

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2019/133 DA COMISSÃO**de 28 de janeiro de 2019****que altera o Regulamento (UE) 2015/640 no que respeita à introdução de novas especificações de aeronavegabilidade adicionais**

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação e revoga o Regulamento (CE) n.º 216/2008 ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 17.º, n.º 1, alínea h),

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) 2015/640 da Comissão ⁽²⁾ estabelece requisitos adicionais de aeronavegabilidade para as aeronaves cuja conceção já foi certificada. Esses requisitos de aeronavegabilidade adicionais são necessários para apoiar a aeronavegabilidade permanente e os melhoramentos em termos de segurança. Tal acontece porque quando as especificações de certificação («CS») emitidas pela Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (a «Agência»), nos termos do artigo 76.º, n.º 3, do Regulamento (UE) 2018/1139, são atualizadas pela Agência a fim de garantir que as especificações de certificação continuam adequadas à sua finalidade, as aeronaves cuja conceção tenha sido já certificada não são obrigadas a cumprir a versão atualizada das CS se já estão construídas ou em serviço.
- (2) A fim de manter um nível elevado de segurança da aviação e requisitos ambientais na Europa, poderá, por conseguinte, ser necessário impor a conformidade das aeronaves com requisitos adicionais de aeronavegabilidade que não foram exigidos pela Agência no momento da certificação do projeto, uma vez que não estavam incluídos nas CS pertinentes nessa altura. Esta alteração do Regulamento (UE) 2015/640 diz respeito a três evoluções das CS.
- (3) Em primeiro lugar, em 1989, as Autoridades Comuns da Aviação (JAA) introduziram novas normas de conceção para as condições dinâmicas dos assentos dos passageiros e das tripulações dos grandes aviões, oferecendo uma melhor proteção dos ocupantes. Essas normas visam atenuar o risco de lesões ou de mortes em caso de aterragem de emergência. Foram transpostas nas especificações de certificação da Agência para grandes aviões (CS-25), mas aplicam-se apenas a grandes aviões cuja certificação do projeto tenha sido solicitada após 1989. Tendo em conta que determinados grandes aviões podem não cumprir essas normas, devem ser introduzidas especificações de aeronavegabilidade adicionais. Tendo em conta a natureza e o risco das operações com grandes aviões, mantendo simultaneamente um nível elevado e uniforme de segurança da aviação civil na União, considera-se proporcionado e eficiente em termos de custos introduzir essas especificações de aeronavegabilidade adicionais apenas para grandes aviões recentemente fabricados com base num projeto já certificado pela Agência. Essas especificações de aeronavegabilidade adicionais não devem ser aplicadas aos assentos da tripulação técnica nem aos assentos de aviões com baixa ocupação que realizem operações de transporte aéreo comercial não regulares e pontuais, uma vez que tal não seria considerado proporcionado ou eficiente em termos de custos.
- (4) Em segundo lugar, em 2009, a Agência introduziu, nas especificações de certificação dos grandes aviões, novas normas de inflamabilidade para os materiais de isolamento térmico ou acústico que melhoram determinadas características dos materiais de isolamento instalados na fuselagem para resistir à propagação e à penetração das chamas (CS-25, alteração 6). Essas novas normas relativas à inflamabilidade aplicam-se apenas a grandes aviões cujo pedido de certificação de conceção tenha sido apresentado após 2009. Tendo em conta que determinados grandes aviões podem não cumprir essas normas, devem ser introduzidas especificações de aeronavegabilidade adicionais. Tendo em conta a natureza e o risco das operações com grandes aviões, mantendo simultaneamente um nível elevado e uniforme de segurança da aviação civil na União, considera-se proporcionado e eficiente em termos de custos introduzir essas especificações de aeronavegabilidade adicionais sobre o risco de propagação das chamas em voo apenas para grandes aviões recentemente fabricados com base num projeto já certificado pela Agência. Essas especificações de aeronavegabilidade adicionais devem aplicar-se igualmente aos grandes aviões em serviço em caso de substituição de materiais de isolamento térmico ou acústico. Por último, as especificações de aeronavegabilidade adicionais relativas ao risco de penetração das chamas no avião após um acidente devem ser introduzidas para grandes aviões de capacidade igual ou superior a 20 passageiros e aplicar-se apenas a aviões recentemente fabricados com base num projeto já certificado pela Agência.

⁽¹⁾ JO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

⁽²⁾ 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).

- (5) Em terceiro lugar, a fim de atenuar gradualmente o impacto ambiental do halon utilizado no equipamento de combate a incêndios, a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) emitiu novas normas, alterando o anexo 6 da OACI aplicável a partir de 15 de dezembro de 2011. A fim de respeitar essas normas, devem ser introduzidas especificações de aeronavegabilidade adicionais para grandes aviões e grandes helicópteros, cuja conceção já tenha sido certificada pela Agência com base em especificações de certificação que permitiram a utilização do halon como agente adequado.
- (6) O Regulamento (UE) 2015/640 da Comissão deve, pois, ser alterado em conformidade.
- (7) As medidas previstas no presente regulamento têm por base pareceres emitidos pela Agência em conformidade com o artigo 76.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 2018/1139.
- (8) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité instituído pelo artigo 127.º, n.º 3, do Regulamento (UE) 2018/1139,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (UE) 2015/640 é alterado do seguinte modo:

1) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:

a) a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

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

b) são aditadas as alíneas c) e d), com a seguinte redação:

«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.».

2) O anexo I (parte 26) é alterado em conformidade com o anexo do presente regulamento.

Artigo 2.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 obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 28 de janeiro de 2019.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

O anexo I é alterado do seguinte modo:

1) O índice passa a ter a seguinte redação:

«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»;

2) É aditado o seguinte ponto 26.60:

«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.»;

3) É aditado o seguinte ponto 26.156:

«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;
- 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.»;

4) É aditado o seguinte ponto 26.170:

«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.»;

5) É aditada a seguinte subparte C:

«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.»
-