Il presente testo è un semplice strumento di documentazione e non produce alcun effetto giuridico. Le istituzioni dell'Unione non assumono alcuna responsabilità per i suoi contenuti. Le versioni facenti fede degli atti pertinenti, compresi i loro preamboli, sono quelle pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e disponibili in EUR-Lex. Tali testi ufficiali sono direttamente accessibili attraverso i link inseriti nel presente documento

►**B**

REGOLAMENTO (UE) 2015/640 DELLA COMMISSIONE

del 23 aprile 2015

relativo a specifiche di aeronavigabilità supplementari per determinati tipi di operazioni e che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012

(GU L 106 del 24.4.2015, pag. 18)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►**M1**	Regolamento di esecuzione (UE) 2019/133 della Commissione del 28 gennaio 2019	L 25	14	29.1.2019

▼B

REGOLAMENTO (UE) 2015/640 DELLA COMMISSIONE

del 23 aprile 2015

relativo a specifiche di aeronavigabilità supplementari per determinati tipi di operazioni e che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012

Articolo 1

Campo d'applicazione

Il presente regolamento stabilisce specifiche di aeronavigabilità supplementari finalizzate al mantenimento dell'aeronavigabilità e al miglioramento della sicurezza di:

a) aeromobili registrati in uno Stato membro;

b) aeromobili registrati in un paese terzo e utilizzati da un operatore per il quale uno Stato membro assicura la sorveglianza.

Articolo 2

Definizioni

Agli effetti del presente regolamento, per

a) «configurazione operativa massima di sedili passeggeri», si intende la massima capacità di sedili passeggeri di un singolo aeromobile, con l'esclusione dei sedili dell'equipaggio, stabilita a fini operativi e specificata nel manuale delle operazioni;

▼M1

b) «velivolo pesante», si intende un velivolo dotato delle specifiche di certificazione per velivoli pesanti «CS-25» o equivalenti nella propria base di certificazione;

c) «elicottero pesante», si intende un elicottero dotato delle specifiche di certificazione per aerogiri pesanti «CS-29» o equivalenti nella propria base di certificazione;

d) «velivolo con un tasso di occupazione ridotto», si intende un velivolo avente una configurazione massima operativa di sedili passeggeri:

1) non superiore a 19 sedili, o

2) non superiore a un terzo della capacità massima di sedili passeggeri del velivolo omologato, di cui alla scheda delle caratteristiche del certificato di omologazione (TCDS) del velivolo, a condizione che siano soddisfatte entrambe le condizioni seguenti:

a) il numero totale di sedili passeggeri che possono essere occupati, come da omologazione, durante il rullaggio, il decollo o l'atterraggio è pari o inferiore a 100 per ponte;

b) la configurazione operativa massima di sedili passeggeri durante il rullaggio, il decollo o l'atterraggio in ciascuna area situata tra due uscite di emergenza (o in qualunque area senza sbocchi) è pari o inferiore a un terzo della somma dei sedili passeggeri consentiti per le coppie di uscite di emergenza che delimitano tale area (utilizzando la definizione di sedili passeggeri consentiti per ciascuna coppia di uscite di emergenza che figura nella pertinente base di certificazione del velivolo). Al fine di determinare la conformità alla suddetta delimitazione delle aree nel caso di un velivolo che abbia disattivato le uscite di emergenza, si suppone che tutte le uscite di emergenza siano funzionali.

▼B

Articolo 3

Specifiche di aeronavigabilità supplementari per un determinato tipo di operazione

Quando utilizzano l'aeromobile di cui all'articolo 1, gli operatori per i quali uno Stato membro assicura la sorveglianza rispettano le disposizioni dell'allegato I.

Articolo 4

Modifica del regolamento (UE) n. 965/2012

L'allegato III del regolamento (UE) n. 965/2012 è modificato in conformità all'allegato II del presente regolamento, al fine di inserirvi un riferimento al presente regolamento.

Articolo 5

Disposizioni transitorie

Gli aeromobili per i quali i rispettivi operatori hanno dimostrato all'autorità competente di ottemperare alla norma JAR-26 «Additional Airworthiness Requirements for Operations» (nel prosieguo «requisiti JAR-26»), adottata dalle Joint Aviation Authorities il 13 luglio 1998 e successivamente modificata dall'emendamento 3 del 1º dicembre 2005, prima delle date di applicazione di cui all'articolo 6, sono ritenuti conformi alle specifiche equivalenti di cui all'allegato I del presente regolamento.

Gli aeromobili per i quali, a norma del primo comma, sia stata dimostrata la conformità ai requisiti JAR-26 equivalenti alle specifiche di cui ai punti 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 e 26.250 dell'allegato I del presente regolamento non devono essere successivamente modificati in modo tale da comprometterne la conformità ai requisiti JAR-26 di cui trattasi.

Articolo 6

Entrata in vigore e applicazione

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 14 maggio 2015.

Tuttavia, i punti 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 e 26.250 dell'allegato I si applicano dal 14 maggio 2017.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

▼B

ALLEGATO I

PARTE 26

SPECIFICHE DI AERONAVIGABILITÀ SUPPLEMENTARI PER LE OPERAZIONI

▼M1

INDICE

CAPO A — DISPOSIZIONI GENERALI

26.10 Autorità competente

26.20 Equipaggiamento non operativo temporaneo

26.30 Dimostrazione della conformità

CAPO B — VELIVOLI PESANTI

26.50 Sedili, cuccette, bretelle di sicurezza e imbracature

26.60 Atterraggio di emergenza — condizioni dinamiche

26.100 Ubicazione delle uscite di emergenza

26.105 Accesso alle uscite di emergenza

26.110 Indicazioni delle uscite di emergenza

26.120 Illuminazione di emergenza interna e funzionamento delle luci di emergenza

26.150 Arredi dei compartimenti

26.155 Infiammabilità del rivestimento della stiva

26.156 Materiali isolanti termici o acustici

26.160 Protezione antincendio dei servizi igienici

26.170 Estintori

26.200 Allarme sonoro del carrello di atterraggio

26.250 Sistemi operativi della porta del compartimento dell'equipaggio di condotta — incapacità singola

CAPO C — ELICOTTERI PESANTI

26.400 Estintori

▼B

CAPO A

DISPOSIZIONI GENERALI

26.10 Autorità competente

Ai fini della parte di cui al presente allegato, l'autorità competente alla quale gli operatori devono dimostrare la conformità alle specifiche è l'autorità designata dallo Stato membro dove si trova il centro d'attività principale dell'operatore.

26.20 Equipaggiamento non operativo temporaneo

Un volo non può essere iniziato nel caso in cui uno o più strumenti, elementi di equipaggiamento o funzioni dell'aeromobile necessari a norma della presente parte sia non operativo o mancante, salvo deroga iscritta nella lista degli equipaggiamenti minimi, in conformità al disposto della parte ORO.MLR.105, e approvata dell'autorità competente.

▼B

26.30 Dimostrazione della conformità

a) A norma dell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 216/2008, l'Agenzia elabora specifiche di certificazione che serviranno da parametri per dimostrare la conformità dei prodotti alla presente parte. Le specifiche di certificazione devono essere sufficientemente dettagliate e specifiche, indicando agli operatori le condizioni alle quali possono dimostrare la conformità ai requisiti della presente parte.

b) Gli operatori possono dimostrare la conformità ai requisiti della presente parte conformandosi:

   i) alle specifiche dettagliate elaborate dall'Agenzia di cui alla lettera a) o alle specifiche equivalenti elaborate dall'Agenzia a norma della parte 21.A.16 A; oppure

   ii) a norme tecniche che offrano un livello di sicurezza equivalente a quello delle norme di cui alle specifiche suddette.

CAPO B

VELIVOLI PESANTI

26.50 Sedili, cuccette, bretelle di sicurezza e imbracature

Gli operatori di velivoli pesanti utilizzati per il trasporto aereo commerciale omologati a partire dal 1º gennaio 1958 assicurano che ciascun sedile destinato all'equipaggio di condotta o di cabina e il suo sistema di ritenuta siano configurati in modo da assicurare un livello ottimale di protezione in caso di atterraggio di emergenza, pur consentendo all'occupante di espletare le necessarie funzioni e facilitando una rapida uscita.

▼M1

26.60 Atterraggio di emergenza — condizioni dinamiche

Gli operatori di velivoli pesanti utilizzati per il trasporto aereo commerciale di passeggeri, omologati a partire dal 1º gennaio 1958 e il cui certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato per la prima volta a partire dal 18 febbraio 2021 devono dimostrare, per ciascun progetto di tipo di sedile omologato per essere occupato durante il rullaggio, il decollo o l'atterraggio, che l'occupante sia protetto se esposto a carichi derivanti dalle condizioni di atterraggio di emergenza. La dimostrazione è effettuata tramite uno dei seguenti mezzi:

a) prove dinamiche completate con successo;

b) analisi razionale in grado di assicurare un livello di sicurezza equivalente, sulla base di prove dinamiche di un progetto di tipo di sedile simile.

L'obbligo di cui al primo comma non si applica ai seguenti sedili:

a) sedili dell'equipaggio di condotta,

b) sedili dei velivoli con un tasso di occupazione ridotto, utilizzati soltanto per operazioni di trasporto aereo commerciale su voli non di linea *on demand*.

▼B

26.100 Ubicazione delle uscite di emergenza

Salvo per i velivoli dotati di una configurazione di uscite di sicurezza installata e approvata prima del 1º aprile 1999, gli operatori di velivoli pesanti utilizzati per il trasporto aereo commerciale aventi una configurazione massima operativa di posti passeggeri superiore a diciannove in cui una o più uscite di sicurezza siano disattivate assicurano che la distanza fra le uscite residue rimanga compatibile con le esigenze di un'evacuazione efficace.

▼B

26.105 Accesso alle uscite di emergenza

Gli operatori di velivoli pesanti utilizzati per il trasporto aereo commerciale forniscono mezzi atti a facilitare lo spostamento rapido e agevole di ciascun passeggero dal proprio sedile all'uscita di emergenza in caso di evacuazione di emergenza.

26.110 Indicazioni delle uscite di emergenza

Gli operatori di velivoli pesanti utilizzati per il trasporto aereo commerciale si conformano ai seguenti requisiti:

a) fornitura di mezzi atti a facilitare l'individuazione, l'accesso e l'utilizzo delle uscite di emergenza da parte degli occupanti della cabina in condizioni prevedibili in cabina in caso di evacuazione di emergenza;

b) fornitura di mezzi atti a facilitare l'individuazione e l'utilizzo delle uscite di emergenza da parte del personale situato all'esterno del velivolo in caso di evacuazione di emergenza.

26.120 Illuminazione di emergenza interna e funzionamento delle luci di emergenza

Gli operatori di velivoli pesanti utilizzati per il trasporto aereo commerciale forniscono mezzi atti a garantire che la segnaletica luminosa delle uscite, l'illuminazione generale della cabina e delle aree di uscita e l'illuminazione a basso livello dei percorsi di uscita siano funzionanti per facilitare l'individuazione delle uscite e il movimento dei passeggeri verso le uscite in caso di evacuazione di emergenza.

26.150 Arredi dei compartimenti

Gli operatori di velivoli pesanti utilizzati per il trasporto aereo commerciale si conformano ai seguenti requisiti:

a) tutti i materiali e gli equipaggiamenti utilizzati in compartimenti occupati dall'equipaggio o dai passeggeri devono possedere caratteristiche di infiammabilità in grado di ridurre al minimo gli effetti degli incendi a bordo e mantenere condizioni di sopravvivenza nella cabina per un periodo sufficiente all'evacuazione dell'aeromobile;

b) il divieto di fumare deve essere indicato con apposite targhe;

c) i contenitori per rifiuti devono garantire il contenimento della combustione interna e recare l'indicazione del divieto di introdurvi residui di sigarette, sigari e pipe.

26.155 Infiammabilità del rivestimento della stiva

Gli operatori di velivoli pesanti utilizzati per il trasporto aereo commerciale omologati dopo il 1° gennaio 1958 assicurano che i rivestimenti delle stive di classe C e D siano costituiti da materiali atti a prevenire adeguatamente che gli effetti di un incendio nella stiva mettano in pericolo l'aeromobile o i suoi occupanti.

▼M1

26.156 Materiali isolanti termici o acustici

Gli operatori di velivoli pesanti utilizzati per il trasporto aereo commerciale, omologati a partire dal 1 ° gennaio 1958, assicurano che:

a) per i velivoli il cui primo certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato prima del 18 febbraio 2021, qualora vengano installati nuovi materiali isolanti acustici o termici in sostituzione di quelli esistenti a partire dal 18 febbraio 2021, tali nuovi materiali presentano caratteristiche di resistenza alla propagazione delle fiamme che prevengono o riducono il rischio di propagazione delle fiamme nel velivolo;

b) per i velivoli il cui primo certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato a partire dal 18 febbraio 2021, i materiali isolanti termici e acustici presentano caratteristiche di resistenza alla propagazione delle fiamme che prevengono o riducono il rischio di propagazione delle fiamme nel velivolo;

▼M1

c) per i velivoli il cui primo certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato a partire dal 18 febbraio 2021, aventi una capacità di 20 o più passeggeri, i materiali isolanti termici e acustici (compresi i mezzi di fissaggio dei materiali alla fusoliera) installati nella metà inferiore del velivolo hanno caratteristiche di resistenza alla penetrazione delle fiamme che prevengono o riducono il rischio di penetrazione delle fiamme nel velivolo a seguito di un incidente e garantiscono condizioni di sopravvivenza nella cabina per un periodo sufficiente all'evacuazione del velivolo.

▼B

26.160 Protezione antincendio dei servizi igienici

Gli operatori di velivoli pesanti utilizzati per il trasporto aereo commerciale aventi una configurazione massima operativa di posti passeggeri superiore a diciannove si conformano ai requisiti seguenti:

i servizi igienici sono dotati di:

a) dispositivi di rilevamento del fumo;

b) dispositivi di estinzione automatica di incendi originati in ciascun contenitore per rifiuti.

▼M1

26.170 Estintori

Gli operatori di velivoli pesanti assicurano che i seguenti estintori non utilizzano halon come agente estinguente:

a) estintori da parete per i tutti i contenitori per rifiuti presenti nelle toilette, destinati agli asciugamani, alla carta o ai rifiuti, nei velivoli pesanti il cui primo certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato a partire dal 18 febbraio 2020;

b) estintori portatili nei velivoli pesanti il cui primo certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato a partire dal 18 maggio 2019.

▼B

26.200 Allarme sonoro del carrello di atterraggio

Gli operatori di velivoli pesanti utilizzati per il trasporto aereo commerciale assicurano l'installazione di un dispositivo adeguato di allarme sonoro del carrello di atterraggio per ridurre significativamente il rischio di atterraggio con carrello involontariamente retratto.

26.250 Sistemi operativi della porta del compartimento dell'equipaggio di condotta — incapacità singola

Gli operatori di velivoli pesanti utilizzati per il trasporto aereo commerciale assicurano che i sistemi operativi della porta del compartimento dell'equipaggio di condotta, ove esistano, siano dotati di modalità di apertura alternativa per agevolare l'accesso dell'equipaggio di cabina a detto compartimento in caso di incapacità di un singolo membro dell'equipaggio di condotta.

▼M1

CAPO C — ELICOTTERI PESANTI

26.400 Estintori

Gli operatori di elicotteri pesanti assicurano che i seguenti estintori non utilizzano halon come agente estinguente:

a) estintori da parete per i tutti i contenitori per rifiuti presenti nelle toilette, destinati agli asciugamani, alla carta o ai rifiuti, negli elicotteri pesanti il cui primo certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato a partire dal 18 febbraio 2020;

b) estintori portatili negli elicotteri pesanti il cui primo certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato a partire dal 18 maggio 2019.

▼B

ALLEGATO II

All'allegato III (Parte ORO) del regolamento (UE) n. 965/2012, al punto ORO.AOC.100, la lettera c), punto 1), è sostituita dal testo seguente:

«1) essi soddisfano tutti i requisiti dell'allegato IV del regolamento (CE) n. 216/2008, del presente allegato (Parte ORO), dell'allegato IV (Parte CAT) e dell'allegato V (Parte SpA) del presente regolamento, nonché dell'allegato I (Parte 26) del regolamento (UE) 2015/640 (*);

_____

(*) Regolamento (UE) 2015/640 della Commissione, del 23 aprile 2015, relativo a specifiche di aeronavigabilità supplementari per determinati tipi di operazioni e che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 (GU L 106 del 24.4.2015, pag. 18).»