Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2024/2954

2.12.2024

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2024/2954 DE LA COMMISSION

du 29 novembre 2024

modifiant le règlement (UE) 2015/640 en ce qui concerne l'introduction de nouvelles exigences de navigabilité supplémentaires

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil ([1]), et notamment son article 17, paragraphe 1, point h),

considérant ce qui suit:

(1) En application de l'article 76, paragraphe 3, du règlement (UE) 2018/1139, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (l'«Agence») publie des spécifications de certification et les met régulièrement à jour afin de garantir qu'elles restent adaptées à leur finalité. Un aéronef dont la conception a déjà été certifiée n'est toutefois pas soumis à l'obligation de respecter la version actualisée des spécifications de certification applicables s'il est en cours de construction ou en service. Par conséquent, afin de contribuer au maintien de la navigabilité et à l'amélioration de la sécurité des aéronefs, il y a lieu de soumettre ces derniers au respect des exigences de navigabilité supplémentaires qui n'étaient pas incluses dans les spécifications de certification initiales au moment de la certification de leur conception. Le règlement (UE) 2015/640 de la Commission ([2]) fixe de telles exigences de navigabilité supplémentaires.

(2) Il convient de modifier le champ d'application du règlement (UE) 2015/640 afin de le rendre compatible avec l'article 2 du règlement (UE) 2018/1139 en ce qui concerne les exploitants d'aéronefs.

(3) L'article 3 du règlement (UE) 2015/640 précise le champ d'application pour les exploitants dont un État membre assure la supervision lorsqu'ils exploitent les aéronefs visés à l'article 1er dudit règlement. L'article 1er ayant été modifié par le règlement d'exécution (UE) 2020/1159 de la Commission ([3]) afin d'y inclure ce champ d'application, l'article 3 a été rendu superflu par l'introduction de l'article 1er, paragraphe 2, point a). Il y a donc lieu de supprimer l'article 3 du règlement (UE) 2015/640.

(4) Les spécifications de certification pour les petits aéronefs à voilure tournante (CS-27) et les grands aéronefs à voilure tournante (CS-29) comprennent des spécifications relatives aux circuits de carburant anti-écrasement («CRFS») pour hélicoptères. Or une large proportion des hélicoptères en service n'est pas équipée de CRFS, et plusieurs accidents mortels auraient pu ne pas l'être si les hélicoptères avaient été munis d'un tel système. Ce fait a également été mis en évidence dans les recommandations de sécurité émises par différents organismes d'enquête sur les accidents. Compte tenu du risque d'accidents mortels et de la nécessité de maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile dans l'Union, il est proportionné et rentable que certaines de ces spécifications soient rendues applicables à certains hélicoptères en service exploités dans l'Union et à ceux qui seront construits après l'entrée en vigueur du présent règlement.

([1]) JO L 212 du 22.8.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

([2]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/640/oj).

([3]) Règlement d'exécution (UE) 2020/1159 de la Commission du 5 août 2020 modifiant les règlements (UE) n° 1321/2014 et (UE) 2015/640 en ce qui concerne l'introduction de nouvelles exigences de navigabilité supplémentaires (JO L 257 du 6.8.2020, p. 14, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/1159/oj).

(5) Le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale a adopté de nouvelles normes et pratiques recommandées (SARP), faisant l'objet de l'amendement 109 à l'annexe 8 de la convention relative à l'aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944 à Chicago (la «convention de Chicago»), afin que le titulaire de l'agrément de conception fournisse à tous les exploitants connus de ces aéronefs des informations sur les caractéristiques de conception associées aux capacités de protection contre l'incendie dans le compartiment de fret des avions et hélicoptères. Ces SARP devraient être intégrées afin de préserver la sécurité d'exploitation des aéronefs transportant des marchandises dangereuses dans le compartiment de fret. Ces informations devraient aider les exploitants à déterminer les limites des capacités spécifiques de protection contre l'incendie des compartiments de fret établies lors de la certification lorsqu'ils procèdent à l'évaluation des risques associés au transport de marchandises dangereuses, comme l'exige le règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission ([4]).

(6) Les SARP devraient être intégrées dans la législation de l'Union pour les avions de petite et de grande capacité et pour les hélicoptères de petite et de grande capacité et devraient s'appliquer aux aéronefs dont le certificat de navigabilité individuel est délivré pour la première fois le 1er janvier 2025 ou après cette date. Les nouvelles exigences applicables aux avions de petite capacité et aux hélicoptères de petite capacité devraient être proportionnées au risque pour la sécurité et ne devraient s'appliquer que dans les cas où les compartiments de fret sont séparés du poste de pilotage. En raison de l'extension du champ d'application de la sous-partie B de l'annexe I aux avions de petite capacité, certaines exigences existantes de cette sous-partie devraient être modifiées afin de préciser qu'elles s'appliquent aux avions de grande capacité.

(7) Avec effet au 26 février 2021, le règlement d'exécution (UE) 2020/1159 a inséré à l'annexe I (partie 26) du règlement (UE) 2015/640 un nouveau point 26.205 prévoyant que les exploitants d'avions de grande capacité utilisés dans le transport aérien commercial doivent veiller 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 («ROAAS»). Plusieurs titulaires d'un certificat de type d'avion de grande capacité sont confrontés à des problèmes industriels provoquant d'importants retards qui les empêchent de livrer avant le 1er janvier 2025 des avions nouvellement produits équipés d'un système ROAAS certifié. Les exploitants qui prennent livraison de ces avions ne seront pas en mesure de se conformer au point 26.205. Par conséquent, la date d'application du point 26.205 devrait être reportée afin de tenir compte des capacités industrielles actuelles et de permettre la continuité des activités des exploitants d'avions de grande capacité. Ce report de date ne devrait pas avoir d'incidence significative sur la sécurité.

(8) Avec effet au 26 août 2023, le règlement d'exécution (UE) 2020/1159 a inséré un nouveau point 26.157 à l'annexe I (partie 26) du règlement (UE) 2015/640. Conformément à cette disposition, tous les avions de grande capacité en service certifiés par l'Agence et utilisés à des fins de transport aérien commercial à partir du 26 août 2023 doivent satisfaire à des exigences de navigabilité supplémentaires pour la conversion de compartiments de fret ou de bagages de classe D. Toutefois, étant donné que, pour certains types d'exploitations, certains avions de grande capacité à faible coefficient de remplissage présentent un risque moindre d'incendie en vol ayant un départ de feu dans leur compartiment de fret ou de bagages de classe D et se transformant en un incendie incontrôlable, il convient de dispenser les exploitants de ces avions de l'obligation de se conformer au point 26.157 afin d'éviter de leur imposer des charges disproportionnées et non rentables. Dès lors, le règlement d'exécution (UE) 2022/1254 de la Commission ([5]) a remplacé l'appendice 1 «Liste des modèles d'avion non soumis à certaines dispositions de l'annexe I (partie 26)» par une nouvelle liste comprenant des types et des modèles d'avions auxquels le point 26.157 ne devrait pas s'appliquer. Après analyse, il s'est avéré que d'autres types d'avions de grande capacité à faible coefficient de remplissage ne figurant pas sur cette liste pouvaient également être utilisés dans le cadre d'exploitations (principalement à des fins d'affaires) qui présentaient un risque moindre d'incendie en vol ayant un départ de feu dans leur compartiment de fret ou de bagages de classe D et se transformant en un incendie incontrôlable. Afin d'éviter d'imposer des charges disproportionnées et non rentables aux exploitants de ces modèles d'avions, il convient donc de dispenser également ces derniers de l'obligation de se conformer au point 26.157.

([4]) Règlement (UE) nº 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) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([5]) Règlement d'exécution (UE) 2022/1254 de la Commission du 19 juillet 2022 modifiant le règlement (UE) 2015/640 en ce qui concerne l'introduction de nouvelles exigences de navigabilité supplémentaires (JO L 191 du 20.7.2022, p. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1254/oj)

(9) Avec effet au 26 février 2021, le règlement d'exécution (UE) 2020/1159 a inséré à l'annexe I (partie 26) du règlement (UE) 2015/640 un nouveau point 26.370 concernant le maintien de la navigabilité des structures des avions vieillissants de grande capacité, en vertu duquel les exploitants ou propriétaires doivent élaborer le programme d'entretien de l'aéronef prévu à l'annexe I (partie M) du règlement (UE) nº 1321/2014 de la Commission ([6]) de telle manière qu'il comprenne les éléments énumérés au point concerné. Or, les propriétaires d'aéronefs ne relèvent pas du champ d'application du règlement (UE) 2015/640, et les exploitants ne devraient pas être directement tenus d'élaborer le programme d'entretien des avions, ce programme étant établi par l'organisme responsable de la gestion du maintien de la navigabilité. Il convient donc de rendre le point 26.370 applicable aux seuls exploitants afin que le programme d'entretien comprenne les éléments requis sans imposer aux exploitants l'obligation d'élaborer ce programme eux-mêmes.

(10) En outre, le point 26.370 ne devrait pas faire spécifiquement référence à l'annexe I (partie M) du règlement (UE) nº 1321/2014 car le champ d'application de la partie M ne couvre pas tous les avions de grande capacité exploités par les exploitants qui relèvent du champ d'application du règlement (UE) 2015/640 et auxquels s'applique le point 26.370.

(11) D'autres exigences du règlement (UE) 2015/640 liées au point 26.370 devraient être modifiées afin de garantir que le titulaire de l'agrément de conception met les instructions pour le maintien de la navigabilité à la disposition de tous les exploitants connus des avions concernés et, sur demande, de toute autre personne tenue de se conformer à ces instructions, y compris les organismes chargés de la gestion du maintien de la navigabilité.

(12) La seconde phrase de la définition du programme de prévention et de contrôle de la corrosion figurant à l'article 2, point g), devrait être supprimée, dès lors qu'elle ne fait pas partie de la définition et que la substance de cette phrase est déjà reproduite au point 26.304 de l'annexe I (partie 26) du règlement (UE) 2015/640 et au point CS 26.370, k) des spécifications de certification pour les spécifications de navigabilité supplémentaires dans le cadre d'une exploitation (CS-26).

(13) D'autres exigences, telles que celles liées aux structures des avions vieillissants, devraient être clarifiées. En outre, les références aux modifications majeures et aux aéronefs à turbine devraient être supprimées car elles font double emploi avec, respectivement, le champ d'application du certificat de type supplémentaire et la définition des avions de grande capacité.

(14) Les mesures prévues dans le présent règlement sont fondées sur l'avis nº 05/2024 ([7]) émis par l'Agence conformément à l'article 75, paragraphe 2, point b), et à l'article 76, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139.

(15) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité établi par l'article 127 du règlement (UE) 2018/1139,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (UE) 2015/640 est modifié comme suit:

1) À l'article 1er, le paragraphe 2, est remplacé par le texte suivant:

«2. Le présent règlement s'applique:

a) aux exploitants:

i) des aéronefs immatriculés dans un État membre, sauf si et dans la mesure où l'État membre a transféré ses responsabilités en vertu de la convention de Chicago à un pays tiers et où les aéronefs sont exploités par un exploitant d'aéronefs d'un pays tiers;

([6]) Règlement (UE) nº 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1321/oj).

([7]) Avis 05/2024 du 21 juin 2024 de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, partie 26 — «Helicopter crash-resistant fuels systems, Information on cargo compartment fire protection capabilities, Runway overrun awareness and alerting systems, Conversion of Class D compartment».

ii) des aéronefs immatriculés dans un pays tiers et exploités par un exploitant d'aéronefs établi, résidant ou dont le principal établissement se situe sur le territoire auquel les traités s'appliquent;

b) aux titulaires d'un certificat de type, d'un certificat de type restreint, d'un certificat de type supplémentaire, d'un agrément de modification de la conception ou d'un agrément de conception de réparation délivré par l'Agence conformément au règlement (UE) nº 748/2012 de la Commission (*) ou réputé avoir été délivré 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, la demande ayant été présentée avant le 1er janvier 2019 et le certificat ayant été délivré après le 26 août 2020, lorsque l'annexe I (partie 26) le précise.

_____

(*) Règlement (UE) nº 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj).».

2) L'article 2 est modifié comme suit:

a) les points b) à c *bis*) sont remplacés par le texte suivant:

«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;

b *bis*) "avion de petite capacité", un avion dont la base de certification comprend les spécifications de certification pour avions de catégorie normale "CS-23" 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;

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;»;

b) le point g) est remplacé par le texte suivant:

«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);»;

c) les points i) et j) sont remplacés par le texte suivant:

«i) "structure de référence", la structure qui est conçue dans le cadre du certificat de type ou du certificat de type restreint 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 ou du certificat de type restreint comme une structure critique pour la fatigue;»;

d) les points m) et n) sont remplacés par le texte suivant:

«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, d'un certificat de type restreint, d'un certificat de type supplémentaire ou d'une approbation de modification majeure existante au sens de l'annexe I (partie 26) à la suite d'une évaluation de la tolérance à la détérioration, comprenant 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, ainsi que, le cas échéant, l'indication des actions d'entretien telles que le remplacement, la réparation ou la modification;

n) "orientation pour l'évaluation de la réparation" (REG), un processus et un calendrier de mise en œuvre pour la réalisation des enquêtes, établis par le titulaire du certificat de type ou du certificat de type restreint 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, comme prévu au point 26.309 de l'annexe I (partie 26);».

3) L'article 3 est supprimé.

4) L'annexe I (partie 26) est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

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

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

Fait à Bruxelles, le 29 novembre 2024.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

L'annexe I du règlement (UE) 2015/640 est modifiée comme suit:

1) La table des matières est remplacée par la table suivante:

«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

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 Extincteurs à main

26.175 Protection contre l'incendie du compartiment de fret

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

26.304 Programme de prévention et de contrôle de la corrosion

26.305 Validité du programme de maintien de l'intégrité structurelle

26.306 Structures de base critiques pour la fatigue

26.307 Données relatives à la tolérance à la détérioration dans le cas de modifications existantes des structures critiques pour la fatigue

26.308 Données relatives à la tolérance à la détérioration dans le cas de réparations existantes apportées aux structures critiques 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 certificats de type supplémentaires ou sur ces modifications

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 les structures critiques 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 majeures existantes et réparations existantes apportées à ces certificats de type supplémentaires ou de modifications approuvées avant le 1er septembre 2003

26.370 Programme d'entretien

SOUS-PARTIE C —
HÉLICOPTÈRES

26.400 Extincteurs à main

26.405 Protection contre l'incendie du compartiment de fret

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

26.440 Résistance à l'écrasement du système de carburant

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

2) Le point 26.10 est remplacé par le texte suivant:

«**26.10 Autorité compétente**

a) Aux fins de la présente annexe, l'autorité compétente à laquelle un exploitant d'aéronef doit démontrer que son aéronef, dont la conception a déjà été certifiée, est conforme aux exigences de la présente annexe est l'autorité compétente responsable de la supervision de cet exploitant ou l'Agence si la responsabilité de la supervision de l'exploitant a été attribuée à l'Agence conformément à l'article 64 ou à l'article 65 du règlement (UE) 2018/1139.

b) Aux fins de la présente annexe, l'autorité compétente à laquelle le titulaire d'un certificat de type, d'un certificat de type restreint, d'un certificat de type supplémentaire, d'un agrément de modification de la conception ou d'un agrément de conception de réparation doit démontrer la conformité aux exigences de la présente annexe est l'Agence.».

3) Le point 26.30 est remplacé par le texte suivant:

«**26.30 Démonstration de la conformité**

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 d'aéronefs et les titulaires d'un certificat de type, d'un certificat de type restreint, d'un certificat de type supplémentaire, d'un agrément de modification de la conception 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) ou aux spécifications de certification équivalentes publiées par l'Agence conformément au point 21.B.70 de l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) no 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'un agrément de modification de la conception ou d'un agrément de conception de réparation mettent à la disposition de tous les exploitants connus de l'aéronef concerné et, sur demande, de toute autre personne tenue de se conformer à ces instructions, y compris les organismes de gestion du maintien de la navigabilité, toute modification des instructions pour le maintien de la navigabilité élaborées dans le but d'assurer la conformité à 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 (CPCP) de référence et une liste des structures critiques pour la fatigue (FCS) ainsi que des sections relatives aux limitations de navigabilité (ALS).».

4) Le titre de la sous-partie B est remplacé par le texte suivant:

«SOUS-PARTIE B — AVIONS».

5) Le point 26.100 est remplacé par le texte suivant:

«**26.100 Emplacement des issues de secours**

Sauf pour les avions de grande capacité 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 opérationnelle en sièges passagers supérieure à 19 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.».

6) Le point 26.156 est remplacé par le texte suivant:

«**26.156 Matériaux d'isolation thermique et acoustique**

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

a) pour les avions de grande capacité dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré avant le 18 février 2021, 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 de grande capacité dont le premier certificat de navigabilité individuel a été 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 de grande capacité dont le premier certificat de navigabilité individuel a été 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 le temps nécessaire pour évacuer l'avion.».

7) Le point 26.157 est remplacé par le texte suivant:

«**26.157 Conversion de compartiments de classe D**

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

a) dans le cas des avions de grande capacité 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 de grande capacité 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;

le présent point ne s'applique pas aux exploitants d'un modèle d'avion figurant dans le tableau A.1 de l'appendice 1 de la présente annexe.».

8) Le point 26.175 suivant est inséré:

«**26.175 Protection contre l'incendie du compartiment de fret**

a) Pour les avions de grande capacité, ainsi que pour les avions de petite capacité ayant un poids maximal au décollage (MTOW) supérieur à 5 700 kg (12 500 lb), pour lesquels le certificat de navigabilité individuel est délivré pour la première fois le 1er janvier 2025 ou après cette date, les titulaires:

— d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint; ou

— d'un certificat de type supplémentaire ou d'un agrément de modification de la conception, si la modification concerne les capacités de protection contre l'incendie du compartiment de fret de l'avion,

mettent à la disposition de tous les exploitants connus de ces avions des informations sur les caractéristiques de conception de l'avion qui ont un rapport avec les capacités de protection contre l'incendie du compartiment de fret.

b) Pour les avions de petite capacité dont le MTOW est inférieur ou égal à 5 700 kg (12 500 lb) et qui sont équipés d'au moins un compartiment de fret séparé du poste de pilotage et pour lesquels le certificat de navigabilité individuel est délivré pour la première fois le 1er janvier 2025 ou après cette date, les titulaires:

— d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint; ou

— d'un certificat de type supplémentaire ou d'un agrément de modification de la conception, si la modification concerne les capacités de protection contre l'incendie du compartiment de fret de l'avion,

mettent à la disposition de tous les exploitants connus de ces avions des informations sur les caractéristiques de conception de l'avion qui ont un rapport avec les capacités de protection contre l'incendie de tous les compartiments de fret séparés du poste de pilotage.

c) Les informations mises à disposition conformément aux points a) et b) sont suffisamment détaillées pour aider les exploitants qui procèdent à une évaluation des risques liés au transport de marchandises dangereuses dans le compartiment cargo.

Les informations figurent dans la documentation appropriée de l'avion mise à la disposition des exploitants et sont facilement identifiables par le personnel de l'exploitant chargé d'effectuer l'évaluation des risques.

d) Le titulaire d'un agrément de conception, qui est tenu de fournir les informations conformément au point a) ou b), met également toute modification apportée à ces informations à la disposition de tous les exploitants connus des avions concernés par la modification.».

9) Au point 26.205, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Les exploitants d'avions de grande capacité utilisés dans le transport aérien commercial veillent à ce que tout avion de grande capacité dont le premier certificat de navigabilité individuel est délivré le 1er juillet 2026 ou après cette date soit équipé d'un système de vigilance et d'alerte en cas de dépassement de piste.».

10) Le point 26.300 est remplacé par le texte suivant:

«**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 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 de grande capacité 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;

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 sa DSG (objectif de sa durée de vie de conception) et qu'il soit principalement exploité à l'appui de l'opération de fabrication du titulaire 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 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 de grande capacité 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) et 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 a soumis pour approbation à l'Agence, avant le 26 février 2022, la liste de l'ensemble des modifications et réparations.».

11) Au point 26.301, la phrase introductive du point a) est remplacée par le texte suivant:

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

12) Au point 26.302, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint pour un avion de grande capacité 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 soumise 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.».

13) Les points 26.303 à 26.309 sont remplacés par le texte suivant:

«**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 certifié le 1er janvier 1958 ou après cette date, pour lequel la demande de certificat de type a été soumise avant le 1er janvier 2019 et qui a été certifié pour un 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) détermine les actions d'entretien existantes et nouvelles dont dépend la limite de validité, définit les informations de service nécessaires 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 ii), le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint pour un avion de grande capacité 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 de grande capacité 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) suivants:

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 candidat à un certificat de type ou à un certificat de type restreint, tel que visé à l'article 1er, paragraphe 2, point c), pour un avion de grande capacité ayant un 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);

ii) détermine les actions d'entretien existantes et nouvelles dont dépend la limite de validité, définit les informations de service nécessaires 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) du présent point ainsi que la section relative aux limitations de navigabilité (ALS) visée audit point, accompagnée du calendrier contraignant:

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 certifié le 1er janvier 1958 ou après cette date, pour lequel la demande de certificat de type a été soumise 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 I (partie 21) 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, tel que visé à l'article 1er, paragraphe 2, point c), pour un avion de grande capacité établit un CPCP de référence avant 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 certifié le 1er janvier 1958 ou après cette date, pour lequel la demande de certificat de type a été soumise 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 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 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.

26.306 Structures de base critiques pour la fatigue

a) Le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint pour un avion de grande capacité 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 soumise avant le 1er janvier 2019, recense 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) Une fois la liste visée au point a) approuvée par l'Agence, le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint la met à la disposition des titulaires d'un certificat de type supplémentaire ou d'un agrément de modification majeure tenus de se conformer au point 26.330, ainsi que de tous les exploitants connus de ces avions et, sur demande, des organismes chargés de la gestion du maintien de la navigabilité afin d'aider les exploitants qui sont tenus de se conformer au point 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 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), recense 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) Une fois la liste visée au point d) approuvée par l'Agence, 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 de tous les exploitants connus de ces avions et, sur demande, des organismes chargés de la gestion du maintien de la navigabilité afin d'aider les exploitants qui sont tenus de se conformer au point 26.370.

26.307 Données relatives à la tolérance à la détérioration dans le cas de modifications existantes des structures critiques pour la fatigue

a) Le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint pour un avion de grande capacité 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 structures modifiées critiques 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 i), signale toute structure modifiée critique pour la fatigue associée à cette modification;

   iii) pour chaque modification recensée conformément au point 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).

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) Une fois la liste des structures modifiées critiques pour la fatigue soumise conformément au point b) approuvée par l'Agence, le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint met cette liste à la disposition des titulaires d'un certificat de type supplémentaire ou d'un agrément de modification majeure qui sont tenus de se conformer au point 26.330, ainsi que de tous les exploitants connus de ces avions et, sur demande, des organismes responsables de la gestion du maintien de la navigabilité afin d'aider les exploitants qui sont tenus de se conformer au point 26.370.

26.308 Données relatives à la tolérance à la détérioration dans le cas de réparations existantes apportées aux structures critiques pour la fatigue

a) Le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint pour un avion de grande capacité 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 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 les inspections de la tolérance à la détérioration, qui résultent de l'évaluation effectuée conformément au point a), ii), sauf si la conception de 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 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), 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 les avions concernés permettant de recenser et de documenter toutes les réparations existantes ayant une incidence sur les structures critiques pour la fatigue déterminées conformément aux points 26.306 a) et 26.307 a), ii);

ii) un processus permettant aux exploitants et aux organismes responsables de la gestion du maintien de la navigabilité d'obtenir une inspection de la tolérance à la détérioration pour les réparations recensées conformément au point 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'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).».

14) Les points 26.330 à 26.334 sont remplacés par le texte suivant:

«**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 certificats de type supplémentaires ou sur ces modifications**

a) Le titulaire d'un certificat de type supplémentaire délivré avant le 26 février 2021, ou le titulaire d'un agrément de modification majeure réputé approuvé conformément à l'article 4 du règlement (UE) nº 748/2012, pour un avion de grande capacité 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), remédie aux effets néfastes sur la structure de l'avion de ces modifications et réparations apportées à ces modifications afin de garantir la conformité aux exigences du point 26.370, a), ii) et se conforme 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 de grande capacité 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 de la présente annexe;

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 avion de grande capacité 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 de grande capacité en exploitation au 26 août 2022 ou après cette date.

d) Les exceptions prévues aux points b), ii) à v), et au point c) ne s'appliquent qu'une fois que le titulaire d'un agrément 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 de l'agrément visé au point 26.330, a):

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) du présent point.

26.332 Recensement des modifications ayant une incidence sur les structures critiques pour la fatigue

a) Le titulaire de l'agrément visé au point 26.330, a):

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

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

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

b) Dans le cas d'un agrément de modification délivré le 1er septembre 2003 ou après cette date, le titulaire de l'agrément visé au point a) établit et soumet pour approbation à l'Agence, avant le 26 février 2022, une liste des modifications et des structures modifiées critiques pour la fatigue recensées conformément aux points a), i) et ii), et, après approbation par l'Agence, met la liste à la disposition de tous les exploitants connus de ces avions et, sur demande, des organismes responsables de la gestion du maintien de la navigabilité afin d'aider les exploitants qui sont tenus de se conformer au point 26.370, a), ii).

c) Dans le cas d'un agrément de modification délivré avant le 1er septembre 2003, le titulaire de l'agrément visé au point a):

   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 des exploitants et des organismes responsables de la gestion du maintien de la navigabilité, afin d'aider les exploitants qui sont tenus de se conformer au point 26.370, a), ii), recense et inscrit sur une liste toute structure modifiée critique pour la fatigue associée à la modification et soumet ces données pour approbation à l'Agence dans un délai de 12 mois à compter de la demande;

   iii) après approbation de toute donnée soumise conformément aux points c), i) et ii), met ces données à la disposition de tous les exploitants connus de ces avions et, sur demande, des organismes responsables de la gestion du maintien de la navigabilité afin d'aider les exploitants qui sont tenus de se conformer au point 26.370, a), 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) Dans le cas d'un agrément de modification délivré avant le 1er septembre 2003 ou après cette date, le titulaire de l'agrément visé au point 26.330, a):

   i) dans le cas de modifications et de réparations publiées recensées conformément aux points 26.332, a), i) et iii), respectivement, 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 de l'agrément visé au point a) 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 de l'agrément visé 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):

   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) no 965/2012; 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 majeures existantes et réparations existantes apportées à ces certificats de type supplémentaires ou de modifications approuvées avant le 1er septembre 2003

a) À la demande des exploitants et des organismes responsables de la gestion du maintien de la navigabilité, afin de garantir la conformité aux exigences du point 26.370, a), ii), dans le cas d'un agrément de modification délivré avant le 1er septembre 2003, le titulaire de l'agrément visé au point 26.330, a):

i) dans le cas de modifications et de réparations publiées recensées conformément aux points 26.332, a), i) et iii), respectivement, 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 de l'agrément visé au point a) 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.».

15) Le point 26.370 est remplacé par le texte suivant:

«**26.370 Programme d'entretien**

a) Les exploitants d'avions de grande capacité certifiés le 1er janvier 1958 ou après cette date veillent à ce que les programmes d'entretien de ces avions comprennent:

i) pour les avions de grande capacité certifiés pour le transport de 30 passagers ou plus, ou pour une capacité de charge utile supérieure à 3 402 kg (7 500 lb), les inspections de la tolérance à la détérioration approuvées;

ii) dans le cas des avions de grande capacité exploités conformément à l'annexe IV (partie CAT) du règlement (UE) nº 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 les structures critiques pour la fatigue et sur les inspections prévues au point a), i);

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

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 des avions est révisé pour tenir compte des exigences énoncées aux points a), i), ii) et 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 des avions 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 de grande capacité certifié pour la première fois avant le 26 février 2021 et:

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

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

iii) pour lequel un certificat de type restreint a été 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 du titulaire d'agrément, les points a), i), ii) et iv), ne sont pas applicables.

d) Dans le cas d'un modèle d'avion de grande capacité pour lequel un certificat de type restreint a été délivré avant le 26 février 2021 et qui a pour finalité première la lutte contre l'incendie, les points a), i) et ii), ne sont pas applicables.».

16) Le point 26.405 suivant est inséré:

«**26.405 Protection contre l'incendie du compartiment de fret**

a) Aussi bien pour les hélicoptères de petite capacité que pour ceux de grande capacité qui sont équipés d'au moins un compartiment de fret séparé du poste de pilotage et pour lesquels le certificat de navigabilité individuel est délivré pour la première fois le 1er janvier 2025 ou après cette date, les titulaires:

— d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint; ou

— d'un certificat de type supplémentaire ou d'un agrément de modification de la conception, si la modification concerne les capacités de protection contre l'incendie du compartiment de fret de l'hélicoptère,

mettent à la disposition de tous les exploitants connus de ces hélicoptères des informations sur les caractéristiques de conception de l'hélicoptère qui ont un rapport avec les capacités de protection contre l'incendie de tous les compartiments de fret séparés du poste de pilotage.

b) Les informations mises à disposition conformément au point a) sont suffisamment détaillées pour aider les exploitants qui procèdent à une évaluation des risques liés au transport de marchandises dangereuses dans le compartiment cargo.

Les informations figurent dans la documentation appropriée de l'hélicoptère mise à la disposition des exploitants et sont facilement identifiables par le personnel de l'exploitant chargé d'effectuer l'évaluation des risques.

c) Le titulaire d'un agrément de conception, qui est tenu de fournir les informations conformément au point a), met également les modifications apportées à ces informations à la disposition de tous les exploitants connus des hélicoptères concernés par la modification.».

17) Le point 26.440 suivant est ajouté:

«**26.440 Résistance à l'écrasement du système de carburant**

Les exploitants d'hélicoptères de petite capacité et d'hélicoptères de grande capacité veillent à ce que la probabilité d'un incendie après accident soit réduite au minimum autant que possible dans la pratique dans la conception du système de carburant lorsque:

a) le certificat de type de l'hélicoptère a été délivré le 2 octobre 1994 ou après cette date, et:

1) le premier certificat de navigabilité individuel de l'hélicoptère est délivré le 22 décembre 2026 ou après cette date, ou

2) le premier certificat de navigabilité individuel de l'hélicoptère est délivré avant le 22 décembre 2026 et:

i) si un certificat de navigabilité individuel est délivré par un État membre le 22 décembre 2024 ou après cette date, après que l'hélicoptère a été importé d'un État non membre, ou

ii) si:

A) l'hélicoptère a été conçu pour six occupants ou plus et est exploité à partir du 22 décembre 2031; ou

B) l'hélicoptère a été conçu pour cinq occupants ou moins et est exploité à partir du 22 décembre 2039;

b) le certificat de type de l'hélicoptère a été délivré avant le 2 octobre 1994, et:

1) le premier certificat de navigabilité individuel de l'hélicoptère est délivré le 22 décembre 2026 ou après cette date, ou

2) le premier certificat de navigabilité individuel de l'hélicoptère est délivré avant le 22 décembre 2026 et, si un certificat de navigabilité individuel est délivré par un État membre le 22 décembre 2024 ou après cette date, après que l'hélicoptère a été importé d'un État non membre.».

18) L'appendice 1 est remplacé par le texte suivant:

«*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

Titulaire du certificat de type	Type	Modèles	Numéro de série du constructeur	Dispositions de l'annexe I (partie 26) qui NE sont PAS applicables
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	Tous	26.301 à 26.334
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

Titulaire du certificat de type	Type	Modèles	Numéro de série du constructeur	Dispositions de l'annexe I (partie 26) qui NE sont PAS applicables
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
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,	26.60

Titulaire du certificat de type	Type	Modèles	Numéro de série du constructeur	Dispositions de l'annexe I (partie 26) qui NE sont PAS applicables
			61857, 61859, 61862, 61864, 62451, 62452, 62453, 62454, 62533, 63358, 63359, 63360, 64610, 64611, 64612, 62613, 64614, 65899, 66147, 66148, 66150	
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	Série Gulfstream G100	1125 Astra 1125 Astra SP G100/Astra SPX	All	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP	Gulfstream G100 series	Gulfstream G150	Tous	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	GALAXY G200 series	Gulfstream 200/Galaxy	Tous	26.157
LEARJET INC.	Learjet Model 45	Tous	Tous	26.157
LEARJET INC.	Learjet 24/25/31/36/35/55/60	55, 55B, 55C	Tous	26.157
LEARJET INC.	Learjet Model 60	Tous	Tous	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	650 series	650	All	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Cessna 500/550/S550/560/ 560XL series	500 550 560 560XL S550	All	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»