

**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**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 5.º, n.º 5, alínea e), subalínea vi),

Considerando o seguinte:

- (1) Em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008, a Comissão, assistida pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação (a seguir designada por «Agência»), deve adotar as regras de execução necessárias para os requisitos de aeronavegabilidade comuns em toda a União.
- (2) Esses requisitos, que abrangem todo o ciclo de vida dos produtos aeronáuticos, incluem especificações de aeronavegabilidade adicionais para um determinado tipo de operação, as quais devem ser aplicadas, por razões de segurança, após a primeira emissão de um certificado-tipo.
- (3) Os requisitos técnicos do JAR-26, «Requisitos de aeronavegabilidade adicionais para operações», emitidos pelas Autoridades Comuns da Aviação (JAA) em 13 de julho de 1998, com a redação resultante da alteração n.º 3, de 1 de dezembro de 2005, devem ser incorporados no direito da União, porque as JAA deixaram de existir em 30 de junho de 2009 e o âmbito do Regulamento (CE) n.º 216/2008 foi ampliado em 20 de fevereiro de 2008 para incluir as operações.
- (4) A fim de assegurar coerência e clarificar as obrigações relacionadas com a aeronavegabilidade, deve ser inserida no Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão <sup>(2)</sup> uma referência ao presente regulamento.
- (5) A fim de garantir uma transição harmoniosa e evitar perturbações, devem ser previstas medidas de transição adequadas.
- (6) As medidas previstas no presente regulamento têm por base o parecer emitido pela Agência, em conformidade com o artigo 19.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.
- (7) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, instituído pelo artigo 65.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

*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.

<sup>(1)</sup> JO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

<sup>(2)</sup> Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

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

**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.

Feito em Bruxelas, em 23 de abril de 2015.

Pela Comissão  
O Presidente  
Jean-Claude JUNCKER

## ANEXO I

## PARTE 26

## ESPECIFICAÇÕES DE AERONAVEGABILIDADE ADICIONAIS PARA AS OPERAÇÕES

## ÍNDICE

## SUBPARTE A — DISPOSIÇÕES GERAIS

- 26.10 Autoridade competente
- 26.20 Equipamento temporariamente inoperante
- 26.30 Demonstração de conformidade

## SUBPARTE B — GRANDES AVIÕES

- 26.50 Assentos, camas, cintos de segurança e arneses
- 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
- 26.160 Proteção contra incêndios nos lavabos
- 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 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.

**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.

**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.

**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 recipientes 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.

**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 recipientes para lixo.

**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.

---

**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.»

---