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

▼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

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

O presente regulamento estabelece especificações de aeronavegabilidade adicionais comuns, em apoio à aeronavegabilidade permanente e ao melhoramento da segurança de:

a) aeronaves matriculadas em Estados-Membros;

b) aeronaves matriculadas em países terceiros e utilizadas por operadores cujas operações são supervisionadas por um Estado-Membro.

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;

▼M1

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

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

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.

▼B

Artigo 3.º

Especificações de aeronavegabilidade adicionais para um determinado tipo de operação

Ao operar uma das aeronaves a que se refere o artigo 1.º, o operador cuja supervisão é assegurada por um Estado-Membro deve cumprir o disposto no anexo I.

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.

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.

▼B

ANEXO I

PARTE 26

ESPECIFICAÇÕES DE AERONAVEGABILIDADE ADICIONAIS PARA AS OPERAÇÕES

▼M1

ÍNDICE

SUBPARTE A — DISPOSIÇÕES GERAIS

26.10 Autoridade competente

26.20 Equipamento temporariamente inoperante

26.30 Demonstração da conformidade

SUBPARTE B — GRANDES 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 Marcação 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

26.160 Proteção contra incêndios nos lavabos

26.170 Extintores

26.200 Avisador sonoro do trem de aterragem

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

SUBPARTE C — GRANDES HELICÓPTEROS

26.400 Extintores

▼B

SUBPARTE A

DISPOSIÇÕES GERAIS

26.10 Autoridade competente

Para efeitos da parte a que se refere o presente anexo, a autoridade competente à qual os operadores devem demonstrar a conformidade com as especificações é a autoridade designada pelo Estado-Membro no qual o operador tem o seu estabelecimento principal.

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.

▼B

26.30 Demonstração da conformidade

a) de acordo com o artigo 19.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 216/2008, a Agência deve elaborar especificações de certificação como meio normalizado para demonstrar a conformidade dos produtos com a presente parte. As especificações de certificação devem ser suficientemente pormenorizadas e específicas para indicar aos operadores em que condições a conformidade com o exigido na presente parte pode ser demonstrada.

b) os operadores podem demonstrar a conformidade com o exigido na presente parte cumprindo:

i) as especificações elaboradas em pormenor pela Agência nos termos da alínea a) ou as especificações equivalentes elaboradas pela Agência nos termos da parte 21.A.16A, ou

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

SUBPARTE B

GRANDES AVIÕES

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.

▼M1

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 18 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.

▼B

26.100 Localização das saídas de emergência

À exceção dos aviões com uma configuração das saídas de emergência instalada e aprovada antes de 1 de abril de 1999, os operadores dos grandes aviões utilizados no transporte aéreo comercial com uma configuração operacional máxima superior a 19 lugares de passageiros, com uma ou mais saídas de emergência desativadas, devem assegurar que as distâncias entre as restantes saídas continuam a ser compatíveis com uma evacuação eficaz.

▼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.

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.

▼M1

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 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 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;

▼M1

c) para 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.

▼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.

▼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.

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.

▼M1

SUBPARTE C — GRANDES HELICÓPTEROS

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.

▼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.»