Ce texte constitue seulement un outil de documentation et n'a aucun effet juridique. Les institutions de l'Union déclinent toute responsabilité quant à son contenu. Les versions faisant foi des actes concernés, y compris leurs préambules, sont celles qui ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne et sont disponibles sur EUR-Lex. Ces textes officiels peuvent être consultés directement en cliquant sur les liens qui figurent dans ce document

►**B**

RÈGLEMENT (UE) 2015/640 DE LA COMMISSION

du 23 avril 2015

concernant des spécifications de navigabilité supplémentaires pour un type donné d'exploitation et modifiant le règlement (UE) nº 965/2012

(JO L 106 du 24.4.2015, p. 18)

Modifié par:

		Journal officiel		
		nº	page	date
►**M1**	Règlement d'exécution (UE) 2019/133 de la Commission du 28 janvier 2019	L 25	14	29.1.2019
►**M2**	Règlement d'exécution (UE) 2020/1159 de la Commission du 5 août 2020	L 257	14	6.8.2020
►**M3**	Règlement d'exécution (UE) 2021/97 de la Commission du 28 janvier 2021	L 31	208	29.1.2021
►**M4**	Règlement d'exécution (UE) 2022/1254 de la Commission du 19 juillet 2022	L 191	47	20.7.2022

▼B

RÈGLEMENT (UE) 2015/640 DE LA COMMISSION

du 23 avril 2015

concernant des spécifications de navigabilité supplémentaires pour un type donné d'exploitation et modifiant le règlement (UE) n° 965/2012

▼M2

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement établit des exigences de navigabilité supplémentaires communes relatives au maintien de la navigabilité et à l'amélioration de la sécurité des aéronefs.

2. Le présent règlement s'applique:

a) aux exploitants:

i) des aéronefs immatriculés dans un État membre;

ii) des aéronefs immatriculés dans un pays tiers et utilisés par un exploitant dont un État membre assure la supervision;

b) aux titulaires d'un certificat de type, d'un certificat de type restreint, d'un certificat de type supplémentaire, d'une approbation de modification ou d'un agrément de conception de réparation approuvés par l'Agence conformément au règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission ([1]) ou réputés avoir été délivrés conformément à l'article 3 dudit règlement;

c) aux demandeurs d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint pour un avion de grande capacité à turbine, pour lesquels la demande a été présentée avant le 1er janvier 2019 et le certificat a été délivré après le 26 août 2020, lorsque l'annexe I (partie 26) le précise.

▼B

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

a) «configuration maximale approuvée en sièges passagers», la capacité maximale en sièges passagers d'un aéronef particulier, à l'exclusion des sièges des membres d'équipage, établie à des fins d'exploitation et spécifiée dans le manuel d'exploitation;

▼M1

b) «avion de grande capacité», un avion dont la base de certification comprend les spécifications de certification pour avions de grande capacité «CS-25» ou équivalentes;

c) «hélicoptère de grande capacité», un hélicoptère dont la base de certification comprend les spécifications de certification pour aéronefs à voilure tournante de grande capacité «CS-29» ou équivalentes;

([1]) règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production (JO L 224 du 21.8.2012, p. 1).

▼**M4**

c bis) «hélicoptère de petite capacité», un hélicoptère dont la base de certification comprend les spécifications de certification pour petits aéronefs à voilure tournante (CS-27) ou équivalentes;

c ter) «hélicoptère de catégorie A de petite capacité», un hélicoptère de petite capacité qui possède toutes les caractéristiques de la catégorie A telle que définie au point 17) de l'annexe I du règlement (UE) n° 965/2012 et dont la base de certification comprend les spécifications supplémentaires énoncées dans les spécifications de certification pour grands aéronefs à voilure tournante (CS-29) qui sont applicables en vertu de la référence figurant à l'appendice C aux CS-27, ou équivalentes;

c quater) «état de la mer attesté», l'état de la mer qui a été sélectionné par le demandeur d'un certificat de type ou d'un certificat de type supplémentaire pour la démonstration de la résistance de l'aéronef à voilure tournante au chavirement puis pour la certification par rapport aux exigences d'amerrissage ou de flottabilité de secours;

▼**M1**

d) «avion à faible coefficient de remplissage», un avion dont la configuration maximale opérationnelle en sièges passagers est:

1) inférieure ou égale à 19 sièges; ou

2) inférieure ou égale à un tiers de la capacité maximale en sièges passagers de l'avion possédant un certificat de type, telle qu'indiquée dans la fiche de caractéristiques du certificat de type (TCDS), pour autant que les deux conditions suivantes soient remplies:

a) le nombre total de sièges passagers dont l'occupation est agréée pendant le roulage au sol, le décollage ou l'atterrissage ne dépasse pas 100 par étage;

b) la configuration maximale opérationnelle en sièges passagers pendant le roulage au sol, le décollage ou l'atterrissage dans toute zone située entre des paires d'issues de secours (ou toute zone sans issue) ne dépasse pas un tiers de la somme des sièges passagers autorisés pour les paires d'issues de secours délimitant cette zone (sur la base du nombre de sièges passagers autorisé pour chaque paire d'issues de secours en vis-à-vis, tel que défini par la base de certification applicable de l'avion). Aux fins de déterminer la conformité avec cette limitation de zone, dans le cas d'un avion ayant désactivé les issues de secours, il est supposé que toutes les issues de secours sont fonctionnelles;

▼**M2**

e) «limite de validité» (LOV), dans le contexte des données d'ingénierie soutenant le programme d'entretien structurel, une période, indiquée sous la forme d'un nombre total de cycles de vol ou d'heures de vol cumulés, ou les deux, au cours de laquelle il est démontré que l'avion ne subira pas de détérioration due à la fatigue généralisée;

f) «section relative aux limitations de navigabilité» (ALS), une section des instructions pour le maintien de la navigabilité, telles qu'exigées aux points 21.A.61, 21.A.107 et 21.A.120A de l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012, qui contient des limitations de navigabilité précisant chaque date de remplacement obligatoire, les intervalles d'inspection obligatoires, et les procédures d'inspection obligatoires y afférentes;

▼**M2**

g) «programme de prévention et de contrôle de la corrosion» (CPCP), un document reflétant une approche systématique en vue de prévenir et de contrôler la corrosion dans la structure primaire d'un avion, comprenant des tâches de base relatives à la corrosion, y compris des inspections, des domaines soumis à ces tâches, des niveaux de corrosion définis et des délais de mise en conformité définis (seuils de mise en œuvre et intervalles de récurrence). Un CPCP de référence est établi par le titulaire du certificat de type, qui peut être adapté par les exploitants pour créer un CPCP dans le cadre de leur programme d'entretien spécifique à leurs opérations;

h) «détérioration due à la fatigue généralisée» (WFD), la présence simultanée de fissures en plusieurs endroits de la structure d'un avion dont la taille et le nombre sont tels que la structure ne satisfera plus à la résistance de sûreté intégrée ou à la résistance résiduelle utilisées pour la certification de cette structure;

i) «structure de référence» la structure qui est conçue dans le cadre du certificat de type pour ce modèle d'avion (à savoir, «en tant que configuration du modèle d'avion fournie»);

j) «structure de référence critique pour la fatigue» (FCBS), la structure de référence d'un avion qui est classée par le titulaire du certificat de type comme une structure critique pour la fatigue;

k) «structure modifiée critique pour la fatigue» (FCMS), toute structure critique pour la fatigue d'un avion qui est introduite ou affectée par une modification de sa conception de type et qui n'est pas déjà inscrite en tant qu'élément de la structure de référence critique pour la fatigue;

l) «évaluation de la tolérance à la détérioration» (DTE), un processus qui conduit à la détermination des actions d'entretien nécessaires pour détecter ou empêcher des fissures de fatigue qui pourraient contribuer à une défaillance catastrophique. Lorsqu'elle s'applique aux réparations et aux modifications, une DTE comprend l'évaluation de la réparation ou modification et de la structure critique pour la fatigue affectée par la réparation ou la modification;

m) «inspection de la tolérance à la détérioration» (DTI), une obligation en matière d'inspection documentée ou une autre action d'entretien mise en place par les titulaires d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint à la suite d'une évaluation de la tolérance à la détérioration. Une DTI comprend les domaines à inspecter, la méthode d'inspection, les procédures d'inspection (y compris les étapes d'inspection séquentielles et les critères d'acceptation et de rejet), le seuil d'inspection et les intervalles de répétition associés à ces inspections. Les DTI peuvent également préciser des actions d'entretien telles que le remplacement, la réparation ou la modification;

n) «orientation pour l'évaluation de la réparation» (REG), un processus établi par le titulaire du certificat de type qui guide les exploitants afin de mettre en place des inspections de la tolérance à la détérioration dans le cas de réparations ayant une incidence sur la structure critique pour la fatigue afin de garantir le maintien de l'intégrité structurelle de toutes les réparations concernées;

▼M2

o) «structure critique pour la fatigue» (FCS), une structure d'un avion qui est susceptible de subir des fissures de fatigue pouvant entraîner une défaillance catastrophique de l'avion.

▼B

Article 3

Spécifications de navigabilité supplémentaires pour un type donné d'exploitation

Les exploitants dont un État membre assure la supervision doivent, lors de l'exploitation des aéronefs visés à l'article 1er, satisfaire aux dispositions de l'annexe I.

Article 4

Modification du règlement (UE) no 965/2012

L'annexe III du règlement (UE) no 965/2012 est modifiée conformément à l'annexe II du présent règlement, afin de contenir une référence au présent règlement.

Article 5

Dispositions transitoires

Les aéronefs dont les exploitants ont démontré à leur autorité compétente qu'ils étaient conformes aux JAR-26 relatives aux exigences de navigabilité supplémentaires dans le cadre d'une exploitation (ci-après les «exigences JAR-26») publiées par les JAA le 13 juillet 1998, telles que modifiées par l'amendement no 3 du 1er décembre 2005, avant les dates d'application visées à l'article 6, sont réputés satisfaire aux spécifications équivalentes énoncées à l'annexe I du présent règlement.

Les aéronefs dont la conformité aux exigences JAR-26 équivalentes aux spécifications énoncées aux points 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200, 26.250 de l'annexe I du présent règlement a été démontrée conformément au premier alinéa ne subissent pas de modification ultérieure de nature à affecter leur conformité aux exigences JAR-26 concernées.

Article 6

Entrée en vigueur et application

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à partir du 14 mai 2015.

Toutefois, les points 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 et 26.250 de l'annexe I sont applicables à partir du 14 mai 2017.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

▼M2

ANNEXE I

PARTIE 26

SPÉCIFICATIONS DE NAVIGABILITÉ SUPPLÉMENTAIRES DANS LE CADRE D'UNE EXPLOITATION

▼M4

TABLE DES MATIÈRES

SOUS-PARTIE A — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

26.10 Autorité compétente

26.20 Équipement temporairement en panne

26.30 Démonstration de la conformité

SOUS-PARTIE B — AVIONS DE GRANDE CAPACITÉ

26.50 Sièges, couchettes, ceintures et harnais de sécurité

26.60 Atterrissage d'urgence — Conditions dynamiques

26.100 Emplacement des issues de secours

26.105 Accès aux issues de secours

26.110 Marquages des issues de secours

26.120 Éclairage intérieur des issues de secours et fonctionnement de l'éclairage de secours

26.150 Intérieurs des compartiments

26.155 Inflammabilité des revêtements intérieurs des compartiments de fret

26.156 Matériaux d'isolation thermique et acoustique

26.157 Conversion de compartiments de classe D

26.160 Protection contre l'incendie des toilettes

26.170 Appareils extincteurs

26.200 Signal acoustique du train d'atterrissage

26.201 Pression de gonflage des pneumatiques

26.205 Systèmes de vigilance et d'alerte en cas de dépassement de piste

26.250 Dispositifs d'actionnement des portes d'accès au compartiment de l'équipage de conduite — incapacité d'un membre de l'équipage

26.300 Programme de maintien de l'intégrité structurelle pour les structures d'avions vieillissants — exigences générales

26.301 Plan de mise en conformité pour les titulaires d'un certificat de type (restreint)

26.302 Évaluation de la tolérance à la fatigue et à la détérioration

26.303 Limite de validité (LOV)

26.304 Programme de prévention et de contrôle de la corrosion

26.305 Validité du programme de maintien de l'intégrité structurelle

▼M4

26.306 Structure de base critique pour la fatigue (FCBS)

26.307 Données relatives à la tolérance à la détérioration dans le cas de modifications existantes de la structure critique pour la fatigue

26.308 Données relatives à la tolérance à la détérioration dans le cas de réparations existantes apportées à la structure critique pour la fatigue

26.309 Orientations pour l'évaluation de la réparation

26.330 Données relatives à la tolérance à la détérioration dans le cas de certificats de type supplémentaires existants, d'autres modifications majeures existantes et de réparations existantes ayant une incidence sur ces modifications ou sur les certificats de type supplémentaires

26.331 Plan de mise en conformité pour les titulaires d'un certificat de type supplémentaire

26.332 Recensement des modifications ayant une incidence sur la structure critique pour la fatigue

26.333 Données relatives à la tolérance à la détérioration dans le cas de certificats de type supplémentaires et de réparations apportées à ces certificats de type supplémentaires approuvées le 1er septembre 2003 ou après cette date

26.334 Données relatives à la tolérance à la détérioration dans le cas de certificats de type supplémentaires et d'autres modifications et réparations apportées à ces modifications approuvées avant le 1er septembre 2003

26.370 Tâches de maintien de la navigabilité et programme d'entretien de l'aéronef

SOUS-PARTIE C — HÉLICOPTÈRES

26.400 Appareils extincteurs

26.410 Commandes de secours manœuvrées sous l'eau

26.415 Issues de secours sous l'eau

26.420 Équipements de secours pour les vols effectués au-dessus de l'eau

26.425 Fourniture de l'état de la mer attesté

26.430 Résistance aux dommages d'un système de flottabilité de secours

26.431 Détermination de la robustesse de conception des systèmes de flottabilité de secours

26.435 Déploiement automatique d'un système de flottabilité de secours

Appendice 1 — Liste des modèles d'avion non soumis à certaines dispositions de l'annexe I (partie 26)

▼B

SOUS-PARTIE A

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

▼M2

26.10 Autorité compétente

a) Aux fins de la présente annexe, l'autorité compétente à laquelle les exploitants doivent démontrer que les aéronefs dont la conception a déjà été certifiée sont conformes aux exigences de la présente annexe est l'autorité désignée par l'État membre dans lequel l'exploitant a son principal établissement.

▼M2

b) Aux fins de la présente annexe, l'autorité compétente à laquelle les titulaires de certificats de type, de certificats de type restreints, de certificats de type supplémentaires, d'approbations de modifications et d'agréments de conceptions de réparation doivent démontrer la conformité des certificats de type existants, des certificats de type restreints, des certificats de type supplémentaires, des modifications et des conceptions de réparation aux exigences de la présente annexe est l'Agence.

▼B

26.20 Équipement temporairement en panne

Un vol ne peut être entamé si l'un des instruments, équipements ou fonctions requis par la présente partie est en panne ou manquant, sauf dérogation prévue par la liste minimale d'équipements de l'exploitant, telle que définie au point ORO.MLR.105 et approuvée par l'autorité compétente.

26.30 Démonstration de la conformité

▼M2

a) Conformément à l'article 76, paragraphe 3, du règlement (UE) 2018/1139, l'Agence publie des spécifications de certification comme moyen normalisé de démontrer la conformité aux dispositions de la présente annexe. Les spécifications de certification sont suffisamment détaillées et précises pour indiquer les conditions dans lesquelles la conformité aux exigences de la présente annexe peut être démontrée.

b) Les exploitants et les titulaires d'un certificat de type, d'un certificat de type restreint, d'un certificat de type supplémentaire, d'une approbation de modification ou d'un agrément de conception de réparation peuvent démontrer qu'ils satisfont aux exigences de la présente annexe en se conformant:

i) soit aux spécifications publiées par l'Agence en vertu du point a) du présent point ou aux spécifications de certification équivalentes publiées par l'Agence conformément au point 21.B.70 de l'annexe I du règlement (UE) n° 748/2012;

ii) soit à des normes techniques offrant un niveau de sécurité équivalent à celui figurant dans ces spécifications de certification.

c) Les titulaires d'un certificat de type, d'un certificat de type restreint, d'un certificat de type supplémentaire, d'une approbation de modification ou d'un agrément de conception de réparation mettent à la disposition de chaque exploitant connu des avions toute modification des instructions pour le maintien de la navigabilité requise pour démontrer la conformité avec la présente annexe. Aux fins du présent règlement, les instructions pour le maintien de la navigabilité comprennent également des inspections de la tolérance à la détérioration (DTI), des orientations pour l'évaluation de la réparation (REG), un programme de prévention et de contrôle de la corrosion de référence (CPCP) et une liste des structures critiques pour la fatigue (FCS) ainsi que des sections relatives aux limitations de navigabilité (ALS).

▼B

SOUS-PARTIE B

AVIONS DE GRANDE CAPACITÉ

26.50 Sièges, couchettes, ceintures et harnais de sécurité

Les exploitants d'avions de grande capacité utilisés à des fins de transport aérien commercial et possédant un certificat de type délivré le 1er janvier 1958 ou après cette date veillent à ce que chaque siège de membre d'équipage de conduite et de cabine et son dispositif de retenue soient configurés afin d'offrir un niveau de protection optimal lors d'un atterrissage d'urgence tout en permettant à son occupant d'assurer les fonctions nécessaires et en facilitant une sortie rapide.

▼M3

26.60 Atterrissage d'urgence — Conditions dynamiques

Les exploitants d'avions de grande capacité utilisés à des fins de transport aérien commercial de passagers qui possèdent un certificat de type délivré le 1er janvier 1958 ou après cette date et dont le certificat de navigabilité individuel est délivré pour la première fois le 26 février 2021 ou après cette date démontrent, pour les sièges dont l'occupation est agréée pendant le roulage au sol, le décollage ou l'atterrissage, que chaque conception de type assure la protection de leurs occupants lorsqu'ils sont exposés à des charges résultant de conditions d'atterrissage d'urgence. Cette protection est démontrée par l'un des moyens suivants:

a) essais dynamiques réalisés avec succès;

b) analyse rationnelle assurant une sécurité équivalente, sur la base d'essais dynamiques portant sur une conception de type de siège similaire.

L'obligation énoncée au premier alinéa ne s'applique pas aux sièges suivants:

a) sièges du personnel navigant technique;

b) sièges des avions à faible coefficient de remplissage effectuant uniquement des opérations de transport aérien commercial non régulier à la demande;

c) sièges des modèles d'avions recensés dans le tableau A.1 de l'appendice 1 et portant un numéro de série du constructeur figurant dans ce tableau.

▼B

26.100 Emplacement des issues de secours

Sauf pour les avions dont la configuration des issues de secours a été installée et agréée avant le 1er avril 1999, les exploitants d'avions de grande capacité utilisés à des fins de transport aérien commercial disposant d'une configuration maximale en sièges passagers supérieure à dix-neuf et dont une ou plusieurs issues de secours sont désactivées veillent à ce que la ou les distances entre les autres issues restent compatibles avec une évacuation efficace.

26.105 Accès aux issues de secours

Les exploitants d'avions de grande capacité utilisés à des fins de transport aérien commercial prévoient les moyens de faciliter le déplacement rapide et aisé de chaque passager de son siège vers l'une des issues de secours en cas d'évacuation d'urgence.

26.110 Marquages des issues de secours

Les exploitants d'avions de grande capacité utilisés à des fins de transport aérien commercial satisfont aux spécifications suivantes:

a) des moyens seront prévus afin de faciliter la localisation, l'accès et l'actionnement des issues de secours par les occupants de la cabine dans des conditions prévisibles dans la cabine en cas d'évacuation d'urgence;

b) des moyens seront prévus afin de faciliter la localisation et l'actionnement des issues de secours par le personnel à l'extérieur de l'avion en cas d'évacuation d'urgence.

26.120 Éclairage intérieur des issues de secours et fonctionnement de l'éclairage de secours

Les exploitants d'aéronefs lourds utilisés dans le transport aérien commercial prévoient les moyens nécessaires pour que les signaux lumineux de sortie, l'éclairage général de la cabine et de la zone de sortie ainsi que l'éclairage du parcours d'évacuation au niveau du sol soient disponibles afin de faciliter la localisation des issues et le déplacement des passagers vers les issues en cas d'évacuation d'urgence.

▼B

26.150 Intérieurs des compartiments

Les exploitants d'avions de grande capacité utilisés à des fins de transport aérien commercial satisfont aux spécifications suivantes:

a) tous les matériaux et équipements utilisés dans les compartiments occupés par l'équipage ou les passagers présentent des caractéristiques d'inflammabilité compatibles avec la minimisation des effets des incendies en vol et le maintien de conditions permettant la survie dans la cabine pendant une durée proportionnée au temps nécessaire pour évacuer l'aéronef;

b) l'interdiction de fumer est indiquée par des plaques signalétiques;

c) les récipients de collecte des déchets sont de nature à assurer le confinement d'un incendie interne; ces récipients comportent des indications interdisant qu'y soient jetés des matières en combustion.

26.155 Inflammabilité des revêtements intérieurs des compartiments de fret

Les exploitants d'avions de grande capacité utilisés à des fins de transport aérien commercial possédant un certificat de type délivré après le 1er janvier 1958 veillent à ce que les revêtements des compartiments de fret de classe C ou D soient constitués de matériaux empêchant de façon adéquate que les effets d'un incendie dans le compartiment ne mettent en danger l'aéronef ou ses occupants.

▼M1

26.156 Matériaux d'isolation thermique et acoustique

Les exploitants d'avions de grande capacité utilisés à des fins de transport aérien commercial et possédant un certificat de type délivré le 1er janvier 1958 ou après cette date veillent à ce que:

a) pour les avions dont le premier certificat de navigabilité individuel est délivré le 18 février 2021 ou après cette date, en cas de nouveaux matériaux d'isolation thermique ou acoustique installés en remplacement le 18 février 2021 ou après cette date, ces nouveaux matériaux présentent des caractéristiques de résistance à la propagation des flammes qui préviennent ou réduisent le risque de propagation des flammes dans l'avion;

b) pour les avions dont le premier certificat de navigabilité individuel est délivré le 18 février 2021 ou après cette date, les matériaux d'isolation thermique ou acoustique présentent des caractéristiques de résistance à la propagation des flammes qui préviennent ou réduisent le risque de propagation des flammes dans l'avion;

c) pour les avions dont le premier certificat de navigabilité individuel est délivré le 18 février 2021 ou après cette date et qui ont une capacité en sièges d'au moins 20 passagers, les matériaux d'isolation thermique ou acoustique (y compris les moyens de fixation des matériaux au fuselage) installés dans la moitié inférieure de l'avion présentent des caractéristiques de résistance à la pénétration des flammes qui préviennent ou réduisent le risque de pénétration des flammes à l'intérieur de l'avion après un accident et qui assurent des conditions permettant la survie dans la cabine pendant une durée nécessaire à évacuer l'avion.

▼M4

26.157 Conversion de compartiments de classe D

Les exploitants d'avions de grande capacité utilisés à des fins de transport aérien commercial dont le certificat de type a été délivré le 1er janvier 1958 ou après cette date, à l'exception des exploitants d'un modèle d'avion figurant dans le tableau A.1 de l'appendice 1 de la présente annexe, veillent à ce que:

a) dans le cas des avions dont l'exploitation implique le transport de passagers, chaque compartiment de fret ou de bagages de classe D, quel que soit son volume, soit conforme aux spécifications de certification applicables à un compartiment de classe C;

b) dans le cas des avions dont l'exploitation implique le transport de fret uniquement, chaque compartiment de fret de classe D, quel que soit son volume, soit conforme aux spécifications de certification applicables soit à un compartiment de classe C, soit à un compartiment de classe E.

▼B

26.160 Protection contre l'incendie des toilettes

Les exploitants d'aéronefs lourds utilisés dans le transport aérien commercial disposant d'une configuration maximale en sièges passagers supérieure à dix-neuf satisfont aux spécifications suivantes:

Les toilettes sont équipées:

a) de dispositifs de détection de fumée;

b) de dispositifs d'extinction automatique d'un incendie éventuel dans chaque récipient de collecte de déchets.

▼M1

26.170 Extincteurs d'incendie

Les exploitants d'avions de grande capacité veillent à ce que les extincteurs suivants n'utilisent pas de halon comme agent extincteur:

a) les extincteurs d'incendie intégrés installés dans les toilettes pour chaque réceptacle à déchets destiné à collecter les serviettes, papiers ou déchets dans les avions de grande capacité dont le premier certificat de navigabilité individuel est délivré le 18 février 2020 ou après cette date;

b) les extincteurs d'incendie portables se trouvant dans les avions de grande capacité dont le premier certificat de navigabilité individuel est délivré le 18 mai 2019 ou après cette date.

▼B

26.200 Signal acoustique du train d'atterrissage

Les exploitants d'aéronefs lourds utilisés dans le transport aérien commercial veillent à ce qu'un signal acoustique approprié du train d'atterrissage soit installé afin de réduire de manière significative le risque d'atterrissage avec un train d'atterrissage rentré par inadvertance.

▼M4

26.201 Pression de gonflage des pneumatiques

Les exploitants d'avions de grande capacité réduisent au minimum le risque que la pression d'un pneumatique soit inférieure, pendant l'exploitation, à sa pression minimale de gonflage en service.

▼M2

26.205 Systèmes de vigilance et d'alerte en cas de dépassement de piste

a) Les exploitants d'avions de grande capacité utilisés dans le transport aérien commercial veillent à ce que tout avion dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er janvier 2025 ou après cette date soit équipé d'un système de vigilance et d'alerte en cas de dépassement de piste.

b) Ce système est conçu de manière à réduire le risque d'une sortie de piste longitudinale pendant l'atterrissage en alertant l'équipage de conduite, en vol et au sol, lorsque l'avion risque de ne pas pouvoir s'arrêter dans les limites de la distance disponible jusqu'à l'extrémité de la piste.

▼B

26.250 Dispositifs d'actionnement des portes d'accès au compartiment de l'équipage de conduite — incapacité d'un membre de l'équipage

Les exploitants d'avions de grande capacité utilisés à des fins de transport aérien commercial veillent à ce que les dispositifs d'actionnement des portes d'accès au compartiment de l'équipage de conduite, lorsqu'ils sont installés, soient pourvus d'un moyen d'ouverture de remplacement afin de faciliter l'accès des membres de l'équipage de cabine au compartiment de l'équipage de conduite en cas d'incapacité d'un membre de l'équipage de conduite.

▼M2

26.300 Programme de maintien de l'intégrité structurelle pour les structures d'avions vieillissants — exigences générales

a) Le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint pour un avion de grande capacité à turbine certifié le 1er janvier 1958 ou après cette date, pour lequel la demande de certificat de type a été présentée avant le 1er janvier 2019, établit un programme de maintien de l'intégrité structurelle pour les structures d'avions vieillissants, qui est conforme aux exigences énoncées aux points 26.301 à 26.309.

b) Le point a) ne s'applique pas à un modèle d'avion dont le certificat de type a été délivré avant le 26 février 2021 et qui remplit l'une des conditions suivantes:

i) il figure dans le tableau A.1 de l'appendice 1 de la présente annexe;

▼M2

ii) il n'est plus exploité après le 26 février 2021;

iii) il n'a pas été certifié pour effectuer des opérations civiles avec une charge utile ou des passagers;

iv) il a un certificat de type restreint délivré avant le 26 février 2021 conformément aux exigences en matière de tolérance à la détérioration, pour autant qu'il ne soit pas exploité au-delà de 75 % de l'objectif de service de sa conception et qu'il soit principalement exploité à l'appui de l'opération de fabrication des titulaires de l'agrément;

v) il est certifié au moyen d'un certificat de type restreint et est principalement conçu pour la lutte contre l'incendie.

Les exceptions prévues aux points b) ii) à b) v), ne s'appliquent qu'une fois que le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint a soumis pour approbation à l'Agence, avant le 27 mai 2021, une liste précisant le type d'avion et les modèles, les variantes ou les numéros de série de l'avion ainsi que des informations justifiant les motifs pour lesquels l'avion a été inscrit sur la liste.

c) Dans le cas d'un modèle d'avion dont le premier certificat de type a été délivré avant le 26 février 2021 et pour lequel aucun avion en exploitation ne fait ni ne fera l'objet d'une modification ou réparation existante au 26 février 2022 ou après cette date, les points 26.307 a) ii), 26.307 a) iii) et 26.308 a) ii) ne s'appliquent pas si le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint soumet pour approbation à l'Agence, avant le 26 février 2022, la liste de l'ensemble des modifications et réparations.

26.301 Plan de mise en conformité pour les titulaires d'un certificat de type (restreint)

a) Le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint pour un avion de grande capacité à turbine certifié le 1er janvier 1958 ou après cette date, pour lequel la demande de certificat de type a été présentée avant le 1er janvier 2019:

i) établit un plan de mise en conformité pour le maintien de l'intégrité structurelle décrivant la démonstration de conformité prévue avec les exigences énoncées aux points 26.302 à 26.309;

ii) soumet pour approbation à l'Agence, avant le 27 mai 2021, le plan de mise en conformité pour le maintien de l'intégrité structurelle visé au point i).

b) Le demandeur d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint visé à l'article 1er, paragraphe 2, point c):

i) établit un plan de mise en conformité pour le maintien de l'intégrité structurelle décrivant la démonstration de conformité prévue avec les exigences énoncées aux points 26.303 à 26.306;

ii) soumet pour approbation à l'Agence, avant le 27 mai 2021 ou avant la délivrance du certificat, la date la plus tardive étant retenue, le plan de mise en conformité pour le maintien de l'intégrité structurelle visé au point i).

26.302 Évaluation de la tolérance à la fatigue et à la détérioration

a) Le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint pour un avion de grande capacité à turbine certifié pour le transport de 30 passagers ou plus, ou pour une capacité de charge utile supérieure ou égale à 3 402 kg (7 500 lb), qui a été certifié le 1er janvier 1958 ou après cette date et pour lequel la demande de certificat de type a été présentée avant le 1er janvier 2019, procède à une évaluation de la tolérance à la fatigue et à la détérioration de la structure de l'avion et met en place l'inspection de la tolérance à la détérioration qui permettra d'éviter des défaillances catastrophiques dues à la fatigue pendant toute la durée d'exploitation de l'avion.

▼M2

b) Le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint soumet pour approbation à l'Agence, avant le 26 février 2023, la documentation décrivant l'inspection de la tolérance à la détérioration visée au point a), sauf si cette documentation a déjà été approuvée par l'Agence conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) n° 748/2012.

26.303 Limite de validité (LOV)

a) Le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint pour un avion de grande capacité à turbine certifié le 1er janvier 1958 ou après cette date, pour lequel la demande de certificat de type a été présentée avant le 1er janvier 2019, et qui est certifié pour un poids maximal au décollage (MTOW) supérieur à 34 019 kg (75 000 lb):

i) établit une limite de validité et inclut celle-ci dans une modification de la section relative aux limitations de navigabilité (ALS);

ii) identifie les actions d'entretien existantes et nouvelles dont dépend la limite de validité, définit les informations de service nécessaires aux exploitants pour mettre en œuvre ces actions d'entretien et fournit à l'Agence les informations de service relatives aux actions d'entretien conformément à un calendrier contraignant convenu avec l'Agence.

Les configurations structurelles de l'avion qui doivent être évaluées aux fins de l'établissement de la limite de validité incluent l'ensemble des variantes et dérivés du modèle approuvés en vertu du certificat de type avant le 26 février 2021 ainsi que l'ensemble des modifications et remplacements structurels apportés aux configurations structurelles de ces avions qui sont exigés en vertu d'une consigne de navigabilité publiée avant le 26 février 2021.

Par dérogation au point a) ii), le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint pour un avion de grande capacité à turbine n'est pas tenu de définir ni de transmettre à l'Agence les informations de service relatives à une action d'entretien pour un modèle d'avion qui ne sera plus exploité après le délai prévu pour la remise des informations de service relatives à l'action d'entretien concernée; Cette dérogation ne prend effet que si le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint informe l'Agence au plus tard à la date à laquelle l'exploitation du modèle d'avion prend fin.

b) Le titulaire du certificat de type ou du certificat de type restreint soumet à l'Agence, pour approbation, la limite de validité établie conformément au point a) et la modification de la section relative aux limitations de navigabilité (ALS) visée audit paragraphe, ainsi que le calendrier contraignant, avant les dates limites fixées aux points i) à iii):

i) le 26 août 2022 pour une structure critique pour la fatigue ayant une base de certification qui ne comprend pas d'évaluation de la tolérance à la détérioration;

ii) le 26 février 2026 pour une structure d'avion faisant l'objet d'essais de fatigue en grandeur réelle à la date d'applicabilité du présent règlement modificatif;

iii) le 26 février 2025 pour toutes les autres structures d'avion.

c) Le demandeur d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint visé à l'article 1er, paragraphe 2, point c), pour un avion de grande capacité à turbine ayant un poids maximal au décollage (MTOW) supérieur à 34 019 kg (75 000 lb):

i) établit une limite de validité et inclut celle-ci dans la section relative aux limitations de navigabilité (ALS);

▼M2

ii) identifie les actions d'entretien existantes et nouvelles dont dépend la limite de validité, définit les informations de service nécessaires aux exploitants pour mettre en œuvre ces actions d'entretien et fournit à l'Agence les informations de service relatives aux actions d'entretien conformément à un calendrier contraignant convenu avec l'Agence.

d) Le demandeur d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint visé à l'article 1er, paragraphe 2, point c), transmet à l'Agence, pour approbation, la limite de validité établie conformément au point c) ainsi que la section relative aux limitations de navigabilité (ALS) visée audit paragraphe, accompagnée du calendrier contraignant.

e) Les dates limites suivantes s'appliquent aux obligations visées au point d):

i) avant la date approuvée par l'Agence dans le plan du demandeur pour l'achèvement des essais et des analyses de toute structure d'avion nécessitant de nouveaux essais de fatigue en grandeur réelle pour étayer l'établissement de la limite de validité;

ii) avant le 26 février 2025 pour toutes les autres structures d'avion.

26.304 Programme de prévention et de contrôle de la corrosion

a) Le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint pour un avion de grande capacité à turbine certifié le 1er janvier 1958 ou après cette date, pour lequel la demande de certificat de type a été présentée avant le 1er janvier 2019, établit un programme de prévention et de contrôle de la corrosion (CPCP) de référence.

b) Le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint soumet pour approbation à l'Agence, avant le 26 février 2023, le CPCP de référence visé au point a), sauf si celui-ci a déjà été approuvé par l'Agence conformément au point 21.A.3B c) 1) de l'annexe 1 du règlement (UE) no 748/2012 ou dans un rapport de la commission de révision d'entretien (MRBR).

c) Le demandeur d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint visé à l'article 1er, paragraphe 2, point c), pour un avion de grande capacité à turbine établit un programme de prévention et de contrôle de la corrosion (CPCP) de référence préalablement à la délivrance du certificat de type.

26.305 Validité du programme de maintien de l'intégrité structurelle

a) Le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint pour un avion de grande capacité à turbine certifié le 1er janvier 1958 ou après cette date, pour lequel la demande de certificat de type a été présentée avant le 1er janvier 2019, établit et met en œuvre un processus garantissant que le programme de maintien de l'intégrité structurelle reste valable pendant toute la durée d'exploitation de l'avion, compte tenu de l'expérience en service et des exploitations en cours.

b) Le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint soumet pour approbation à l'Agence, avant le 26 février 2023, une description du processus visé au point a). Le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint met en œuvre le processus dans les six mois suivant son approbation par l'Agence.

c) Le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint visé à l'article 1er, paragraphe 2, point c), pour un avion de grande capacité à turbine établit et met en œuvre un processus garantissant que le programme de maintien de l'intégrité structurelle reste valable pendant toute la durée d'exploitation de l'avion, compte tenu de l'expérience en service et des exploitations en cours. Il soumet pour approbation à l'Agence, avant le 26 février 2023 ou avant la délivrance du certificat, la date la plus tardive étant retenue, une description du processus et met en œuvre le processus dans les six mois suivant son approbation par l'Agence.

▼M2

26.306 Structure de base critique pour la fatigue (FCBS)

a) Le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint pour un avion de grande capacité à turbine certifié pour le transport de 30 passagers ou plus, ou pour une capacité de charge utile supérieure ou égale à 3 402 kg (7 500 lb), qui a été certifié le 1er janvier 1958 ou après cette date et pour lequel la demande de certificat de type a été présentée avant le 1er janvier 2019, identifie et inscrit sur une liste les structures de base critiques pour la fatigue pour l'ensemble des variantes et dérivés du modèle d'avion inclus dans le certificat de type ou dans le certificat de type restreint.

b) Le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint soumet pour approbation à l'Agence, avant le 26 août 2021, la liste des structures visée au point a).

c) Après approbation par l'Agence de la liste visée au point a), le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint met ce certificat à la disposition des exploitants et des personnes tenus de se conformer aux points 26.330 et 26.370.

d) Le demandeur d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint visé à l'article 1er, paragraphe 2, point c), pour un avion de grande capacité à turbine devant être certifié pour le transport de 30 passagers ou plus, ou pour une capacité de charge utile supérieure ou égale à 3 402 kg (7 500 lb), identifie et inscrit sur une liste les structures de base critiques pour la fatigue pour l'ensemble des variantes et dérivés du modèle d'avion inclus dans le certificat de type ou dans le certificat de type restreint. Il soumet la liste de ces structures pour approbation à l'Agence avant le 26 août 2021 ou avant la délivrance du certificat, la date la plus tardive étant retenue.

e) Après approbation par l'Agence de la liste visée au point d), le demandeur d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint visé à l'article 1er, paragraphe 2, point c), met ce certificat à la disposition des exploitants et des personnes tenus de se conformer au point 26.370.

26.307 Données relatives à la tolérance à la détérioration dans le cas de modifications existantes de la structure critique pour la fatigue

a) Le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint pour un avion de grande capacité à turbine certifié le 1er janvier 1958 ou après cette date pour le transport de 30 passagers ou plus, ou pour une capacité de charge utile supérieure ou égale à 3 402 kg (7 500 lb), dans le cas de modifications et de structure modifiée critique pour la fatigue (FCMS) existant à la date du 26 février 2021:

   i) examine les modifications de conception existantes et recense toutes les modifications qui ont une incidence sur les structures de base critiques pour la fatigue identifiées conformément au point 26.306;

   ii) pour chaque modification recensée conformément au point a) i), identifie toute structure modifiée critique pour la fatigue associée à cette modification;

   iii) pour chaque modification recensée conformément au point a) i), effectue une évaluation de la tolérance à la détérioration et met en place et documente les inspections de la tolérance à la détérioration correspondantes.

b) Le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint soumet pour approbation à l'Agence, avant le 26 février 2022, la liste de toutes les structures modifiées critiques pour la fatigue identifiées conformément au point a) ii).

▼M2

c) Le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint soumet pour approbation à l'Agence, avant le 26 août 2022, les données relatives à la tolérance à la détérioration, y compris l'inspection de la tolérance à la détérioration, qui résultent de l'évaluation effectuée conformément au point a) iii).

d) Après approbation par l'Agence de la liste des structures modifiées critiques pour la fatigue soumise conformément au point b), le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint met cette liste à la disposition des exploitants et des personnes tenus de se conformer aux points 26.330 et 26.370.

26.308 Données relatives à la tolérance à la détérioration dans le cas de réparations existantes apportées à la structure critique pour la fatigue

a) Le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint pour un avion de grande capacité à turbine certifié le 1er janvier 1958 ou après cette date pour le transport de 30 passagers ou plus, ou pour une capacité de charge utile supérieure ou égale à 3 402 kg (7 500 lb), dans le cas de réparations publiées existant à la date du 26 février 2021:

i) examine les données relatives aux réparations et recense chaque réparation indiquée dans les données qui a une incidence sur la structure de base critique pour la fatigue et sur la structure modifiée critique pour la fatigue identifiées conformément aux points 26.306 a) et 26.307 a) ii);

ii) effectue une évaluation de la tolérance à la détérioration pour chaque réparation recensée conformément au point a) i), si ce n'est déjà fait.

b) Le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint soumet pour approbation à l'Agence, avant le 26 mai 2022, les données relatives à la tolérance à la détérioration, y compris l'inspection de la tolérance à la détérioration, qui résultent de l'évaluation effectuée conformément au point a), ii), sauf si la réparation a déjà été approuvée conformément au point 21.A.435 b) 2) de l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) no 748/2012 avant le 26 août 2022.

26.309 Orientations pour l'évaluation de la réparation

a) Le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint pour un avion de grande capacité à turbine certifié pour le transport de 30 passagers ou plus, ou pour une capacité de charge utile supérieure ou égale à 3 402 kg (7 500 lb), qui a été certifié le 1er janvier 1958 ou après cette date et dont le certificat de type ou le certificat de type restreint a été délivré avant le 11 janvier 2008, définit des orientations pour l'évaluation de la réparation (REG) afin d'établir:

i) un processus de réalisation d'enquêtes sur l'avion affecté permettant de recenser et de documenter toutes les réparations existantes ayant une incidence sur la structure critique pour la fatigue identifiée conformément aux points 26.306 a) et 26.307 a) ii);

ii) un processus permettant aux exploitants d'obtenir une inspection de la tolérance à la détérioration dans le cas de réparations recensées conformément au point a) i);

iii) un calendrier de mise en œuvre prévoyant des délais pour réaliser les enquêtes sur l'avion, pour obtenir les inspections de la tolérance à la détérioration et pour intégrer ces dernières dans le programme d'entretien de l'exploitant de l'avion.

b) Le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint soumet pour approbation à l'Agence, avant le 26 février 2023, les orientations pour l'évaluation de la réparation définies conformément au point a).

▼M2

26.330 Données relatives à la tolérance à la détérioration dans le cas de certificats de type supplémentaires existants, d'autres modifications majeures existantes et de réparations existantes ayant une incidence sur ces modifications ou sur les certificats de type supplémentaires

a) Le titulaire d'un certificat de type supplémentaire délivré avant le 26 février 2021 dans le cas d'une modification majeure, ou le titulaire d'une modification majeure réputée approuvée en vertu de l'article 4 du règlement (UE) n° 748/2012, pour des avions de grande capacité certifiés le 1er janvier 1958 ou après cette date pour le transport de 30 passagers ou plus, ou pour une capacité de charge utile supérieure ou égale à 3 402 kg (7 500 lb), aide les exploitants tenus de se conformer au point 26.370 a) ii) en remédiant aux effets néfastes de ces modifications et des réparations apportées à ces modifications sur la structure de l'avion et se conforment aux exigences énoncées aux points 26.331 à 26.334.

b) Le point a) ne s'applique pas aux modifications majeures et réparations apportées à un modèle d'avion certifié pour la première fois avant le 26 février 2021 lorsque ce modèle d'avion remplit l'une des conditions suivantes:

i) il figure dans le tableau A.1 de l'appendice 1;

ii) il n'est plus exploité après le 26 février 2021;

iii) il n'a pas été certifié pour effectuer des opérations civiles avec une charge utile ou des passagers;

iv) il a un certificat de type restreint et a été certifié conformément aux exigences en matière de tolérance à la détérioration, pour autant qu'il ne soit pas exploité au-delà de 75 % de sa DSG (objectif de sa durée de vie de conception) et qu'il soit principalement exploité à l'appui de l'opération de fabrication des titulaires du certificat de type restreint;

v) il est certifié au moyen d'un certificat de type restreint et est principalement conçu pour la lutte contre l'incendie.

c) Le point a) ne s'applique pas aux modifications majeures et réparations apportées à un modèle d'avion certifié pour la première fois avant le 26 février 2021 lorsque ces modifications ou réparations ne sont ni ne seront mises en œuvre sur aucun avion en exploitation au 26 août 2022 ou après cette date.

d) Les exceptions prévues aux points b) ii) à b) i) et au point c) ne s'appliquent qu'une fois que le titulaire d'une approbation de modification a soumis pour approbation à l'Agence, avant le 26 février 2022, une liste des modifications ayant une incidence sur la structure de base critique pour la fatigue ainsi que des informations justifiant les motifs pour lesquels chaque modification a été inscrite sur la liste.

26.331 Plan de mise en conformité pour les titulaires d'un certificat de type supplémentaire

Le titulaire d'une approbation de modification:

a) établit un plan de mise en conformité répondant aux exigences des points 26.332 à 26.334;

b) soumet pour approbation à l'Agence, avant le 25 août 2021, le plan de mise en conformité visé au point a).

26.332 Recensement des modifications ayant une incidence sur la structure critique pour la fatigue

a) Le titulaire d'une approbation de modification:

i) examine les modifications et recense les modifications ayant une incidence sur la structure de base critique pour la fatigue (FCBS);

▼M2

ii) pour chaque modification recensée conformément au point a) i), identifie toute structure modifiée critique pour la fatigue (FCMS) associée à cette modification;

iii) recense les réparations publiées ayant une incidence sur chaque modification recensée conformément au point a) i).

b) Le titulaire d'une approbation de modification délivrée le 1er septembre 2003 ou après cette date établit et soumet pour approbation à l'Agence, avant le 26 février 2022, une liste des modifications recensées conformément au point a) i) et des structures modifiées critiques pour la fatigue identifiées conformément au point a) ii) et, après approbation de l'Agence, met la liste à la disposition des personnes et des exploitants tenus de conformer au point 26.370 b) ii).

c) Le titulaire d'une approbation de modification délivrée avant le 1er septembre 2003:

i) établit et soumet pour approbation à l'Agence, avant le 26 février 2022, une liste des modifications recensées conformément au point a) i);

ii) à la demande d'un exploitant tenu de se conformer au point 26.370 a) ii) dans le cas d'une modification, identifie et inscrit sur une liste toute structure modifiée critique pour la fatigue associée à cette modification et soumet ces données pour approbation à l'Agence dans un délai de 12 mois à compter de la demande de l'exploitant;

iii) après approbation des données soumises conformément aux points c) i) et c) ii), met ces données à la disposition des personnes et des exploitants tenus de se conformer au point 26.370 b) ii).

26.333 Données relatives à la tolérance à la détérioration dans le cas de certificats de type supplémentaires et de réparations apportées à ces certificats de type supplémentaires approuvées le 1er septembre 2003 ou après cette date

a) Le titulaire d'une approbation de modification délivrée le 1er septembre 2003 ou après cette date:

i) dans le cas de modifications et de réparations publiées recensées conformément aux points 26.332 a) i) et 26.332 a) iii), effectue une évaluation de la tolérance à la détérioration;

ii) met en place et documente l'inspection de la tolérance à la détérioration correspondante, si ce n'est déjà fait.

b) Le titulaire d'une approbation de modification soumet pour approbation à l'Agence, avant le 26 février 2023, les données relatives à la tolérance à la détérioration qui résultent de l'évaluation de la tolérance à la détérioration effectuée conformément au point a) i), sauf si la modification a déjà été approuvée conformément au point 21.B.111 de l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) no 748/2012.

c) Par dérogation au point b), dans le cas de modifications dont la base de certification n'exigeait pas d'évaluation de la tolérance à la détérioration, le titulaire d'une approbation de modification visée au point a) soumet pour approbation à l'Agence, à la plus tardive des dates limites ci-dessous, les données relatives à la tolérance à la détérioration qui résultent de l'évaluation de la tolérance à la détérioration effectuée conformément au point a):

▼M2

i) avant qu'un avion sur lequel cette modification est mise en œuvre ne soit exploité conformément à l'annexe IV (partie CAT) du règlement (UE) n° 965/2012 ([1]); ou

ii) avant le 26 février 2023.

26.334 Données relatives à la tolérance à la détérioration dans le cas de certificats de type supplémentaires et d'autres modifications et réparations apportées à ces modifications approuvées avant le 1er septembre 2003

▼M3

a) À la demande d'un exploitant tenu de se conformer au point 26.370 a) ii), le titulaire d'une approbation de modification délivrée avant le 1er septembre 2003:

i) dans le cas de modifications et de réparations publiées recensées conformément aux points 26.332 a) i) et 26.332 a) iii), effectue une évaluation de la tolérance à la détérioration;

ii) met en place et documente l'inspection de la tolérance à la détérioration correspondante, si ce n'est déjà fait.

b) Le titulaire d'une approbation de modification soumet à l'Agence les données relatives à la tolérance à la détérioration qui résultent de l'évaluation effectuée conformément au point a) i):

i) pour approbation, dans les 24 mois à compter de la réception d'une demande, pour les demandes reçues avant le 26 février 2023; ou

ii) pour approbation, avant le 26 février 2025 ou dans les 12 mois à compter de la réception d'une demande, la date la plus tardive étant retenue, pour les demandes reçues le 26 février 2023 ou après cette date.

▼M2

26.370 Tâches de maintien de la navigabilité et programme d'entretien de l'aéronef

a) Les exploitants ou propriétaires d'avions de grande capacité à turbine certifiés le 1er janvier 1958 ou après cette date assurent le maintien de la navigabilité des structures des avions vieillissants en élaborant le programme d'entretien de l'aéronef prévu au point M.A.302 de l'annexe I (partie M) du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission ([2]), qui inclut:

i) dans le cas des avions certifiés pour le transport de 30 passagers ou plus, ou pour une capacité de charge utile supérieure à 3 402 kg (7 500 lb), un programme agréé d'inspection de la tolérance à la détérioration;

ii) dans le cas des avions exploités conformément à l'annexe IV (partie CAT) du règlement (UE) n° 965/2012 et certifiés pour le transport de 30 passagers ou plus, ou pour une capacité de charge utile supérieure à 3 402 kg (7 500 lb), un moyen de remédier aux effets néfastes que les réparations et modifications peuvent avoir sur la structure critique pour la fatigue et sur les inspections prévues au point a) i);

iii) dans le cas des avions certifiés avec un poids maximal au décollage (MTOW) supérieur à 34 019 kg (75 000 lb), une limite de validité approuvée;

([1]) Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

([2]) Règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches (JO L 362 du 17.12.2014, p. 1).

▼M2

iv) un programme de prévention et de contrôle de la corrosion (CPCP).

b) Les dates limites suivantes s'appliquent à l'obligation visée au point a):

i) le programme d'entretien de l'aéronef est révisé pour tenir compte des exigences énoncées aux points a) i), a) ii) et a) iv) avant le 26 février 2024 ou avant l'exploitation de l'avion, la date la plus tardive étant retenue;

ii) le programme d'entretien de l'aéronef est révisé pour tenir compte des exigences énoncées au point a) iii) avant le 26 août 2021 ou 6 mois après la publication de la limite de validité ou avant l'exploitation de l'avion, la date la plus tardive étant retenue.

c) Dans le cas d'un modèle d'avion certifié pour la première fois avant le 26 février 2021 et:

i) n'étant plus exploité après le 26 février 2024, les points a) i), a) ii) et a) iv) ne sont pas applicables;

ii) n'étant plus exploité après le 26 août 2021, le point a) iii) n'est pas applicable;

iii) ayant un certificat de type restreint délivré avant le 26 février 2021 conformément aux exigences en matière de tolérance à la détérioration, pour autant qu'il ne soit pas exploité au-delà de 75 % de sa DSG (objectif de sa durée de vie de conception) et qu'il soit principalement exploité à l'appui de l'opération de fabrication des titulaires de l'agrément, les points a) i), a) ii) et a) iv) ne sont pas applicables.

d) Dans le cas d'un modèle d'avion ayant un certificat de type restreint délivré avant le 26 février 2021 et ayant pour objectif premier la lutte contre l'incendie, les points a) i) et a) ii) ne sont pas applicables.

▼M4

SOUS-PARTIE C

HÉLICOPTÈRES

▼M1

26.400 Extincteurs d'incendie

Les exploitants d'hélicoptères de grande capacité veillent à ce que les extincteurs suivants n'utilisent pas de halon comme agent extincteur:

a) les extincteurs d'incendie intégrés installés dans les toilettes pour chaque réceptacle à déchets destiné à collecter les serviettes, papiers ou déchets dans les hélicoptères de grande capacité dont le certificat de navigabilité individuel est délivré pour la première fois le 18 février 2020 ou après cette date;

b) les extincteurs d'incendie portables se trouvant dans les hélicoptères de grande capacité dont le certificat de navigabilité individuel est délivré pour la première fois le 18 mai 2019 ou après cette date.

▼M4

26.410 Commandes de secours manœuvrées sous l'eau

Les exploitants d'hélicoptères de petite capacité et d'hélicoptères de grande capacité qui, conformément au point CAT.IDE.H.320 a) de l'annexe IV du règlement (UE) n° 965/2012, doivent être conçus pour atterrir sur l'eau ou certifiés pour amerrir, veillent à ce que toutes les commandes de secours qui doivent être manœuvrées sous l'eau soient munies d'un marquage indiquant leur mode de fonctionnement et comportant des rayures jaunes et noires.

▼M4

26.415 Issues de secours sous l'eau

a) Les exploitants d'hélicoptères de petite capacité et d'hélicoptères de grande capacité qui, conformément au point CAT.IDE.H.320 a) de l'annexe IV du règlement (UE) n° 965/2012, doivent être conçus pour atterrir sur l'eau ou certifiés pour amerrir, veillent à ce que:

1) les occupants soient en mesure d'identifier facilement les moyens de manœuvrer toutes les issues de secours sous l'eau afin de faciliter la sortie en cas d'amerrissage ou de chavirement;

2) de chaque côté de l'hélicoptère, pour chaque unité (ou partie d'une unité) de quatre sièges passagers, à moins que l'issue de secours sous l'eau soit suffisamment grande pour permettre la sortie simultanée de deux passagers, une issue de secours sous l'eau soit disponible;

3) par rapport aux issues de secours sous l'eau visées au point 2), les sièges passagers soient situés de manière à faciliter l'évacuation des passagers en cas de chavirement de l'hélicoptère et d'inondation de la cabine.

b) Les exploitants d'hélicoptères de catégorie A de petite capacité et d'hélicoptères de grande capacité qui, conformément au point CAT.IDE.H.320 a) de l'annexe IV du règlement (UE) n° 965/2012, doivent être conçus pour atterrir sur l'eau ou certifiés pour amerrir, veillent à ce que:

1) toutes les issues de secours, y compris les issues de secours de l'équipage de conduite, et toutes les portes, fenêtres et autres ouvertures pouvant être utilisées pour une sortie sous l'eau restent fonctionnelles en cas d'urgence;

2) la présence d'un dispositif automatique permette de repérer facilement la périphérie des ouvertures de toutes les issues de secours sous l'eau dans toutes les conditions d'éclairage; les marquages en question doivent être conçus pour rester visibles si l'hélicoptère a chaviré ou que la cabine est submergée.

26.420 Équipements de secours pour les vols effectués au-dessus de l'eau

a) Les exploitants d'hélicoptères de petite capacité et d'hélicoptères de grande capacité qui sont tenus de satisfaire aux exigences du point CAT.IDE.H.300 de l'annexe IV, du point NCC.IDE.H.227 de l'annexe VI ou du point SPO.IDE.H.199 de l'annexe VIII du règlement (UE) n° 965/2012 veillent à ce que chaque canot de sauvetage gonflé soit muni d'un dispositif permettant de le maintenir à proximité de l'hélicoptère, ainsi que d'un dispositif supplémentaire permettant de le maintenir attaché à l'hélicoptère de plus loin, à une distance qui ne constituerait pas un danger pour le canot de sauvetage proprement dit ni pour les personnes se trouvant à bord. En cas de submersion totale de l'hélicoptère, ces deux dispositifs de retenue du canot de sauvetage doivent se rompre avant que l'hélicoptère ne soit submergé, même si le canot de sauvetage est vide.

b) Les exploitants d'hélicoptères de petite capacité et d'hélicoptères de grande capacité qui, conformément au point CAT.IDE.H.320 a) de l'annexe IV du règlement (UE) n° 965/2012, doivent être conçus pour atterrir sur l'eau ou certifiés pour amerrir, veillent à la présence, à portée de main de chaque occupant assis, d'espaces de rangement pour les gilets de sauvetage, à raison d'un gilet par occupant de l'hélicoptère, à moins que les occupants ne soient tenus d'en porter à tout moment pendant qu'ils se trouvent à bord de l'hélicoptère.

c) Les exploitants d'hélicoptères de grande capacité qui sont tenus, en vertu du point SPA.HOFO.165 d), de l'annexe V du règlement (UE) n° 965/2012, d'installer un ou plusieurs canots de sauvetage veillent à ce que le ou les canots de sauvetage:

1) puissent être déployés à distance, le dispositif permettant de les déployer devant se trouver à portée de main de l'équipage de conduite, des occupants de la cabine passagers et de tout survivant dans l'eau, que l'hélicoptère flotte en position verticale ou se trouve en position chavirée;

2) puissent être déployés de manière fiable lorsque l'hélicoptère se trouve dans toute position de flottaison raisonnablement prévisible, y compris en position chavirée, et dans l'état de la mer attesté pour la résistance au chavirement.

▼M4

26.425 Fourniture de l'état de la mer attesté

a) Le titulaire d'un certificat de type pour un hélicoptère de petite capacité ou un hélicoptère de grande capacité veille à ce que l'état de la mer attesté pour la résistance au chavirement et toute information connexe relative à la certification pour l'amerrissage ou aux dispositifs de flottabilité de secours figurent dans le manuel de vol de l'aéronef à voilure tournante (RFM) et soient fournis à tous les exploitants.

b) Le titulaire d'un certificat de type supplémentaire pour un système de flottabilité de secours installé sur un hélicoptère de petite capacité ou un hélicoptère de grande capacité veille à ce que l'état de la mer attesté pour la résistance au chavirement et toute information connexe relative à la certification pour l'amerrissage ou aux dispositifs de flottabilité de secours figurent dans le RFM et soient fournis à tous les exploitants.

26.430 Résistance aux dommages d'un système de flottabilité de secours

a) Les exploitants d'hélicoptères de petite capacité ou d'hélicoptères de grande capacité dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré au plus tôt le 9 août 2025 et qui, conformément au point CAT.IDE.H.320 a) de l'annexe IV du règlement (UE) n° 965/2012, doivent être conçus pour atterrir sur l'eau ou certifiés pour amerrir veillent à ce que, si l'hélicoptère possède un système de flottabilité de secours escamotable, les effets sur la réussite du déploiement et la retenue du système de flottabilité de secours à la suite d'éventuels dommages causés par un impact sur l'eau soient réduits au minimum dans la mesure du possible par conception.

b) Les exploitants d'hélicoptères de petite capacité ou d'hélicoptères de grande capacité équipés de systèmes de flottabilité de secours escamotables qui sont installés pour la première fois au plus tôt le 9 août 2025 et qui, conformément au point CAT.IDE.H.320 a) de l'annexe IV du règlement (UE) n° 965/2012, doivent être certifiés pour amerrir veillent à ce que les effets sur la réussite du déploiement et la retenue des systèmes de flottabilité de secours à la suite d'éventuels dommages causés par un impact sur l'eau soient réduits au minimum dans la mesure du possible par conception.

26.431 Détermination de la robustesse de conception des systèmes de flottabilité de secours

a) L'exploitant d'un hélicoptère de petite capacité ou d'un hélicoptère de grande capacité qui, conformément au point CAT.IDE.H.320 a) de l'annexe IV du règlement (UE) n° 965/2012, doit être conçu pour atterrir sur l'eau ou certifié pour amerrir peut demander à la personne visée au point b) de fournir les services visés au point c), lorsque les deux conditions suivantes sont remplies:

   1) l'exploitant est tenu de démontrer la conformité avec le point 26.430 de la présente annexe;

   2) la robustesse du système de flottabilité de secours en cas d'impact sur l'eau n'a pas été démontrée dans le cadre du certificat de type ou du certificat de type supplémentaire de cet hélicoptère.

b) Les personnes qui fournissent les services visés au point c) sont les suivantes:

   1) le titulaire du certificat de type, lorsque le système de flottabilité de secours est compris dans la conception de type;

   2) le titulaire du certificat de type supplémentaire, lorsque le système de flottabilité de secours est certifié au moyen d'un certificat de type supplémentaire.

▼**M4**

c) La personne visée au point b):

1) établit que les effets sur la réussite du déploiement et la retenue du système de flottabilité de secours à la suite d'éventuels dommages causés par un impact sur l'eau sont réduits au minimum dans la mesure du possible;

2) établit que les effets visés au point c) 1) sont pris en considération dans la conception du système de flottabilité de secours;

3) fournit une évaluation à l'exploitant.

26.435 Déploiement automatique d'un système de flottabilité de secours

a) Les exploitants d'hélicoptères de petite capacité qui, conformément au point CAT.IDE.H.320 a) de l'annexe IV du règlement (UE) n° 965/2012, doivent être conçus pour atterrir sur l'eau ou certifiés pour amerrir veillent à ce que, si un système de flottabilité de secours est installé et est escamoté pendant le vol, il se déploie automatiquement à l'entrée dans l'eau.

▼**M4**

Appendice 1

Liste des modèles d'avion non soumis à certaines dispositions de l'annexe I (partie 26)

Tableau A.1

Titulaire du certificat de type	Type	Modèles	Numéro de série du constructeur	Dispositions de l'annexe I (partie 26) qui NE sont PAS applicables
The Boeing Company	707	Tous		26.301 à 26.334
The Boeing Company	720	Tous		26.301 à 26.334
The Boeing Company	DC-10	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	Tous	26.301 à 26.334
The Boeing Company	DC-8	Tous		26.301 à 26.334
The Boeing Company	DC-9	DC-9-11, DC-9-12, DC-9-13, DC-9-14, DC-9-15, DC-9-15F, DC-9-21, DC-9-31, DC-9-32, DC-9-32 (VC-9C), DC-9-32F, DC-9-32F (C-9A, C-9B), DC-9-33F, DC-9-34, DC-9-34F, DC-9-41, DC-9-51	Tous	26.301 à 26.334
The Boeing Company	MD-90	MD-90-30	Tous	26.301 à 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F27	Mark 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700	Tous	26.301 à 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Mark 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000	Tous	26.301 à 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-159	G-159 (Gulfstream I)	Tous	26.301 à 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-II_III_IV_V	G-1159A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	Tous	26.301 à 26.334
KELOWNA FLIGHT-CRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	Tous	26.301 à 26.334

▼M4

Titulaire du certificat de type	Type	Modèles	Numéro de série du constructeur	Dispositions de l'annexe I (partie 26) qui NE sont PAS applicables
LEARJET INC.	Learjet 24/25/31/36/35/55/60	24, 24A, 24B, 24B-A, 24D, 24D-A, 24F, 24F-A, 25, 25B, 25C, 25D, 25F	Tous	26.301 à 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1329	Tous		26.301 à 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	188	Tous		26.301 à 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F, 382G	Tous	26.301 à 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	Tous		26.301 à 26.334
PT. DIRGANTARA INDONESIA	CN-235	Tous		26.301 à 26.334
SABRELINER CORPORATION	NA-265	NA-265-65	Tous	26.301 à 26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	Tous	26.301 à 26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	Tous		26.301 à 26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	Tous	26.301 à 26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	Tous	26.301 à 26.334
AIRBUS	Série A320	A320-251N, A320-271N	10033, 10242, 10281 et 10360	26.60
AIRBUS	Série A321	A321-271NX	10257, 10371 et 10391	26.60
AIRBUS	Série A330	A330-243, A330-941	1844, 1861, 1956, 1978, 1982, 1984, 1987, 1989, 1998, 2007, 2008 et 2011	26.60
ATR-GIE Avions de Transport Régional	Série ATR 72	ATR72-212A	1565, 1598, 1620, 1629, 1632, 1637, 1640, 1642, 1649, 1657, 1660, 1661	26.60

▼**M4**

Titulaire du certificat de type	Type	Modèles	Numéro de série du constructeur	Dispositions de l'annexe I (partie 26) qui NE sont PAS applicables
The Boeing Company	Série 737	737-8 et 737-9	43299, 43304, 43305, 43310, 43321, 43322, 43332, 43334, 43344, 43348, 43391, 43579, 43797, 43798, 43799, 43917, 43918, 43919, 43921, 43925, 43927, 43928, 43957, 43973, 43974, 43975, 43976, 44867, 44868, 44873, 60009, 60010, 60040, 60042, 60056, 60057, 60058, 60059, 60060, 60061, 60063, 60064, 60065, 60066, 60068, 60194, 60195, 60389, 60434, 60444, 60455, 61857, 61859, 61862, 61864, 62451, 62452, 62453, 62454, 62533, 63358, 63359, 63360, 64610, 64611, 64612, 62613, 64614, 65899, 66147, 66148, 66150	26.60
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	Série Gulfstream G100	1125 Astra 1125 Astra SP G100/Astra SPX	Tous	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	Série Gulfstream G100	Gulfstream G150	Tous	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	Série GALAXY G200	Gulfstream 200/ Galaxy	Tous	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Série 650	650	Tous	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Série Cessna 500/ 550/S550/560/560XL	500 550 560 560XL S550	Tous	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Série Hawker	Série BAe.125 Hawker 750 Hawker 800XP	Tous	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Série CESSNA 750 (Citation X)	750	Tous	26.157

▼B

ANNEXE II

À l'annexe III (partie ORO) du règlement (UE) n° 965/2012, au point ORO.AOC.100, l'alinéa c), 1), est remplacé par le texte suivant:

«1. qu'ils satisfont à toutes les exigences de l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008, de la présente annexe (partie ORO), de l'annexe IV (partie CAT) et de l'annexe V (partie SPA) du présent règlement ainsi que de l'annexe I (partie 26) du règlement (UE) 2015/640 (*);

(*) Règlement (UE) 2015/640 de la Commission du 23 avril 2015 concernant des spécifications de navigabilité supplémentaires pour un type donné d'exploitation et modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 (JO L 106 du 24.4.2015, p. 18.»