

**REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2019/133 DE LA COMISIÓN****de 28 de enero de 2019****por el que se modifica el Reglamento (UE) 2015/640 en lo que respecta a la introducción de nuevas especificaciones adicionales de aeronavegabilidad**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 216/2008 <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 17, apartado 1, letra h),

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) 2015/640 de la Comisión <sup>(2)</sup> establece requisitos adicionales de aeronavegabilidad para aeronaves cuyo diseño ya haya sido certificado. Estos requisitos adicionales son necesarios para respaldar las mejoras continuas en materia de aeronavegabilidad y de seguridad, ya que si la Agencia Europea de Seguridad Aérea («Agencia») actualiza sus especificaciones de certificación (CS) de conformidad con el artículo 76, apartado 3, del Reglamento (UE) 2018/1139, para velar por que sigan adecuándose a su finalidad, las aeronaves cuyo diseño haya sido certificado previamente no están obligadas a cumplir la versión actualizada de dichas especificaciones cuando ya estén fabricadas o en servicio.
- (2) Por consiguiente, a fin de mantener en Europa un alto nivel de seguridad de la aviación y de requisitos medioambientales, podría ser preciso exigir la conformidad de las aeronaves con requisitos adicionales de aeronavegabilidad que no hubieran sido fijados por la Agencia en el momento de la certificación del diseño por no haber estado incluidos en aquel momento en las especificaciones de certificación correspondientes. La presente modificación del Reglamento (UE) 2015/640 se refiere a la evolución de tres especificaciones de certificación.
- (3) En primer lugar, en 1989 las Autoridades Conjuntas de Aviación (JAA) introdujeron nuevas normas de diseño relativas a las condiciones dinámicas de los asientos de los pasajeros y de la tripulación de cabina en los aviones grandes, las cuales ofrecían más protección a los ocupantes de dichos asientos. Dichas normas, que tenían por objeto disminuir el riesgo de lesiones o de fallecimientos en los aterrizajes de emergencia, se incorporaron a las especificaciones de certificación de la Agencia para aviones grandes (CS-25), pero solo se aplican a los aviones grandes cuya certificación del diseño se haya solicitado después de 1989. Teniendo en cuenta que determinados aviones grandes podrían sustraerse del cumplimiento de dichas normas, es conveniente introducir especificaciones adicionales de aeronavegabilidad. Habida cuenta de la naturaleza y el riesgo de las operaciones con aviones grandes al tiempo que se mantiene en la Unión un nivel elevado y uniforme de seguridad en la aviación civil, se considera proporcionado y rentable introducir estas especificaciones adicionales de aeronavegabilidad únicamente en lo que respecta a los aviones grandes de fabricación reciente conforme a un diseño que ya haya sido certificado por la Agencia. Estas especificaciones adicionales de aeronavegabilidad no deben aplicarse a los asientos de la tripulación de cabina ni a los asientos en los aviones de baja ocupación que se utilicen en operaciones de transporte aéreo comercial con vuelos por encargo no regulares, porque no se considera proporcionado ni rentable.
- (4) En segundo lugar, en 2009 la Agencia introdujo en las especificaciones de certificación para aviones grandes (CS-25, enmienda 6) nuevas normas sobre la inflamabilidad de los materiales de aislamiento térmico o acústico que mejoran determinadas características de los materiales de aislamiento instalados en el fuselaje gracias a la resistencia que ofrecen a la propagación y la penetración de las llamas. Estas nuevas normas sobre inflamabilidad solo son aplicables a los aviones grandes cuya certificación del diseño se haya solicitado después de 2009. Teniendo en cuenta que determinados aviones grandes podrían sustraerse del cumplimiento de dichas normas, es conveniente introducir especificaciones adicionales de aeronavegabilidad. Habida cuenta de la naturaleza y el riesgo de las operaciones con aviones grandes al tiempo que se mantiene en la Unión un nivel elevado y uniforme de seguridad en la aviación civil, se considera proporcionado y rentable introducir estas especificaciones adicionales de aeronavegabilidad relativas al riesgo de propagación de las llamas durante el vuelo en lo que respecta a aviones grandes de fabricación reciente conforme a un diseño que ya haya sido certificado por la Agencia. Estas especificaciones adicionales de aeronavegabilidad deben aplicarse también a los aviones grandes que estén en servicio cuando se sustituyan los materiales de aislamiento térmico o acústico. Por último, procede introducir las especificaciones adicionales de aeronavegabilidad relativas al riesgo de penetración de llamas en el avión tras un accidente en lo que respecta a grandes aviones con una capacidad mínima de veinte pasajeros y aplicarlas únicamente a los aviones de fabricación reciente conforme a un diseño que ya haya sido certificado por la Agencia.

<sup>(1)</sup> DO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

<sup>(2)</sup> 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.º 965/2012 (DO L 106 de 24.4.2015, p. 18).

- (5) En tercer lugar, a fin de disminuir progresivamente el impacto medioambiental del gas halón en los equipos de extinción de incendios, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha publicado nuevas normas, mediante la modificación del anexo 6 del Convenio de la OACI, aplicables a partir del 15 de diciembre de 2011. A fin de cumplir dichas normas, deben introducirse especificaciones adicionales de aeronavegabilidad para los aviones y los helicópteros grandes de fabricación reciente cuyo diseño ya haya sido certificado por la Agencia con arreglo a especificaciones de certificación que permitan el uso del gas halón como agente adecuado.
- (6) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) 2015/640 de la Comisión en consecuencia.
- (7) Las medidas previstas en el presente Reglamento están basadas en dictámenes emitidos por la Agencia con arreglo al artículo 76, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139.
- (8) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité establecido por el artículo 127, apartado 3, del Reglamento (UE) 2018/1139.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### *Artículo 1*

El Reglamento (CE) 2015/640 queda modificado como sigue:

1) El artículo 2 se modifica como sigue:

a) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

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

b) se añaden las letras c) y d) siguientes:

«c) «helicóptero grande»: un helicóptero que incluya en sus criterios de certificación las especificaciones de certificación para aeronaves de ala giratoria grandes «CS-29» o una norma equivalente;

d) «avión de baja ocupación»: un avión en el que la configuración operativa máxima de asientos de pasajeros sea una de los siguientes:

1) hasta un máximo (inclusive) de 19 asientos, o

2) hasta un tercio (inclusive) de la capacidad máxima de asientos para pasajeros de un avión con certificación de tipo, tal como se indica en la hoja de datos del certificado de tipo del avión (TCDS), siempre que se cumplan las dos condiciones siguientes:

a) el número total de asientos de pasajeros que pueden estar ocupados durante el rodaje, el despegue o el aterrizaje no debe exceder de cien por piso;

b) la configuración operativa máxima de asientos de pasajeros durante el rodaje, el despegue o el aterrizaje en cualquier zona situada entre pares de salidas de emergencia (o en cualquier zona sin salida) no debe ser superior a un tercio de la suma de los asientos de pasajeros que estén permitidos entre los pares de salidas de emergencia que delimiten esa zona (sobre la base de los asientos de pasajeros permitidos en los pares de salidas de emergencia que se hayan establecido en los criterios de certificación aplicables al avión). Con el fin de determinar el cumplimiento de esta limitación por zonas, en el caso de que un avión haya desactivado las salidas de emergencia, se considerará que todas las salidas de emergencia están operativas.».

2) El anexo I (Parte-26) se modifica con arreglo a lo dispuesto en el anexo del presente Reglamento.

#### *Artículo 2*

#### **Entrada en vigor y aplicación**

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 28 de enero de 2019.

*Por la Comisión*  
*El Presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

---

## ANEXO

El anexo I se modifica como sigue:

1) El índice se sustituye por el siguiente:

## «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

26.60. Condiciones dinámicas del aterrizaje de emergencia

26.100. Ubicación de las salidas de emergencia

26.105. Acceso a las salidas 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

26.156. Materiales de aislamiento térmico o acústico

26.160. Protección contra incendios de los lavabos

26.170. Extintores de incendios

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 C — HELICÓPTEROS GRANDES

26.400. Extintores de incendios».

2) Se inserta el punto 26.60 siguiente:

**«26.60. Condiciones dinámicas del aterrizaje de emergencia**

Los operadores de aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial de pasajeros, con certificación de tipo concedida a partir del 1 de enero de 1958 y cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se expidiera por primera vez a partir del 18 de febrero de 2021, deberán demostrar, en relación con cada tipo de diseño de asiento que haya sido aprobado para poder ser ocupado durante el rodaje, el despegue o el aterrizaje, que el ocupante está protegido al ser expuesto a las cargas derivadas de unas condiciones de aterrizaje de emergencia. La demostración se realizará por uno de los medios siguientes:

- a) haber completado con éxito ensayos dinámicos;
- b) haber efectuado los análisis oportunos que ofrezcan un nivel de seguridad equivalente y que se basen en los ensayos dinámicos efectuados con un tipo de asiento de diseño similar.

La obligación establecida en el párrafo primero no se aplicará a los asientos siguientes:

- a) los asientos de la tripulación de cabina,
- b) los asientos en los aviones de baja ocupación que se utilicen en operaciones de transporte aéreo comercial con vuelos por encargo no regulares.».

3) Se inserta el punto 26.156 siguiente:

**«26.156. Materiales de aislamiento térmico o acústico**

Los operadores de aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial con una certificación de tipo concedida a partir del 1 de enero de 1958 se asegurarán de que:

- a) en el caso de los aviones cuyo primer certificado de aeronavegabilidad individual se emitiera antes del 18 de febrero de 2021, cuando se hayan instalado nuevos materiales de aislamiento térmico o acústico, en sustitución de otros más antiguos, a partir del 18 de febrero de 2021, los nuevos materiales tengan características de resistencia a la propagación de las llamas que eviten o reduzcan el riesgo de propagación de las llamas en el avión;
  - b) en el caso de los aviones cuyo primer certificado de aeronavegabilidad individual se emitiera a partir del 18 de febrero de 2021, los materiales de aislamiento térmico o acústico tengan características de resistencia a la propagación de las llamas que eviten o reduzcan el riesgo de propagación de las llamas en el avión;
  - c) en el caso de los aviones cuyo primer certificado de aeronavegabilidad individual se emitiera a partir del 18 de febrero de 2021 y con una capacidad de al menos veinte asientos para pasajeros, los materiales de aislamiento térmico y acústico (incluidos los medios de fijación de los materiales para el fuselaje) instalados en la mitad inferior del avión tengan características de resistencia a la penetración de las llamas que eviten o reduzcan el riesgo de penetración de las llamas en el avión tras un accidente y que garanticen condiciones de supervivencia en la cabina durante el período necesario para evacuar el avión.»
- 4) Se inserta el punto 26.170 siguiente:

**«26.170. Extintores de incendios**

Los operadores de aviones grandes se asegurarán de que en los tipos de extintores que figuran a continuación no se utilice el gas halón como agente extintor:

- a) los extintores de incendios incorporados a los recipientes para restos de toallas de papel, papeles o residuos en los lavabos de aviones grandes cuyo primer certificado de aeronavegabilidad individual se emitiera a partir del 18 de febrero de 2020.
  - b) los extintores portátiles de aviones grandes cuyo primer certificado de aeronavegabilidad individual se emitiera a partir del 18 de mayo de 2019.»
- 5) Se añade la subparte C siguiente:

**«SUBPARTE C — HELICÓPTEROS GRANDES**

**26.400. Extintores de incendios**

Los operadores de helicópteros grandes se asegurarán de que en los tipos de extintores que figuran a continuación no se utilice el gas halón como agente extintor:

- a) los extintores de incendios incorporados a los recipientes para restos de toallas de papel, papeles o residuos en los lavabos de helicópteros grandes cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se emitiera por primera vez a partir del 18 de febrero de 2020.
  - b) los extintores portátiles de helicópteros grandes cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se emitiera por primera vez a partir del 18 de mayo de 2019.»
-