 de janeiro de 1958, ou posteriormente a essa data, cujo pedido de TC tenha sido apresentado antes de 1 de janeiro de 2019, deve efetuar uma avaliação da fadiga e de tolerância aos danos da estrutura do avião e desenvolver uma DTI que evite falhas catastróficas devidas à fadiga durante a vida útil do avião.

▼M2

b) Se a documentação que descreve a DTI a que se refere a alínea a) já tiver sido aprovada pela Agência em conformidade com o anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012, o titular de um TC ou de um TC restrito deve apresentar essa documentação à Agência antes de 26 de fevereiro de 2023, para aprovação.

▼M5

26.303 Limite de validade

a) O titular de um TC ou de um TC restrito para um grande avião certificado a 1 de janeiro de 1958, ou posteriormente a essa data, cujo pedido de TC tenha sido apresentado antes de 1 de janeiro de 2019, certificado com um peso máximo à descolagem (MTOW) superior a 34 019 kg (75 000 lbs), deve:

i) estabelecer um limite de validade (LOV) e incluir o LOV numa ALS alterada;

ii) identificar ações de manutenção existentes e novas das quais o LOV dependa, e desenvolver as informações de serviço necessárias para executar essas ações de manutenção e apresentar à Agência as informações sobre o serviço para as ações de manutenção, de acordo com um calendário vinculativo acordado com a Agência.

▼M5

As configurações estruturais do avião a avaliar para efeitos de estabelecimento do LOV devem incluir todas as variações dos modelos e derivados aprovados no âmbito do TC antes de 26 de fevereiro de 2021, bem como todas as mudanças estruturais e substituições das estruturas dos referidos aviões exigidas por uma diretiva de aeronavegabilidade emitida antes de 26 de fevereiro de 2021.

Em derrogação ao disposto na subalínea ii), não é exigido ao titular de um TC ou de um TC restrito para um grande avião que apresente à Agência as informações de serviço relativas a uma ação de manutenção aplicável a um modelo de grande avião que deixará de ser operado após a data prevista para a prestação das informações relativas a essa ação de manutenção. Para que esta derrogação produza efeitos, o titular de um TC ou de um TC restrito deve informar a Agência, o mais tardar, na data em que o modelo de avião deixa de ser operado.

b) O titular do TC ou de um TC restrito deve apresentar à Agência, para aprovação, o LOV estabelecido em conformidade com a alínea a) e a alteração da ALS referida na mesma alínea, juntamente com o prazo vinculativo, antes do termo dos prazos estabelecidos nas subalíneas i) a iii):

i) 26 de agosto de 2022 para a estrutura crítica no- que se refere à fadiga, com uma base de certificação que não inclui uma avaliação da tolerância aos danos;

ii) 26 de fevereiro de 2026 para uma estrutura de avião sujeita a um ensaio contínuo de fadiga à data de aplicabilidade do presente regulamento de alteração;

iii) 26 de fevereiro de 2025 para todas as outras estruturas do avião.

c) O requerente de um TC ou de um TC restrito, tal como referido no artigo 1.º n.º 2, alínea c), para um avião de grande porte com um MTOW superior a 34 019 kg (75 000 lb), deve:

i) estabelecer um LOV e incluir o LOV numa ALS;

ii) identificar ações de manutenção existentes e novas das quais o LOV dependa, e desenvolver as informações de serviço necessárias para executar essas ações de manutenção e apresentar à Agência as informações sobre o serviço para as ações de manutenção, de acordo com um calendário vinculativo acordado com a Agência.

d) O requerente de um TC ou de um TC restrito, tal como referido no artigo 1.º, n.º 2, alínea c), deve submeter à Agência, para aprovação, o LOV, estabelecido em conformidade com a alínea c), bem como a ALS a que se refere a mesma alínea, juntamente com o prazo vinculativo:

i) antes da data aprovada pela Agência no plano do requerente para a conclusão dos ensaios e análises de qualquer estrutura do avião que exija novos ensaios de fadiga em grande escala para apoiar o estabelecimento da LOV;

ii) antes de 26 de fevereiro de 2025 para todas as outras estruturas do avião.

▼M5

26.304 Programa de prevenção e controlo da corrosão

a) O titular de um TC ou de um TC restrito para um grande avião certificado a 1 de janeiro de 1958, ou posteriormente a essa data, cujo pedido de TC tenha sido apresentado antes de 1 de janeiro de 2019, deve estabelecer um programa de prevenção e controlo da corrosão de base (CPCP).

b) Salvo se o CPCP de base previsto na alínea a) já tiver sido aprovado pela Agência em conformidade com a secção 21.A.3B, alínea c), ponto 1, do anexo I (Parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012, ou num relatório do comité de revisão da manutenção (MRBR) aprovado pela Agência, o titular de um TC ou de um TC restrito deve apresentar o CPCP à Agência antes de 26 de fevereiro de 2023, para aprovação.

c) O requerente de um TC ou de um TC restrito, tal como referido no artigo 1.º n.º 2, alínea c), deve estabelecer, para um avião de grande porte um CPCP de base antes da emissão do TC.

26.305 Validade do programa de integridade contínua estrutural

a) O titular de um TC ou de um TC restrito para um grande avião certificado em 1 de janeiro de 1958, ou posteriormente a essa data, cujo pedido de TC tenha sido apresentado antes de 1 de janeiro de 2019, deve estabelecer e adotar um procedimento que assegure a validade do programa de integridade contínua estrutural ao longo da totalidade da vida útil do avião, tendo em conta a experiência de serviço e as operações em curso.

b) O titular de um TC ou de um TC restrito deve apresentar à Agência uma descrição do processo referido na alínea a) antes de 26 de fevereiro de 2023 para aprovação. O titular de um TC ou de um TC restrito deve aplicar o procedimento no prazo de seis meses após a sua aprovação pela Agência.

c) O requerente de um TC ou de um TC restrito, tal como referido no artigo 1.º, n.º 2, alínea c), para um grande avião, deve estabelecer e aplicar um procedimento que garanta que o programa de integridade estrutural continua a ser válido durante toda a vida útil do avião, tendo em conta a experiência de serviço e as operações em curso. Deve apresentar à Agência uma descrição do procedimento antes de 26 de fevereiro de 2023, ou antes da emissão do certificado, consoante o que ocorrer mais tarde, para aprovação, e deve implementar o procedimento no prazo de seis meses após a sua aprovação pela Agência.

26.306 Estruturas de base críticas no que se refere à fadiga

a) O titular de um TC ou de um TC restrito para um grande avião certificado em 1 de janeiro de 1958, ou posteriormente a essa data, cujo pedido de TC tenha sido apresentado antes de 1 de janeiro de 2019, e certificado para o transporte de 30 ou mais passageiros, ou com uma capacidade de carga útil de 3 402 kg (7 500 libras) ou mais, deve identificar e enumerar as estruturas de base críticas no que se refere à fadiga (FCBS) para todas as variações dos modelos de avião e derivados incluídos no TC ou no TC restrito.

▼M5

b) O titular de um TC ou de um TC restrito deve apresentar à Agência a lista das estruturas referida na alínea a) antes de 26 de agosto de 2021 para aprovação.

c) Após a aprovação da lista referida na alínea a) pela Agência, o titular de um TC ou de um TC restrito deve disponibilizá-la aos titulares de um STC ou de uma aprovação de grande alteração que sejam obrigados a cumprir o disposto no ponto 26.330, bem como a todos os operadores conhecidos desses aviões e, mediante pedido, às entidades responsáveis pela gestão da aeronavegabilidade permanente, a fim de apoiar os operadores obrigados a cumprir o disposto no ponto 26.370.

d) O requerente de um TC ou de um TC restrito, tal como referido no artigo 1.º, n.º 2, alínea c), para um grande avião a certificar para o transporte de 30 ou mais passageiros, ou com uma capacidade de carga útil de 3 402 kg (7 500 libras), ou mais, deve identificar e enumerar as estruturas de base críticas no que se refere à fadiga (FCBS) para todas as variações dos modelos de avião e derivados incluídos no TC ou no TC restrito. Deve apresentar a lista dessas estruturas à Agência antes de 26 de agosto de 2021 ou antes da emissão do certificado, consoante o que ocorra mais tarde, para aprovação.

e) Após a aprovação da lista referida na alínea d) pela Agência, o titular de um TC ou de um TC restrito, tal como referido no artigo 1.º, n.º 2, alínea c), deve disponibilizá-la a todos os operadores conhecidos de tais aviões e, mediante pedido, às entidades responsáveis pela gestão da aeronavegabilidade permanente, a fim de apoiar os operadores obrigados a cumprir o disposto no ponto 26.370.

26.307 Dados sobre a tolerância aos danos para as alterações existentes das estruturas críticas no que se refere à fadiga

a) O titular de um TC ou de um TC restrito para um grande avião certificado em 1 de janeiro de 1958, ou posteriormente a essa data, para o transporte de 30 passageiros ou mais, ou com uma capacidade de carga útil de 3 402 kg (7 500 lbs), ou mais, para as alterações e a estrutura crítica no que se refere à fadiga modificada (FCMS) existente em 26 de fevereiro de 2021 deve:

i) analisar as alterações de projeto existentes e identificar todas as alterações que afetem a FCBS em conformidade com o ponto 26.306;

ii) para cada alteração identificada em conformidade com a subalínea i), identificar qualquer FCMS associada;

iii) para cada alteração identificada nos termos da subalínea i), proceder a uma avaliação da tolerância aos danos e estabelecer e documentar as inspeções de tolerância aos danos associadas.

b) O titular de um TC ou de um TC restrito deve apresentar à Agência a lista de todas as estruturas críticas no que se refere à fadiga modificadas (FCMS), identificadas em conformidade com a alínea a), subalínea ii), antes de 26 de fevereiro de 2022, para aprovação;

▼M5

c) O titular de um TC ou de um TC restrito deve apresentar à Agência os dados sobre tolerância aos danos, incluindo a DTI, resultantes da avaliação efetuada em conformidade com a alínea a), subalínea iii), antes de 26 de agosto de 2022, para aprovação;

d) Após a aprovação da lista de FCMS referida na alínea b) pela Agência, o titular de um TC ou de um TC restrito deve disponibilizá-la aos titulares de um STC ou de uma aprovação de grande alteração que sejam obrigados a cumprir o disposto no ponto 26.330, bem como a todos os operadores conhecidos desses aviões e, mediante pedido, às entidades responsáveis pela gestão da aeronavegabilidade permanente, a fim de apoiar os operadores obrigados a cumprir o disposto no ponto 26.370.

26.308 Dados sobre tolerância aos danos para reparações existentes das estruturas críticas no que se refere à fadiga

a) O titular de um TC ou de um TC restrito para um grande avião certificado em 1 de janeiro de 1958, ou posteriormente a essa data, para o transporte de 30 passageiros ou mais, ou com uma capacidade de carga útil de 3 402 kg (7 500 lbs), ou mais, para reparações publicadas existentes em 26 de fevereiro de 2021 deve:

i) analisar os dados relativos à reparação e identificar cada reparação especificada nos dados que afetam o FCBS e o FCMS identificados em conformidade com o ponto 26.306, alínea a) e com o ponto 26.307alínea a), subalínea ii);

ii) efetuar uma avaliação da tolerância aos danos para cada reparação identificada em conformidade com a subalínea i), a menos que tal já tenha sido anteriormente realizado.

b) O titular de um TC ou de um TC restrito deve apresentar à Agência os dados sobre tolerância aos danos, incluindo as DTI, resultantes da avaliação efetuada em conformidade com a alínea a), subalínea ii), antes de 26 de maio de 2022, para aprovação, a menos que já tenham sido aprovados em conformidade com o anexo I (parte 21), ponto 21.A.435, alínea b), ponto 2, do Regulamento (UE) n.º 748/2012 antes de 26 de agosto de 2022.

26.309 Orientações para a avaliação da reparação

a) O titular de um TC ou de um TC restrito para um grande avião certificado em 1 de janeiro de 1958, ou posteriormente a essa data, para o transporte de 30 passageiros ou mais, ou com uma capacidade de carga útil de 3 402 kg (7 500 lbs), ou mais, para o qual o TC ou o TC restrito tenha sido emitido antes de 11 de janeiro de 2008, deve elaborar orientações para a avaliação da reparação (REG) destinadas a estabelecer:

i) um processo de realização de inquéritos sobre o avião afetado que permita a identificação e documentação de todas as reparações existentes que afetem a estrutura crítica no que se refere à fadiga, identificada em conformidade com o ponto 26.306alínea a) e com o ponto 26.307alínea a), subalínea ii);

ii) um processo que permita aos operadores e entidades responsáveis pela gestão da aeronavegabilidade permanente obterem uma DTI para reparações identificadas em conformidade com a subalínea i);

iii) um calendário de execução que preveja prazos para a realização de inquéritos aos aviões, a obtenção de DTI e a integração das DTI no programa de manutenção do avião.

b) O titular de um TC ou de um TC restrito deve apresentar à Agência as REG desenvolvidas em conformidade com a alínea a) antes de 26 de fevereiro de 2023, para aprovação.

▼M5

26.330 Dados sobre tolerância aos danos para os certificados-tipo suplementares (STC) existentes, outras alterações importantes e reparações existentes que afetem esses STC ou essas alterações

a) Um titular de um STC emitido antes de 26 de fevereiro de 2021, ou um titular de uma aprovação de grande alteração que tenha sido considerada aprovada em conformidade com o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 748/2012, para grandes aviões certificados em ou após 1 de janeiro de 1958 para transportar 30 ou mais passageiros, ou com uma capacidade de carga útil igual ou superior a 3 402 kg (7 500 lb), deve abordar os efeitos adversos dessas alterações e reparações na estrutura do avião para apoiar a conformidade com o ponto 26.370, alínea a), subalínea ii), e cumprir os requisitos estabelecidos nos pontos 26.331 a 26.334.

b) A alínea a) não se aplica às grandes alterações e grandes reparações de um modelo de grande avião certificado pela primeira vez antes de 26 de fevereiro de 2021 e que cumpra qualquer uma das seguintes condições:

i) consta do quadro A.1 do apêndice 1 do presente anexo;

ii) deixou de ser operado após 26 de fevereiro de 2021;

iii) não foi certificado para realizar operações civis com uma carga útil ou passageiros;

iv) possua um TC restrito e tenha sido certificado em conformidade com os requisitos de tolerância a danos, desde que não seja explorado para além de 75 % do seu objetivo de serviço de conceção e que seja operado principalmente em apoio da operação de fabrico dos titulares do TC;

v) foi-lhe emitido um TC restrito e foi concebido principalmente para combate de incêndios;

c) A alínea a) não se aplica às grandes alterações e grandes reparações de um modelo de grande avião certificado pela primeira vez antes de 26 de fevereiro de 2021, se as alterações ou reparações não estiverem nem vierem a estar incorporadas em nenhum grande avião em serviço em 26 de agosto de 2022 ou posteriormente.

d) As exceções previstas nas subalíneas ii) a v), da alínea b), e na alínea c), só são aplicáveis depois de o titular da autorização de alteração apresentar à Agência uma lista de alterações que afetam a FCBS, juntamente com informações que expliquem as razões pelas quais cada alteração foi incluída na lista, antes de 26 de fevereiro de 2022 para aprovação.

26.331 Plano de conformidade para os titulares de STC

O titular da aprovação a que se refere o ponto 26.330, alínea a), deve:

a) Estabelecer um plano de conformidade que satisfaça os requisitos dos pontos 26.332 a 26.334;

b) Apresentar à Agência o plano de conformidade referido na alínea a) antes de 25 de agosto de 2021, para aprovação.

▼M5

26.332 Identificação das alterações que afetam as estruturas críticas- no que se refere à fadiga

a) O titular da aprovação a que se refere o ponto 26.330, alínea a), deve:

i) analisar as alterações e identificar as alterações que afetam as FCBS;

ii) para cada alteração identificada em conformidade com a subalínea i), identificar qualquer FCMS associada;

iii) identificar as reparações publicadas que afetam cada alteração identificada nos termos da subalínea i).

b) No caso de uma aprovação de alteração emitida em ou após 1 de setembro de 2003, o titular da aprovação a que se refere a alínea a) deve elaborar e apresentar à Agência, para aprovação, uma lista das alterações e da FCMS identificada em conformidade com a alínea a), subalíneas i) e ii), antes de 26 de fevereiro de 2022, e, após aprovação pela Agência, disponibilizar a lista a todos os operadores conhecidos desses aviões e, mediante pedido, às organizações responsáveis pela gestão da aeronavegabilidade permanente, a fim de apoiar os operadores obrigados a cumprir o disposto no ponto 26.370, alínea a), subalínea ii).

c) No caso de uma aprovação de alteração emitida antes de 1 de setembro de 2003, o titular da aprovação a que se refere a alínea a) deve:

i) elaborar e apresentar à Agência uma lista das alterações identificadas em conformidade com a alínea a), subalínea i), antes de 26 de fevereiro de 2022, para aprovação;

ii) a pedido dos operadores e das organizações responsáveis pela gestão da aeronavegabilidade permanente, a fim de apoiar os operadores obrigados a cumprir o disposto no ponto 26.370, alínea a), subalínea ii), identificar e enumerar quaisquer FCMS associadas às alterações e submeter estes dados à Agência no prazo de 12 meses a contar do pedido, para aprovação;

iii) após a aprovação de quaisquer dados apresentados em conformidade com a alínea c), subalíneas i) e ii), disponibilizar esses dados a todos os operadores conhecidos desses aviões e, mediante pedido, às entidades responsáveis pela gestão da aeronavegabilidade permanente, a fim de apoiar os operadores obrigados a cumprir o disposto no ponto 26.370 alínea a), subalínea ii).

26.333 Dados sobre tolerância aos danos para STC e reparações que afetam os STC aprovados em 1 de setembro de 2003 ou após essa data

a) No caso de uma aprovação de alteração emitida em 1 de setembro de 2003, ou após essa data, o titular da aprovação a que se refere o ponto 26.330, alínea a), deve:

i) no que se refere às alterações e reparações publicadas, identificadas nos termos das subalíneas i) e iii) da alínea a) do ponto 26.332, respetivamente, proceder a uma avaliação da tolerância aos danos;

ii) estabelecer e documentar a DTI associada, a menos que tal já tenha sido efetuado;

▼M5

b) O titular de uma aprovação a que se refere a alínea a) deve apresentar à Agência os dados sobre tolerância aos danos resultantes da avaliação efetuada em conformidade com a alínea a), subalínea i), antes de 26 de fevereiro de 2023, para aprovação, exceto se já tiverem sido aprovados em conformidade com o ponto 21.B.111 do anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012.

c) Em derrogação à alínea b), no caso de alterações que não tenham um requisito de avaliação da tolerância aos danos na base de certificação, o titular da aprovação referido na alínea a) deve apresentar à Agência os dados sobre tolerância aos danos, resultantes da avaliação da tolerância aos danos efetuada em conformidade com a alínea a), nos seguintes prazos, consoante o que ocorrer mais tarde, para aprovação:

i) antes de um avião com essa alteração incorporada ser operado em conformidade com o anexo IV (parte-CAT) do Regulamento (UE) n.º 965/2012; ou

ii) antes de 26 de fevereiro de 2023.

26.334 Dados sobre tolerância aos danos para STC e outras grandes alterações e reparações que os afetem ou alterações aprovadas antes de 1 de setembro de 2003

a) A pedido dos operadores e das entidades responsáveis pela gestão da aeronavegabilidade permanente, para apoiar a conformidade com o ponto 26.370, alínea a), subalínea ii), para uma aprovação de alteração emitida antes de 1 de setembro de 2003, o titular da aprovação a que se refere o ponto 26.330, alínea a), deve:

i) no que se refere às alterações e reparações publicadas, identificadas nos termos das subalíneas i) e iii) da alínea a) do ponto 26.332, respetivamente, proceder a uma avaliação da tolerância aos danos;

ii) estabelecer e documentar a DTI associada, a menos que tal já tenha sido efetuado;

b) O titular da aprovação referido na alínea a) deve apresentar à Agência os dados de tolerância aos danos resultantes da avaliação efetuada em conformidade com a alínea a), subalínea i):

i) no prazo de 24 meses a contar da receção de um pedido de aprovação, para os pedidos recebidos antes de 26 de fevereiro de 2023; ou

ii) antes de 26 de fevereiro de 2025 ou no prazo de 12 meses a contar da receção de um pedido de aprovação, consoante o que ocorrer mais tarde, no caso dos pedidos recebidos em ou após 26 de fevereiro de 2023.

26.370 Programa de manutenção

a) Os operadores de grandes aviões certificados em ou após 1 de janeiro de 1958 devem assegurar que os programas de manutenção desses aviões incluam:

i) para aviões de grande porte certificados para o transporte de 30 passageiros ou mais, ou com uma capacidade de carga útil superior a 3 402 kg (7 500 lb), DTI aprovadas;

▼M5

ii) para os grandes aviões operados em conformidade com o anexo IV (parte-CAT) do Regulamento (UE) n.º 965/2012 e certificados para o transporte de 30 ou mais passageiros ou com uma capacidade de carga útil superior a 3 402 kg (7 500 lbs), um meio para fazer face aos efeitos adversos que as reparações e as alterações possam ter sobre a estrutura crítica no que se refere à fadiga e as inspeções previstas na alínea a), subalínea i);

iii) para grandes aviões certificados com um MTOW superior a 34 019 kg (75 000 lb), um LOV aprovado;

iv) um CPCP;

b) Os prazos a seguir indicados aplicam-se à obrigação referida na alínea a):

i) o programa de manutenção das aeronaves deve ser revisto de modo a cumprir os requisitos da alínea a), subalíneas i), ii) e iv) antes de 26 de fevereiro de 2024 ou antes de operar o avião, consoante o que ocorrer mais tarde;

ii) o programa de manutenção das aeronaves deve ser revisto para cumprir os requisitos da alínea a), subalínea iii), antes de 26 de agosto de 2021, ou seis meses após a publicação do LOV, ou antes de operar o avião, consoante o que ocorrer mais tarde;

c) Para um modelo de grande avião certificado pela primeira vez antes de 26 de fevereiro de 2021 e:

i) que tenha deixado de ser operado após 26 de fevereiro de 2024, não sendo de aplicação as subalíneas i), ii) e iv) da alínea a);

ii) que tenha deixado de ser operado após 26 de agosto de 2021, não se aplica a alínea a), subalínea iii);

iii) ao qual tenha sido emitido um TC restrito antes de 26 de fevereiro de 2021 em conformidade com os requisitos de tolerância aos danos, desde que não seja operado para além de 75 % do seu objetivo de serviço de conceção e que seja operado principalmente em apoio da operação de fabrico dos titulares da certificação, não sendo de aplicação as subalíneas i), ii), e iv) da alínea a);

d) Para um modelo de grande avião com um TC restrito emitido antes de 26 de fevereiro de 2021 e cujo objetivo primário seja o combate a incêndios, não se aplicam as subalíneas i) e ii) da alínea a).

▼M4

SUBPARTE C

HELICÓPTEROS

▼M1

26.400 Extintores

Os operadores dos grandes helicópteros devem assegurar que os seguintes extintores não utilizam halon como agente extintor:

a) extintores de incêndio incorporados em cada recipiente de resíduos sanitários para toalhas, papel ou resíduos em grandes helicópteros, cujo certificado individual de aeronavegabilidade tenha primeiro sido emitido em ou após 18 de fevereiro de 2020;

b) extintores portáteis em grandes helicópteros cujo certificado individual de aeronavegabilidade tenha primeiro sido emitido em ou após 18 de maio de 2019.

▼M5

26.405 Proteção contra incêndios no compartimento de carga

a) No caso tanto de pequenos como de grandes helicópteros equipados com, pelo menos, um compartimento de carga separado da cabina de pilotagem e cujo primeiro certificado de aeronavegabilidade tenha sido emitido em ou após 1 de janeiro de 2025, os titulares de:

— TC ou TC restrito; ou de

— STC ou de aprovações de alteração do projeto, se a alteração disser respeito às capacidades de proteção contra incêndios do compartimento de carga do helicóptero,

devem disponibilizar informações sobre as características de projeto do helicóptero associadas às capacidades de proteção contra incêndios do compartimento de carga para todos os compartimentos de carga separados da cabina de pilotagem a todos os operadores conhecidos desses helicópteros.

b) As informações disponibilizadas em conformidade com a alínea a) devem ser suficientemente pormenorizadas para apoiar os operadores na realização de uma avaliação dos riscos para o transporte de mercadorias no compartimento de carga.

As informações devem constar da documentação adequada do helicóptero disponibilizada aos operadores e ser facilmente identificáveis pelo pessoal dos operadores responsável pela realização da avaliação dos riscos.

c) O titular da aprovação de projeto, que é obrigado a disponibilizar as informações em conformidade com a alínea a), deve também disponibilizar alterações a essas informações a todos os operadores conhecidos dos helicópteros afetados pela alteração.

▼M4

26.410 Comandos de emergência para operação subaquática

Os operadores de pequenos helicópteros e de grandes helicópteros que, em conformidade com a secção CAT.IDE.H.320, alínea a), do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 965/2012, sejam concebidos para amarar ou certificados para amaragem, devem assegurar que todos os comandos de emergência para operação subaquática se encontram marcados com o método de operação, bem como com faixas amarelas e pretas.

26.415 Saídas de emergência subaquáticas

a) Os operadores de pequenos helicópteros e de grandes helicópteros que, em conformidade com a secção CAT.IDE.H.320, alínea a), do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 965/2012, sejam concebidos para amarar ou certificados para amaragem, devem assegurar que:

(1) É possível para os ocupantes identificar facilmente os meios para acionar todas as saídas de emergência subaquáticas, a fim de facilitar a saída em caso de amaragem ou de capotagem;

(2) Está disponível uma saída de emergência subaquática de cada lado do helicóptero para cada unidade (ou parte de uma unidade) de quatro lugares de passageiros, a menos que a saída de emergência subaquática seja suficientemente grande para permitir a saída simultânea de dois passageiros;

(3) Os bancos de passageiros estão localizados em relação às saídas de emergência subaquáticas referidas no ponto (2) de modo a facilitar a fuga dos passageiros em caso capotagem do helicóptero, com consequente alagamento da cabina.

▼M4

b) Os operadores de pequenos helicópteros da categoria A e de grandes helicópteros que, em conformidade com a secção CAT.IDE.H.320, alínea a), do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 965/2012, sejam concebidos para amarar ou certificados para amaragem, devem assegurar que:

(1) Todas as saídas de emergência, incluindo as da tripulação, bem como as portas, janelas ou outras aberturas adequadas para serem usadas para evacuação subáquatica, permanecem utilizáveis em situações de emergência;

(2) É disponibilizado um meio automático para identificar facilmente a periferia das aberturas de todas as saídas de emergência subaquáticas em todas as condições de iluminação; Essa sinalização deve ser concebida de modo a permanecer visível em caso de capotagem do helicóptero ou de submersão da cabina.

26.420 Equipamento de emergência para voo sobre a água

a) Os operadores de pequenos helicópteros e de grandes helicópteros obrigados a cumprir os requisitos da secção CAT.IDE.H.300 do anexo IV, da secção NCC.IDE.H.227 do anexo VI ou da secção SPO.IDE.H.199 do anexo VIII do Regulamento (UE) n.º 965/2012 devem assegurar que cada jangada salva-vidas insuflada dispõe de meios para a manter perto do helicóptero, bem como de um meio adicional para manter a jangada salva-vidas insuflada ligada ao helicóptero a uma distância que não constitua um perigo para a própria jangada salva-vidas nem para as pessoas a bordo. No caso de o helicóptero se submergir totalmente, ambos os meios de retenção da jangada salva-vidas devem partir-se antes de o helicóptero se submergir, mesmo quando a jangada salva-vidas estiver vazia.

b) Os operadores de pequenos helicópteros e de grandes helicópteros que, em conformidade com a secção CAT.IDE.H.320, alínea a), do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 965/2012, tenham de ser concebidos para amarar ou certificados para amaragem, devem assegurar que estão previstas disposições de estiva que acomodem um meio de conservação da vida para cada ocupante do helicóptero facilmente ao alcance de cada ocupante quando sentado, a menos que os ocupantes sejam sempre obrigados a usá-los enquanto se encontram a bordo do helicóptero.

c) Os operadores de grandes helicópteros que, nos termos da secção SPA.HOFO.165, alínea d), do anexo V do Regulamento (UE) n.º 965/2012, sejam obrigados a dispor de um ou mais jangadas salva-vidas, devem assegurar que esta(s):

(1) é(são) acionável(is) à distância, e que os meios de acionamento da(s) jangada(s) salva-vidas, se encontram facilmente ao alcance da tripulação de voo, dos ocupantes da cabina de passageiros e de quaisquer sobreviventes na água, estando o helicóptero em posição vertical flutuante ou em posição de capotagem;

(2) possam ser acionadas de forma fiável com o helicóptero em qualquer posição flutuante razoavelmente previsível, incluindo a posição de capotagem, e em condições marítimas substanciadas de resistência à capotagem.

▼M4

26.425 Fornecimento de condições marítimas substanciadas

a) O titular de um certificado-tipo para um pequeno helicóptero ou um grande helicóptero deve assegurar que as condições substanciadas para resistência à capotagem bem como quaisquer informações associadas relativas à certificação de amaragem ou às disposições relativas à flutuação de emergência, são incluídas no manual de voo da aeronave de asas rotativas (RFM) e fornecidas a todos os operadores.

b) O titular de um certificado de tipo suplementar para um sistema de flutuação de emergência instalado num pequeno helicóptero ou num helicóptero de grande porte deve assegurar que as condições comprovadas no mar para a resistência à dimensão das capas, bem como quaisquer informações conexas relativas à certificação da amarração por imersão ou às disposições relativas à flutuação de emergência, são incluídas no RFM e fornecidas a todos os operadores.

26.430 Resistência de um sistema de flutuação de emergência a danos

a) Operadores de pequenos helicópteros ou de grandes helicópteros com primeiro certificado individual de aeronavegabilidade emitido em ou após 9 de agosto de 2025 e que, em conformidade com a secção CAT.IDE.H.320, alínea a), do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 965/2012, sejam concebidos para amarar ou certificados para amaragem, devem assegurar que, se o helicóptero incluir um sistema de flutuação de emergência estivado, os efeitos sobre o êxito da instalação e retenção dos sistemas de flutuação de emergência resultantes de eventuais danos causados por um impacto na água são minimizados no projeto na medida do possível.

b) Os operadores de pequenos helicópteros ou de grandes helicópteros com sistemas de flutuação de emergência estivados instalados pela primeira vez em ou após 9 de agosto de 2025 que requeiram, em conformidade com o disposto na secção CAT.IDE.H.320, alínea a), do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 965/2012, certificação para amaragem, devem assegurar que os efeitos sobre o êxito da instalação e retenção dos sistemas de flutuação de emergência resultantes de eventuais danos causados por um impacto na água são minimizados no projeto na medida do possível.

26.431 Determinação da robustez dos projetos de sistema de flutuação de emergência

a) Um operador de um pequeno helicóptero ou de um grande helicóptero que, em conformidade com a secção CAT.IDE.H.320, alínea a), do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 965/2012, seja concebido para amarar ou certificado para amaragem, pode solicitar à pessoa a que se refere a alínea b) que preste os serviços a que se refere a alínea c), se estiverem preenchidas ambas as seguintes condições:

1) O operador deve demonstrar a conformidade com o ponto 26.430 do presente anexo;

2) A robustez do sistema de flutuação de emergência em caso de impacto na água não foi demonstrada no âmbito do certificado-tipo ou do certificado-tipo suplementar desse helicóptero.

b) Devem prestar os serviços a que se refere a alínea c) as seguintes pessoas:

1) o titular do certificado de tipo, se o sistema de flutuação de emergência estiver incluído no projeto de tipo;

2) o titular do certificado-tipo suplementar, se o sistema de flutuação de emergência for certificado através de um certificado-tipo suplementar.

▼M4

c) A pessoa referida na alínea b) deve:

1) Determinar que os efeitos sobre o êxito da instalação e retenção do sistema de flutuação de emergência, resultantes de eventuais danos causados por um impacto na água, sejam minimizados, na medida do possível;

2) Determinar que os efeitos referidos na alínea c), ponto 1), são tidos em conta no projeto do sistema de flutuação de emergência;

3) Fornecer uma avaliação ao operador.

26.435 Instalação automática de um sistema de flutuação de emergência

a) Os operadores de pequenos helicópteros que, em conformidade com a secção CAT.IDE.H.320, alínea a), do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 965/2012, sejam concebidos para amarar ou certificados para amaragem, devem assegurar que, em caso de se encontrar instalado e estivado durante o voo um sistema de flutuação de emergência, este deve ser automaticamente acionado ao contacto com a água.

b) Os operadores de helicópteros de pequena categoria A e de grandes helicópteros cujo projeto requeira, em conformidade com a secção CAT.IDE.H.320, alínea a), do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 965/2012, amarar ou certificação para amaragem, devem assegurar que, se for instalado e estivado um sistema de flutuação de emergência durante o voo, esse sistema seja automaticamente instalado ao contacto com a água e não dependa de nenhuma ação do piloto durante o voo.

▼M5

26.440 Resistência a acidentes do sistema de combustível

Os operadores de pequenos helicópteros e de grandes helicópteros devem assegurar que a probabilidade de um incêndio pós-colisão seja, tanto quanto possível, minimizada na conceção do sistema de combustível quando:

a) o certificado-tipo para helicóptero foi emitido em 2 de outubro de 1994 ou após essa data, e:

1) o primeiro certificado de aeronavegabilidade individual do helicóptero foi emitido em ou após 22 de dezembro de 2026, ou

2) o primeiro certificado de aeronavegabilidade individual do helicóptero foi emitido antes de 22 de dezembro de 2026, e:

i) caso qualquer certificado de aeronavegabilidade individual seja emitido por um Estado-Membro em ou após 22 de dezembro de 2024 após uma importação do helicóptero de um Estado terceiro, ou

ii) se:

A) o helicóptero foi projetado para seis ou mais ocupantes e é operado em ou após 22 de dezembro de 2031; ou

B) o helicóptero foi projetado para cinco ou menos ocupantes e é operado em ou após 22 de dezembro de 2039.

b) o certificado-tipo para helicóptero foi emitido antes de 2 de outubro de 1994 e:

(1) o primeiro certificado de aeronavegabilidade individual do helicóptero foi emitido em ou após 22 de dezembro de 2026, ou

(2) o primeiro certificado de aeronavegabilidade individual do helicóptero foi emitido antes de 22 de dezembro de 2026, e caso qualquer certificado de aeronavegabilidade individual seja emitido por um Estado-Membro em ou após 22 de dezembro de 2024 após uma importação do helicóptero de um Estado terceiro.

▼**M5**

Apêndice 1

Lista dos modelos de avião não sujeitos a determinadas disposições do anexo I (parte 26)

Quadro A.1

Titular de TC	Tipo	Modelos	Número de série do fabricante	Disposições do anexo I (parte 26) NÃO aplicáveis
The Boeing Company	707	Todos		26.301 a 26.334
The Boeing Company	720	Todos		26.301 a 26.334
The Boeing Company	DC-10	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	Todos	26.301 a 26.334
The Boeing Company	DC-8	Todos		26.301 a 26.334
The Boeing Company	DC-9	DC-9-11, DC-9-12, DC-9-13, DC-9-14, DC-9-15, DC-9-15F, DC-9-21, DC-9-31, DC-9-32, DC-9-32 (VC-9C), DC-9-32F, DC-9-32F (C-9A, C-9B), DC-9-33F, DC-9-34, DC-9-34F, DC-9-41, DC-9-51	Todos	26.301 a 26.334
The Boeing Company	MD-90	MD-90-30	Todos	26.301 a 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F27	Marcas 100, 200, 300, 400, 500, 600 e 700	Todos	26.301 a 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Marcas 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000	Todos	26.301 a 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-159	G-159 (Gulfstream I)	Todos	26.301 a 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-II_III_IV_V	G-1159A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	Todos	26.301 a 26.334
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	Todos	26.301 a 26.334

▼**M5**

Titular de TC	Tipo	Modelos	Número de série do fabricante	Disposições do anexo I (parte 26) NÃO aplicáveis
LEARJET INC.	Learjet 24/25/31/36/ /35/55/60	24, 24A, 24B, 24B- -A, 24D,24D-A, 24F, 24F-A, 25, 25B, 25C, 25D, 25F	Todos	26.301 a 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1329	Todos		26.301 a 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	188	Todos		26.301 a 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F, 382G	Todos	26.301 a 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	Todos		26.301 a 26.334
PT. DIRGANTARA INDONESIA	CN-235	Todos		26.301 a 26.334
SABRELINER CORPORATION	NA-265	NA-265-65	Todos	26.301 a 26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	Todos	26.301 a 26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	Todos		26.301 a 26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	Todos	26.301 a 26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	Todos	26.301 a 26.334
AIRBUS	série A320	A320-251N, A320- -271N	10033, 10242, 10281 e 10360	26.60
AIRBUS	série A321	A321-271NX	10257, 10371 e 10391	26.60.
AIRBUS	série A330	A330-243, A330- -941	1844, 1861, 1956, 1978, 1982, 1984, 1987, 1989, 1998, 2007, 2008 e 2011	26.60
ATR-GIE Avions de Transport Régional	série ATR 72	ATR72-212A	1565, 1598, 1620, 1629, 1632, 1637, 1640, 1642, 1649, 1657, 1660, 1661	26.60

▼**M5**

Titular de TC	Tipo	Modelos	Número de série do fabricante	Disposições do anexo I (parte 26) NÃO aplicáveis
The Boeing Company	Série 737	737-8 e 737-9	43299, 43304, 43305, 43310, 43321, 43322, 43332, 43334, 43344, 43348, 43391, 43579, 43797, 43798, 43799, 43917, 43918, 43919, 43921, 43925, 43927, 43928, 43957, 43973, 43974, 43975, 43976, 44867, 44868, 44873, 60009, 60010, 60040, 60042, 60056, 60057, 60058, 60059, 60060, 60061, 60063, 60064, 60065, 60066, 60068, 60194, 60195, 60389, 60434, 60444, 60455, 61857, 61859, 61862, 61864, 62451, 62452, 62453, 62454, 62533, 63358, 63359, 63360, 64610, 64611, 64612, 62613, 64614, 65899, 66147, 66148, 66150	26.60
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	Série Gulfstream G100	1125 Astra 1125 Astra SP G100/Astra SPX	Todos	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP	Série Gulfstream G100	Gulfstream G150	Todos	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	Série GALAXY G200	Gulfstream 200/Galaxy	Todos	26.157
LEARJET INC.	Modelo Learjet 45	Todos	Todos	26.157
LEARJET INC.	Learjet 24/25/31/36/ /35/55/60	55, 55B, 55C	Todos	26.157
LEARJET INC.	Modelo Learjet 60	Todos	Todos	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Série 650	650	Todos	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Série Cessna 500/ /550/S550/560/560XL	500 550 560 560XL S550	Todos	26.157

▼**M5**

Titular de TC	Tipo	Modelos	Número de série do fabricante	Disposições do anexo I (parte 26) NÃO aplicáveis
TEXTRON AVIATION INC.	Série Hawker	Série BAe.125 Hawker 750 Hawker 800XP	Todos	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Série Cessna 750 (Citation X)	750	Todos	26.157

▼B

ANEXO II

No anexo III (parte ORO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012, na secção ORO.AOC.100, alínea c), o ponto 1) passa a ter a seguinte redação:

«1) Cumprem todos os requisitos do anexo IV do Regulamento (CE) n.º 216/2008, do presente anexo (Parte-ORO), do anexo IV (Parte--CAT) e do anexo V (Parte-SPA) do presente regulamento e do anexo I (Parte-26) do Regulamento (UE) 2015/640 (*).

(*) Regulamento (UE) 2015/640, de 23 de abril de 2015, relativo a especificações de aeronavegabilidade adicionais para um determinado tipo de operações e que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012 (JO L 106 de 24.4.2015, p. 18.»