Este texto es exclusivamente un instrumento de documentación y no surte efecto jurídico. Las instituciones de la UE no asumen responsabilidad alguna por su contenido. Las versiones auténticas de los actos pertinentes, incluidos sus preámbulos, son las publicadas en el Diario Oficial de la Unión Europea, que pueden consultarse a través de EUR-Lex. Los textos oficiales son accesibles directamente mediante los enlaces integrados en este documento

►**B**

REGLAMENTO (UE) 2015/640 DE LA COMISIÓN

de 23 de abril de 2015

sobre especificaciones adicionales de aeronavegabilidad para un determinado tipo de operaciones y por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 965/2012

(DO L 106 de 24.4.2015, p. 18)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		nº	página	fecha
►**M1**	Reglamento de Ejecución (UE) 2019/133 de la Comisión de 28 de enero de 2019	L 25	14	29.1.2019

▼B

REGLAMENTO (UE) 2015/640 DE LA COMISIÓN

de 23 de abril de 2015

sobre especificaciones adicionales de aeronavegabilidad para un determinado tipo de operaciones y por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 965/2012

Artículo 1

Ámbito de aplicación

El presente Reglamento establece especificaciones de aeronavegabilidad comunes adicionales para apoyar el mantenimiento de la aeronavegabilidad y la mejora de la seguridad de:

a) las aeronaves matriculadas en un Estado miembro;

b) las aeronaves matriculadas en un tercer país y utilizadas por un operador cuya vigilancia esté garantizada por un Estado miembro.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

a) «configuración operativa máxima de asientos de pasajeros»: la capacidad máxima de plazas de pasajeros en una aeronave individual, excluidos los asientos de la tripulación, establecida con fines operativos y especificada en el manual de operaciones;

▼M1

b) «avión grande»: un avión que incluya en sus criterios de certificación las especificaciones de certificación para aviones grandes «CS-25» o una norma equivalente;

c) «helicóptero grande»: un helicóptero que incluya en sus criterios de certificación las especificaciones de certificación para aeronaves de ala giratoria grandes «CS-29» o una norma equivalente;

d) «avión de baja ocupación»: un avión en el que la configuración operativa máxima de asientos de pasajeros sea una de los siguientes:

1) hasta un máximo (inclusive) de 19 asientos, o

2) hasta un tercio (inclusive) de la capacidad máxima de asientos para pasajeros de un avión con certificación de tipo, tal como se indica en la hoja de datos del certificado de tipo del avión (TCDS), siempre que se cumplan las dos condiciones siguientes:

a) el número total de asientos de pasajeros que pueden estar ocupados durante el rodaje, el despegue o el aterrizaje no debe exceder de cien por piso;

b) la configuración operativa máxima de asientos de pasajeros durante el rodaje, el despegue o el aterrizaje en cualquier zona situada entre pares de salidas de emergencia (o en cualquier zona sin salida) no debe ser superior a un tercio de la suma de los asientos de pasajeros que estén permitidos entre los pares de salidas de emergencia que delimiten esa zona (sobre la base de los asientos de pasajeros permitidos en los pares de salidas de emergencia que se hayan establecido en los criterios de certificación aplicables al avión). Con el fin de determinar el cumplimiento de esta limitación por zonas, en el caso de que un avión haya desactivado las salidas de emergencia, se considerará que todas las salidas de emergencia están operativas.

▼B

Artículo 3

Especificaciones adicionales de aeronavegabilidad para un determinado tipo de operación

Cuando exploten las aeronaves a que hace referencia el artículo 1, los operadores cuya supervisión está garantizada por un Estado miembro deberán cumplir las disposiciones del anexo I.

Artículo 4

Modificación del Reglamento (UE) nº 965/2012

El anexo III del Reglamento (UE) nº 965/2012 se modifica de conformidad con el anexo II del presente Reglamento de forma que contenga una referencia a este Reglamento.

Artículo 5

Disposiciones transitorias

Las aeronaves cuyos operadores demuestren a su autoridad competente que cumplen los «Requisitos adicionales de aeronavegabilidad para operaciones» JAR-26 (en lo sucesivo, «los requisitos JAR-26») expedidos por las Autoridades Conjuntas de Aviación el 13 de julio de 1998, en su versión modificada por la Enmienda 3 de 1 de diciembre de 2005, antes de las fechas de aplicación mencionadas en el artículo 6 se considerarán conformes con las especificaciones equivalentes establecidas en el anexo I del presente Reglamento.

Las aeronaves cuya conformidad con los requisitos JAR-26 equivalentes a las especificaciones indicadas en los puntos 6.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200, 26.250 del anexo I del presente Reglamento haya sido demostrada con arreglo al párrafo anterior no deberán ser modificadas posteriormente en modo tal que resulte afectada su conformidad con los requisitos JAR-26 pertinentes.

Artículo 6

Entrada en vigor y aplicación

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 14 de mayo de 2015.

No obstante, los puntos 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 y 26.250 del anexo I se aplicarán a partir del 14 de mayo de 2017.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

▼B

ANEXO I

PARTE-26

ESPECIFICACIONES DE AERONAVEGABILIDAD ADICIONALES PARA OPERACIONES

▼M1

ÍNDICE

SUBPARTE A — DISPOSICIONES GENERALES

26.10. Autoridad competente

26.20. Equipos temporalmente inoperativos

26.30. Demostración de conformidad

SUBPARTE B — AVIONES GRANDES

26.50. Asientos, literas, cinturones de seguridad y arneses

26.60. Condiciones dinámicas del aterrizaje de emergencia

26.100. Ubicación de las salidas de emergencia

26.105. Acceso a las salidas de emergencia

26.110. Marcas de salida de emergencia

26.120. Alumbrado interior de emergencia y funcionamiento de las luces de emergencia

26.150. Interiores de compartimento

26.155. Inflamabilidad de los revestimientos de los compartimentos de carga

26.156. Materiales de aislamiento térmico o acústico

26.160. Protección contra incendios de los lavabos

26.170. Extintores de incendios

26.200. Avisador acústico del tren de aterrizaje

26.250. Sistemas de apertura y cierre de la puerta del compartimento de la tripulación de vuelo. Incapacitación de un tripulante

SUBPARTE C — HELICÓPTEROS GRANDES

26.400. Extintores de incendios

▼B

SUBPARTE A

DISPOSICIONES GENERALES

26.10 Autoridad competente

A efectos de la Parte establecida en el presente anexo, la autoridad competente a la que los operadores deben demostrar la conformidad con las especificaciones será la autoridad designada por el Estado miembro en el que el operador tenga su sede principal.

26.20 Equipos temporalmente inoperativos

No se iniciará ningún vuelo cuando alguno de los instrumentos, equipos o funciones requeridos por esta Parte esté inoperativo o falte, salvo si lo autoriza la lista de equipo mínimo definida en la Parte-ORO.MLR.105 y lo aprueba la autoridad competente.

▼B

26.30 Demostración de conformidad

a) De conformidad con el artículo 19, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 216/2008, la Agencia expedirá las especificaciones de certificación adecuadas para demostrar la conformidad de los productos con esta Parte. Las especificaciones de certificación serán lo suficientemente detalladas y concretas como para indicar a los operadores las condiciones en las que pueda demostrarse la conformidad con los requisitos de esta Parte.

b) Los operadores podrán demostrar la conformidad con los requisitos de esta Parte mediante el cumplimiento de:

i) las especificaciones detalladas emitidas por la Agencia con arreglo al párrafo a) o las especificaciones equivalentes emitidas por la Agencia con arreglo a la Parte 21.A.16ª, o

ii) normas técnicas que ofrezcan un nivel de seguridad equivalente al de las incluidas en esas especificaciones.

SUBPARTE B

AVIONES GRANDES

26.50 Asientos, literas, cinturones de seguridad y arneses

Los operadores de aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial con certificación de tipo concedida a partir del 1 de enero de 1958 se asegurarán de que cada asiento de miembro de la tripulación de vuelo o de cabina, con su sistema de sujeción correspondiente, esté configurado de forma que ofrezca un nivel de protección óptimo en caso de aterrizaje de emergencia y, simultáneamente, que permita a su ocupante el ejercicio de sus funciones necesarias y facilite su rápida salida.

▼M1

26.60. Condiciones dinámicas del aterrizaje de emergencia

Los operadores de aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial de pasajeros, con certificación de tipo concedida a partir del 1 de enero de 1958 y cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se expidiera por primera vez a partir del 18 de febrero de 2021, deberán demostrar, en relación con cada tipo de diseño de asiento que haya sido aprobado para poder ser ocupado durante el rodaje, el despegue o el aterrizaje, que el ocupante está protegido al ser expuesto a las cargas derivadas de unas condiciones de aterrizaje de emergencia. La demostración se realizará por uno de los medios siguientes:

a) haber completado con éxito ensayos dinámicos;

b) haber efectuado los análisis oportunos que ofrezcan un nivel de seguridad equivalente y que se basen en los ensayos dinámicos efectuados con un tipo de asiento de diseño similar.

La obligación establecida en el párrafo primero no se aplicará a los asientos siguientes:

a) los asientos de la tripulación de cabina,

b) los asientos en los aviones de baja ocupación que se utilicen en operaciones de transporte aéreo comercial con vuelos por encargo no regulares.

▼B

26.100 Ubicación de las salidas de emergencia

Salvo en lo que respecta a los aviones que tengan una configuración de salida de emergencia instalada y aprobada antes del 1 de abril de 1999, los operadores de aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial que tengan una configuración operativa máxima de asientos de pasajeros superior a diecinueve con una o más salidas de emergencia desactivadas se asegurarán de que la(s) distancia(s) entre las salidas restantes siga(n) siendo compatible(s) con una evacuación efectiva.

▼B

26.105 Acceso a la salida de emergencia

Los operadores de aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial ofrecerán los medios para garantizar el movimiento rápido y fácil de cada pasajero desde su asiento hacia cualquiera de las salidas de emergencia en caso de evacuación de emergencia.

26.110 Marcas de salida de emergencia

Los operadores de aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial deberán:

a) ofrecer los medios para facilitar la localización, el acceso y el accionamiento de las salidas de emergencia por los ocupantes de la cabina en las condiciones previsibles en su interior en una evacuación de emergencia;

b) ofrecer los medios para facilitar la localización y el accionamiento de las salidas de emergencia por personal en el exterior del avión en caso de evacuación de emergencia.

26.120 Alumbrado interior de emergencia y funcionamiento de las luces de emergencia

Los operadores de aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial proporcionarán medios que aseguren la señalización luminosa de las salidas, el alumbrado general de la cabina y de las zonas de salida y la indicación luminosa de baja intensidad de la vía de salida a fin de facilitar la localización de las salidas y el movimiento de los pasajeros hacia ellas en caso de evacuación de emergencia.

26.150 Interiores de compartimento

Los operadores de aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial deberán cumplir lo siguiente:

a) todos los materiales y equipos utilizados en compartimentos ocupados por la tripulación o los pasajeros deberán demostrar características de inflamabilidad compatibles con la minimización de los efectos de incendios en vuelo y con el mantenimiento de condiciones de supervivencia en la cabina durante un período compatible con el necesario para evacuar la aeronave;

b) la prohibición de fumar deberá estar indicada con letreros;

c) los receptáculos de desechos deberán estar concebidos de forma que se garantice la contención de combustión en su interior; deberán asimismo llevar rótulos que prohíban el depósito de material de fumar en su interior.

26.155 Inflamabilidad de los revestimientos de los compartimentos de carga

Los operadores de aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial con certificación de tipo posterior al 1 de enero de 1958 garantizarán que los revestimientos de los compartimentos de carga de clase C o clase D estén constituidos de materiales capaces de impedir adecuadamente que los efectos de un incendio en el esos compartimentos pongan en peligro la aeronave o sus ocupantes.

▼M1

26.156. Materiales de aislamiento térmico o acústico

Los operadores de aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial con una certificación de tipo concedida a partir del 1 de enero de 1958 se asegurarán de que:

a) en el caso de los aviones cuyo primer certificado de aeronavegabilidad individual se emitiera antes del 18 de febrero de 2021, cuando se hayan instalado nuevos materiales de aislamiento térmico o acústico, en sustitución de otros más antiguos, a partir del 18 de febrero de 2021, los nuevos materiales tengan características de resistencia a la propagación de las llamas que eviten o reduzcan el riesgo de propagación de las llamas en el avión;

b) en el caso de los aviones cuyo primer certificado de aeronavegabilidad individual se emitiera a partir del 18 de febrero de 2021, los materiales de aislamiento térmico o acústico tengan características de resistencia a la propagación de las llamas que eviten o reduzcan el riesgo de propagación de las llamas en el avión;

▼M1

c) en el caso de los aviones cuyo primer certificado de aeronavegabilidad individual se emitiera a partir del 18 de febrero de 2021 y con una capacidad de al menos veinte asientos para pasajeros, los materiales de aislamiento térmico y acústico (incluidos los medios de fijación de los materiales para el fuselaje) instalados en la mitad inferior del avión tengan características de resistencia a la penetración de las llamas que eviten o reduzcan el riesgo de penetración de las llamas en el avión tras un accidente y que garanticen condiciones de supervivencia en la cabina durante el período necesario para evacuar el avión.

▼B

26.160 Protección contra incendios de los lavabos

Los operadores de aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial con una configuración operativa máxima de asientos de pasajeros superior a 19 deberán cumplir lo siguiente:

Los lavabos deberán estar equipados de:

a) medios de detección de humo;

b) medios de extinción automática de incendios en cada receptáculo de desechos.

▼M1

26.170. Extintores de incendios

Los operadores de aviones grandes se asegurarán de que en los tipos de extintores que figuran a continuación no se utilice el gas halón como agente extintor:

a) los extintores de incendios incorporados a los recipientes para restos de toallas de papel, papeles o residuos en los lavabos de aviones grandes cuyo primer certificado de aeronavegabilidad individual se emitiera a partir del 18 de febrero de 2020.

b) los extintores portátiles de aviones grandes cuyo primer certificado de aeronavegabilidad individual se emitiera a partir del 18 de mayo de 2019.

▼B

26.200 Avisador acústico del tren de aterrizaje

Los operadores de aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial garantizarán la instalación de un dispositivo de aviso sonoro adecuado del tren de aterrizaje para reducir significativamente la probabilidad de un aterrizaje con el tren inadvertidamente retraído.

26.250 Sistemas de apertura y cierre de la puerta del compartimento de la tripulación de vuelo — incapacitación de un tripulante

Los operadores de aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial garantizarán que los sistemas de apertura y cierre de la puerta del compartimento de la tripulación de vuelo, cuando existan, dispongan de medios de apertura alternativos a fin de facilitar el acceso de los miembros de la tripulación de cabina al compartimento de la tripulación de vuelo en caso de incapacitación de un miembro de la tripulación de vuelo.

▼M1

SUBPARTE C — HELICÓPTEROS GRANDES

26.400. Extintores de incendios

Los operadores de helicópteros grandes se asegurarán de que en los tipos de extintores que figuran a continuación no se utilice el gas halón como agente extintor:

a) los extintores de incendios incorporados a los recipientes para restos de toallas de papel, papeles o residuos en los lavabos de helicópteros grandes cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se emitiera por primera vez a partir del 18 de febrero de 2020.

b) los extintores portátiles de helicópteros grandes cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se emitiera por primera vez a partir del 18 de mayo de 2019.

▼B

ANEXO II

En el anexo III (parte ORO) del Reglamento (UE) nº 965/2012, el punto ORO.AOC.100, la letra c), punto 1, se sustituye por el texto siguiente:

«1) cumplen todos los requisitos del anexo IV del Reglamento (CE) nº 216/2008, del presente anexo (parte ORO), del anexo IV (parte CAT) y del anexo V (parte SPA) del presente Reglamento y del anexo I (parte 26) del Reglamento (UE) nº 2015/640 (*);

_____

(*) Reglamento (UE) 2015/640 de la Comisión, de 23 de abril de 2015, sobre especificaciones adicionales de aeronavegabilidad para un determinado tipo de operaciones y por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 965/2012 (DO L 106 de 24.4.2015, p. 18)».