

**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) n° 965/2012**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE<sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 5, apartado 5, letra e), inciso vi,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el Reglamento (CE) n° 216/2008, la Comisión, asistida por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (en lo sucesivo, la «Agencia»), deberá adoptar las disposiciones de aplicación necesarias para los requisitos comunes de aeronavegabilidad en toda la UE.
- (2) Dichos requisitos, que abarcan todo el ciclo de vida de los productos aeronáuticos, pueden incluir especificaciones adicionales de aeronavegabilidad para un determinado tipo de operaciones que se aplicarán después de la expedición inicial de un certificado de tipo, en interés de la seguridad.
- (3) Los requisitos técnicos de JAR-26 «Requisitos adicionales de aeronavegabilidad para operaciones», expedidos por las Autoridades Conjuntas de Aviación (JAA) el 13 de julio de 1998, en su versión modificada por la Enmienda 3 de 1 de diciembre de 2005, deben incorporarse al Derecho de la Unión ya que las JAA dejaron de existir el 30 de junio de 2009 y el ámbito del Reglamento (CE) n° 216/2008 se amplió el 20 de febrero de 2008 para incluir las operaciones.
- (4) En aras de la coherencia y de la claridad de las obligaciones relacionadas con la aeronavegabilidad, debe insertarse una referencia a este Reglamento en el Reglamento (UE) n° 965/2012 de la Comisión<sup>(2)</sup>.
- (5) A fin de garantizar una fácil transición y de evitar perturbaciones, deben preverse las medidas transitorias pertinentes.
- (6) Las medidas establecidas en el presente Reglamento se basan en el dictamen emitido por la Agencia de conformidad con el artículo 19, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 216/2008.
- (7) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de la Agencia Europea de Seguridad Aérea creado en virtud del artículo 65 del Reglamento (CE) n° 216/2008.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*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.

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

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) n° 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

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

*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) n° 965/2012**

El anexo III del Reglamento (UE) n° 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.

Hecho en Bruselas, el 23 de abril de 2015.

Por la Comisión  
El Presidente  
Jean-Claude JUNCKER

## ANEXO I

## PARTE-26

## ESPECIFICACIONES DE AERONAVEGABILIDAD ADICIONALES PARA OPERACIONES

## 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

26.100 Ubicación de las salidas de emergencia,

26.105 Acceso a la salida 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

26.160 Protección contra incendios de los lavabos

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 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.

**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.

**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.

**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.

**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.

**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 — incapacidad 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.

---

**ANEXO II**

En el anexo III (parte ORO) del Reglamento (UE) n° 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) n° 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) n° 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) n° 965/2012 (DO L 106 de 24.4.2015, p. 18)».

---