2024/2954

2.12.2024

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2024/2954 DELLA COMMISSIONE

del 29 novembre 2024

che modifica il regolamento (UE) 2015/640 per quanto riguarda l'introduzione di nuovi requisiti di aeronavigabilità supplementari

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio ([1]), in particolare l'articolo 17, paragrafo 1, lettera h),

considerando quanto segue:

(1) A norma dell'articolo 76, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2018/1139, l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (di seguito «Agenzia») pubblica specifiche di certificazione e le aggiorna regolarmente al fine di garantire che mantengano l'idoneità allo scopo. Gli aeromobili il cui progetto sia stato già certificato non devono tuttavia essere conformi a una versione aggiornata delle specifiche di certificazione applicabili all'atto della produzione o mentre sono in servizio. Al fine di favorire il mantenimento dell'aeronavigabilità e i miglioramenti della sicurezza, è pertanto opportuno introdurre l'obbligo di conformità di tali aeromobili a requisiti di aeronavigabilità supplementari non inclusi nelle specifiche di certificazione iniziali al momento della certificazione dei progetti. Il regolamento (UE) 2015/640 ([2]) della Commissione definisce detti requisiti di aeronavigabilità supplementari.

(2) È opportuno modificare l'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2015/640 per renderlo coerente con l'articolo 2 del regolamento (UE) 2018/1139 per quanto riguarda gli operatori di aeromobili.

(3) L'articolo 3 del regolamento (UE) 2015/640 specifica l'ambito di applicazione per gli operatori la cui sorveglianza quando utilizzano l'aeromobile di cui all'articolo 1 di tale regolamento è assicurata da uno Stato membro. L'articolo 1 è stato successivamente modificato dal regolamento di esecuzione (UE) 2020/1159 della Commissione ([3]) per includervi tale ambito di applicazione, cosicché l'articolo 3 è divenuto superfluo con l'introduzione dell'articolo 1, paragrafo 2, lettera a). È pertanto opportuno abrogare l'articolo 3 del regolamento (UE) 2015/640.

(4) Tra le specifiche di certificazione per aerogiri leggeri (CS-27) e per aerogiri pesanti (CS-29) figurano specifiche relative ai sistemi di alimentazione resistenti agli impatti (*crash-resistant fuel systems*, «CRFS») per elicotteri. Tuttavia una parte significativa degli elicotteri in servizio non è dotata di un CRFS e diversi incidenti mortali avrebbero potuto non risultare fatali se gli elicotteri fossero stati dotati di tale sistema. Tale circostanza è stata evidenziata anche nelle raccomandazioni di sicurezza emesse da vari organi inquirenti sugli incidenti. In considerazione del rischio di incidenti mortali e della necessità di mantenere un livello elevato e uniforme di sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione, è proporzionato ed efficiente sotto il profilo dei costi rendere alcune di tali specifiche applicabili a taluni elicotteri in servizio utilizzati nell'Unione e agli elicotteri che saranno prodotti dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.

([1]) GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

([2]) Regolamento (UE) 2015/640 della Commissione, del 23 aprile 2015, relativo a specifiche di aeronavigabilità supplementari per determinati tipi di operazioni e che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 (GU L 106 del 24.4.2015, pag. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/640/oj).

([3]) Regolamento di esecuzione (UE) 2020/1159 della Commissione, del 5 agosto 2020, recante modifica dei regolamenti (UE) n. 1321/2014 e (UE) 2015/640 per quanto riguarda l'introduzione di nuovi requisiti di aeronavigabilità supplementari (GU L 257 del 6.8.2020, pag. 14, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/1159/oj).

(5) Con l'emendamento 109 dell'annesso 8 della convenzione sull'aviazione civile internazionale, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944 («convenzione di Chicago»), il Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale ha adottato nuovi standard e pratiche raccomandate («SARP») per far sì che il titolare dell'approvazione del progetto metta a disposizione di tutti gli operatori noti di tali aeromobili le informazioni sulle caratteristiche di progettazione associate alle capacità di protezione antincendio della stiva di velivoli ed elicotteri. È opportuno integrare i suddetti SARP per mantenere la sicurezza delle operazioni degli aeromobili che trasportano merci pericolose nella stiva. Tali informazioni dovrebbero aiutare gli operatori a determinare le limitazioni delle capacità specifiche di protezione antincendio delle stive, stabilite durante la certificazione quando è eseguita la valutazione dei rischi per il trasporto di merci pericolose, come previsto dal regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione ([4]).

(6) I SARP dovrebbero essere integrati nella legislazione dell'Unione per i piccoli velivoli, per i velivoli pesanti e per gli elicotteri leggeri e pesanti e dovrebbero applicarsi agli aeromobili il cui certificato di aeronavigabilità individuale è rilasciato per la prima volta a partire dal 1º gennaio 2025. I nuovi requisiti per i piccoli velivoli e per gli elicotteri leggeri dovrebbero essere proporzionati al rischio in materia di sicurezza e dovrebbero applicarsi solo nei casi in cui le stive sono separate dalla cabina di pilotaggio. A causa dell'estensione dell'ambito di applicazione dell'allegato I, capo B, ai piccoli velivoli, alcuni requisiti esistenti di tale capo dovrebbero essere modificati per specificare che si applicano ai velivoli pesanti.

(7) Con il regolamento di esecuzione (UE) 2020/1159 è stato inserito nell'allegato I (parte 26) del regolamento (UE) 2015/640, a decorrere dal 26 febbraio 2021, un nuovo punto 26.205 che impone agli operatori di velivoli pesanti utilizzati per il trasporto aereo commerciale di assicurare che ogni velivolo il cui primo certificato di aeronavigabilità individuale sia stato rilasciato a partire dal 1º gennaio 2025 sia dotato di un sistema di segnalazione e allarme in caso di superamento dei limiti della pista (*runway overrun awareness and alerting system* - «ROAAS»). Diversi titolari di certificati di omologazione di velivoli pesanti si trovano ad affrontare problemi industriali che comportano ritardi significativi, i quali impediscono loro di consegnare prima del 1º gennaio 2025 velivoli di nuova produzione dotati di un ROAAS certificato. Gli operatori che attendono la consegna di tali velivoli non potranno conformarsi al punto 26.205. È pertanto opportuno posticipare la data di applicazione del punto 26.205 per riflettere le capacità industriali attuali e per consentire la continuità operativa degli operatori di velivoli pesanti. Tale rinvio non dovrebbe avere un impatto significativo sulla sicurezza.

(8) A decorrere dal 26 agosto 2023, il regolamento di esecuzione (UE) 2020/1159 inserisce nell'allegato I (parte 26) del regolamento (UE) 2015/640 un nuovo punto 26.157. Conformemente a tale disposizione, tutti i velivoli pesanti in servizio certificati dall'Agenzia e utilizzati nel trasporto aereo commerciale a partire dal 26 agosto 2023 devono soddisfare requisiti di aeronavigabilità supplementari per la conversione delle stive o dei vani bagagli di classe D. Tuttavia, dato che alcuni velivoli pesanti con un tasso di occupazione ridotto presentano, per alcuni tipi di operazioni, un rischio minore di incendio in volo che inizia nella stiva o nel vano bagagli di classe D e si sviluppa in un incendio incontrollabile, è necessario esentare gli operatori di tali velivoli dall'obbligo di conformarsi al punto 26.157 al fine di evitare di imporre loro oneri non proporzionati e non efficienti in termini di costi. Per tale ragione il regolamento di esecuzione (UE) 2022/1254 della Commissione ([5]) ha sostituito l'appendice 1 «Elenco dei modelli di velivoli non soggetti a talune disposizioni dell'allegato I (parte 26)» con un nuovo elenco, comprendente i tipi e i modelli di velivolo ai quali non deve essere applicato il punto 26.157. Ulteriori indagini hanno concluso che anche altri tipi di velivoli pesanti con un tasso di occupazione ridotto non inclusi in tale elenco, che potrebbero essere coinvolti in operazioni (principalmente operazioni commerciali), presentano un rischio minore di incendio in volo che inizia nella stiva o nel vano bagagli di classe D e si sviluppa in un incendio incontrollabile. Al fine di evitare di imporre oneri non proporzionati e non efficienti in termini di costi ai loro operatori, è pertanto necessario esentare anche tali modelli di velivoli dall'obbligo di conformarsi al punto 26.157.

([4]) Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([5]) Regolamento di esecuzione (UE) 2022/1254 della Commissione, del 19 luglio 2022, che modifica il regolamento (UE) 2015/640 per quanto riguarda l'introduzione di nuovi requisiti di aeronavigabilità supplementari (GU L 191 del 20.7.2022, pag. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1254/oj).

(9) Con il regolamento di esecuzione (UE) 2020/1159 è stato inserito nell'allegato I (parte 26) del regolamento (UE) 2015/640, a decorrere dal 26 febbraio 2021, un nuovo punto 26.370, relativo al mantenimento dell'aeronavigabilità delle strutture dei velivoli durante l'invecchiamento, che obbliga gli operatori o i proprietari a preparare il programma di manutenzione dell'aeromobile di cui all'allegato I (parte M) del regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione ([6]) in maniera tale che comprenda gli elementi elencati nel punto stesso. I proprietari di aeromobili non rientrano tuttavia nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2015/640 e gli operatori non dovrebbero essere direttamente tenuti a preparare il programma di manutenzione dei velivoli poiché tale programma è elaborato dall'organizzazione responsabile della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità. È pertanto opportuno fare in modo che il punto 26.370 sia applicabile solo agli operatori per garantire che il programma di manutenzione includa gli elementi prescritti, senza che sia imposto agli operatori di preparare in prima persona il programma.

(10) Inoltre il punto 26.370 non dovrebbe contenere un riferimento specifico all'allegato I (parte M) del regolamento (UE) n. 1321/2014, in quanto l'ambito di applicazione della parte M non comprende tutti i velivoli pesanti utilizzati dagli operatori che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2015/640 e a cui si applica il punto 26.370.

(11) Altri requisiti del regolamento (UE) 2015/640 relativi al punto 26.370 dovrebbero essere modificati per far sì che il titolare dell'approvazione del progetto metta a disposizione di tutti gli operatori noti dei velivoli interessati e, su richiesta, di qualsiasi altra persona tenuta a conformarsi a tali istruzioni, comprese le organizzazioni responsabili della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, le istruzioni per il mantenimento dell'aeronavigabilità.

(12) La seconda frase della definizione di programma di controllo e di prevenzione della corrosione di cui all'articolo 2, lettera g), dovrebbe essere soppressa in quanto non fa parte della definizione e la sostanza di tale frase è già contenuta nell'allegato I (parte 26), punto 26.304, del regolamento (UE) 2015/640 e nel punto CS 26.370, lettera k), delle specifiche di certificazione per le specifiche di aeronavigabilità supplementari per le operazioni (CS-26).

(13) Altri requisiti, come quelli relativi alle strutture dei velivoli durante l'invecchiamento, dovrebbero essere chiariti. Inoltre i riferimenti alle modifiche di maggiore entità e agli aeromobili a turbina dovrebbero essere soppressi poiché risultano ridondanti con riguardo, rispettivamente, all'ambito di applicazione del certificato di omologazione supplementare e alla definizione di velivolo pesante.

(14) Le misure previste nel presente regolamento sono basate sul parere n. 05/2024 ([7]) emesso dall'Agenzia in conformità all'articolo 75, paragrafo 2, lettera b), e all'articolo 76, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139,

(15) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 127 del regolamento (UE) 2018/1139,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (UE) 2015/640 è così modificato:

1) all'articolo 1, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Il presente regolamento si applica a:

a) operatori di

i) aeromobili immatricolati in uno Stato membro, purché e nella misura in cui lo Stato membro non abbia trasferito le proprie competenze in applicazione della convenzione di Chicago a un paese terzo e l'aeromobile non sia operato da un operatore di aeromobili di un paese terzo;

([6]) Regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, sul mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle organizzazioni e del personale autorizzato a tali mansioni (GU L 362 del 17.12.2014, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1321/oj).

([7]) Parere 05/2024 del 21 giugno 2024 dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea, *Part-26 — Helicopter crash-resistant fuels systems, Information on cargo compartment fire protection capabilities, Runway overrun awareness and alerting systems, Conversion of Class D compartments*.

ii) aeromobili immatricolati in un paese terzo e impiegati da un operatore di aeromobili stabilito, residente o avente la sede principale di attività in un territorio cui si applicano i trattati;

b) titolari di certificato di omologazione, certificato di omologazione ristretto, certificato di omologazione supplementare, approvazione di una modifica di progetto o approvazione di un progetto di riparazione rilasciato dall'Agenzia in conformità al regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione (*)o il cui rilascio si ritiene avvenuto in conformità all'articolo 3 del medesimo regolamento;

c) richiedenti un certificato di omologazione o un certificato di omologazione ristretto per un velivolo pesante per il quale la domanda è stata presentata prima del 1° gennaio 2019 e a cui il certificato è rilasciato dopo il 26 agosto 2020, nei casi indicati nell'allegato I (parte 26).»;

(*) Regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione, del 3 agosto 2012, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione (GU L 224 del 21.8.2012, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj).

2) l'articolo 2 è così modificato:

a) le lettere da b) a c *bis*) sono sostituite dalle seguenti:

«b) "velivolo pesante" si intende un velivolo dotato delle specifiche di certificazione per velivoli pesanti »CS-25« o equivalenti nella propria base di certificazione;

b bis) "piccolo velivolo" si intende un velivolo dotato delle specifiche di certificazione per velivoli appartenenti alla categoria *Normal* »CS-23« o equivalente nella propria base di certificazione;

c) "elicottero pesante" si intende un elicottero dotato delle specifiche di certificazione per aerogiri pesanti »CS-29« o equivalenti nella propria base di certificazione;

c bis) "elicottero leggero" si intende un elicottero dotato delle specifiche di certificazione per aerogiri leggeri "CS-27" o equivalenti nella propria base di certificazione;»;

b) la lettera g) è sostituita dalla seguente:

«g) "programma di controllo e di prevenzione della corrosione" (*corrosion prevention and control programme* — CPCP) si intende un documento che riflette un approccio sistematico volto a prevenire e controllare la corrosione della struttura primaria di un velivolo attraverso dei compiti di base per quanto concerne la corrosione, tra cui ispezioni, settori oggetto di tali compiti, livelli definiti di corrosione e tempi di esecuzione (soglie di attuazione e frequenza degli interventi);»;

c) le lettere i) e j) sono sostituite dalle seguenti:

«i) "struttura di base" si intende la struttura progettata in conformità al certificato di omologazione o al certificato di omologazione ristretto per tale modello di velivolo (ossia la configurazione del modello di velivolo alla consegna);

j) "struttura di base critica dal punto di vista della fatica" (*fatigue-critical baseline structure* — FCBS) si intende la struttura di base di un velivolo classificata dal titolare del certificato di omologazione o del certificato di omologazione ristretto come struttura critica dal punto di vista della fatica;»;

d) le lettere m) e n) sono sostituite dalle seguenti:

«m) "ispezione della tolleranza ai danni" (*damage tolerance inspection* — DTI) si intende un obbligo di ispezione documentato o un altro intervento di manutenzione elaborato dai titolari di un certificato di omologazione, di un certificato di omologazione ristretto, di un certificato di omologazione supplementare o di un'approvazione di una modifica di maggiore entità esistente, come specificato all'allegato I (parte 26), a seguito di una valutazione della tolleranza ai danni che comprende i settori da sottoporre a ispezione, il metodo di ispezione, le procedure di ispezione (compresi la sequenza delle fasi dell'ispezione e i criteri di accettazione e di rifiuto), la soglia ispettiva e la frequenza di tali ispezioni, nonché, ove opportuno, l'indicazione specifica di interventi di manutenzione, quali una sostituzione, una riparazione o una modifica;

n) "ispezione della tolleranza ai danniorientamenti per la valutazione delle riparazioni" (*repair evaluation guideline* — REG) si intende un processo e un calendario di attuazione per l'esecuzione di controlli istituiti dal titolare del certificato di omologazione o del certificato di omologazione ristretto per riparazioni che incidono sulle strutture critiche dal punto di vista della fatica, al fine di garantire il mantenimento dell'integrità strutturale di tutte le riparazioni pertinenti, come specificato al punto 26.309 dell'allegato I (parte 26);»;

3) l'articolo 3 è soppresso;

4) l'allegato I (parte 26) è modificato in conformità all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 29 novembre 2024

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO

L'allegato I del regolamento (UE) 2015/640 è così modificato:

1) l'indice è sostituito dal seguente:

«INDICE

CAPO A — DISPOSIZIONI GENERALI

26.10 Autorità competente

26.20 Equipaggiamento non operativo temporaneo

26.30 Dimostrazione della conformità

CAPO B — VELIVOLI

26.50 Sedili, cuccette, bretelle di sicurezza e imbracature

26.60 Atterraggio di emergenza — condizioni dinamiche

26.100 Ubicazione delle uscite di emergenza

26.105 Accesso alle uscite di emergenza

26.110 Indicazioni delle uscite di emergenza

26.120 Illuminazione di emergenza interna e funzionamento delle luci di emergenza

26.150 Arredi dei compartimenti

26.155 Infiammabilità del rivestimento della stiva

26.156 Materiali isolanti termici o acustici

26.157 Conversione dei compartimenti di classe D

26.160 Protezione antincendio dei servizi igienici

26.170 Estintori

26.175 Protezione antincendio della stiva

26.200 Allarme sonoro del carrello di atterraggio

26.201 Pressione di gonfiaggio degli pneumatici

26.205 Sistemi di segnalazione e allarme in caso di superamento dei limiti della pista

26.250 Sistemi operativi della porta del compartimento dell'equipaggio di condotta — incapacità singola

26.300 Programma di mantenimento dell'integrità strutturale delle strutture dei velivoli durante l'invecchiamento — requisiti generali

26.301 Piano di conformità per i titolari di TC e TC ristretti

26.302 Valutazione della fatica e della tolleranza ai danni

26.303 Limite di validità

26.304 Programma di controllo e di prevenzione della corrosione

26.305 Validità del programma di mantenimento dell'integrità strutturale

26.306 Strutture di base critiche dal punto di vista della fatica

26.307 Dati relativi alla tolleranza ai danni per modifiche esistenti delle strutture critiche dal punto di vista della fatica

26.308 Dati relativi alla tolleranza ai danni per riparazioni esistenti delle strutture critiche dal punto di vista della fatica

26.309 Orientamenti per la valutazione delle riparazioni

26.330 Dati relativi alla tolleranza ai danni per i certificati di omologazione supplementari (STC) esistenti, per altre modifiche di maggiore entità esistenti e per le riparazioni esistenti che incidono su tali STC o modifiche

26.331 Piano di conformità per i titolari di STC

26.332 Individuazione delle modifiche che incidono sulle strutture critiche dal punto di vista della fatica

26.333 Dati relativi alla tolleranza ai danni per STC e riparazioni relative a tali STC approvate a partire dal 1º settembre 2003

26.334 Dati relativi alla tolleranza ai danni per STC e altre modifiche di maggiore entità esistenti e relative riparazioni approvate prima del 1º settembre 2003

26.370 Programma di manutenzione

CAPO C — ELICOTTERI

26.400 Estintori

26.405 Protezione antincendio della stiva

26.410 Comandi di emergenza azionati sott'acqua

26.415 Uscite di emergenza sott'acqua

26.420 Equipaggiamenti di emergenza per voli sull'acqua

26.425 Disposizioni relative alle condizioni marittime comprovate

26.430 Resistenza al danneggiamento di un sistema di galleggiamento di emergenza

26.431 Determinazione della robustezza dei progetti dei sistemi di galleggiamento di emergenza

26.435 Dispiegamento automatico di un sistema di galleggiamento di emergenza

26.440 Resistenza agli impatti del sistema di alimentazione

Appendice 1 —
Elenco dei modelli di velivoli non soggetti a talune disposizioni dell'allegato I (parte 26)»;

2) il punto 26.10 è sostituito dal seguente:

«**26.10 Autorità competente**

a) Ai fini del presente allegato, l'autorità competente alla quale un operatore aereo deve dimostrare la conformità del proprio aeromobile, la cui progettazione è già stata certificata, ai requisiti del presente allegato è l'autorità competente responsabile della sorveglianza di tale operatore o l'Agenzia, se le competenze quanto alla sorveglianza dell'operatore sono state assegnate all'Agenzia a norma dell'articolo 64 o 65 del regolamento (UE) 2018/1139.

b) Ai fini del presente allegato, l'autorità competente alla quale il titolare di un certificato di omologazione (TC), di un TC ristretto, di un certificato di omologazione supplementare (STC), di un'approvazione di una modifica di progetto o di un progetto di riparazione deve dimostrare la conformità ai requisiti del presente allegato è l'Agenzia.»;

3) il punto 26.30 è sostituito dal seguente:

«**26.30 Dimostrazione della conformità**

a) A norma dell'articolo 76, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2018/1139, l'Agenzia pubblica specifiche di certificazione che serviranno da metodi standard per dimostrare la conformità al presente allegato. Le specifiche di certificazione devono essere sufficientemente dettagliate e specifiche da indicare le condizioni alle quali può essere dimostrata la conformità ai requisiti del presente allegato.

b) Gli operatori di aeromobili e i titolari di un TC, di un TC ristretto, di un STC, di un'approvazione di una modifica di progetto o di un'approvazione di un progetto di riparazione possono dimostrare la conformità ai requisiti del presente allegato conformandosi a uno dei seguenti elementi:

i) le specifiche pubblicate dall'Agenzia di cui alla lettera a) o le specifiche di certificazione equivalenti pubblicate dall'Agenzia di cui all'allegato I (parte 21), punto 21.B.70, del regolamento (UE) n. 748/2012;

ii) norme tecniche che offrano un livello di sicurezza equivalente a quello delle norme di cui alle suddette specifiche di certificazione.

c) I titolari di un TC, TC ristretto, STC, approvazione di una modifica di progetto o approvazione di un progetto di riparazione devono mettere a disposizione di tutti gli operatori noti dell'aeromobile interessato e, su richiesta, di qualsiasi altra persona tenuta a rispettare tali istruzioni, comprese le organizzazioni di gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, qualsiasi modifica delle istruzioni per il mantenimento dell'aeronavigabilità (*instructions for continued airworthiness* — "ICA") elaborata al fine di garantire la conformità al presente allegato. Ai fini del presente regolamento, nelle ICA sono altresì incluse le ispezioni della tolleranza ai danni ("DTI"), gli orientamenti per la valutazione delle riparazioni ("REG"), un programma di riferimento per il controllo e la prevenzione della corrosione ("CPCP") e un elenco di strutture critiche dal punto di vista della fatica ("FCS") e di sezioni relative alle limitazioni di aeronavigabilità ("ALS").»;

4) il titolo del capo B è sostituito dal seguente:

«CAPO B — VELIVOLI»

5) il punto 26.100 è sostituito dal seguente:

«**26.100 Ubicazione delle uscite di emergenza**

Gli operatori di velivoli pesanti utilizzati nel trasporto aereo commerciale e aventi una configurazione operativa massima di sedili passeggeri superiore a 19 con una o più uscite di sicurezza disattivate, fatta eccezione per i velivoli pesanti che hanno una configurazione di uscite di sicurezza installata e approvata prima del 1º aprile 1999, devono assicurare che la distanza tra le uscite rimanenti sia compatibile con un'evacuazione efficace.»;

6) il punto 26.156 è sostituito dal seguente:

«**26.156 Materiali isolanti termici o acustici**

Gli operatori di velivoli pesanti utilizzati per il trasporto aereo commerciale e omologati a partire dal 1º gennaio 1958 devono assicurare che:

a) per i velivoli pesanti il cui primo certificato di aeronavigabilità individuale è stato rilasciato prima del 18 febbraio 2021, qualora siano installati nuovi materiali isolanti acustici o termici in sostituzione di quelli esistenti a partire dal 18 febbraio 2021, tali nuovi materiali presentino caratteristiche di resistenza alla propagazione delle fiamme che prevengono o riducono il rischio di propagazione delle fiamme nel velivolo;

b) per i velivoli pesanti il cui primo certificato di aeronavigabilità individuale è stato rilasciato a partire dal 18 febbraio 2021, i materiali isolanti termici e acustici presentino caratteristiche di resistenza alla propagazione delle fiamme che prevengono o riducono il rischio di propagazione delle fiamme nel velivolo;

c) per i velivoli pesanti il cui primo certificato di aeronavigabilità individuale è stato rilasciato a partire dal 18 febbraio 2021 e che hanno una capacità di 20 o più passeggeri, i materiali isolanti termici e acustici (compresi i mezzi di fissaggio dei materiali alla fusoliera) installati nella metà inferiore del velivolo abbiano caratteristiche di resistenza alla penetrazione delle fiamme che prevengono o riducono il rischio di penetrazione delle fiamme nel velivolo a seguito di un incidente e garantiscono condizioni di sopravvivenza nella cabina per il periodo sufficiente all'evacuazione del velivolo.»;

7) il punto 26.157 è sostituito dal seguente:

«**26.157 Conversione dei compartimenti di classe D**

Gli operatori di velivoli pesanti utilizzati per il trasporto aereo commerciale e omologati a partire dal 1º gennaio 1958 assicurano che:

a) per i velivoli pesanti il cui impiego prevede il trasporto di passeggeri, le stive o i vani bagagli di classe D, indipendentemente dal loro volume, siano conformi alle specifiche di certificazione applicabili ai compartimenti di classe C;

b) per i velivoli pesanti il cui impiego prevede unicamente il trasporto di merci, le stive di classe D, indipendentemente dal loro volume, siano conformi alle specifiche di certificazione applicabili ai compartimenti di classe C o di classe E;

Il presente punto non si applica agli operatori di un modello di velivolo elencato nel presente allegato, appendice 1, tabella A.1.»;

8) è inserito il seguente punto 26.175:

«**26.175 Protezione antincendio della stiva**

a) Per i velivoli pesanti, così come per i piccoli velivoli con un peso massimo al decollo (*maximum take-off weight* - MTOW) superiore a 5 700 kg (12 500 lb), il cui certificato di aeronavigabilità individuale è rilasciato per la prima volta a partire dal 1º gennaio 2025, i titolari di:

— TC o TC ristretto o

— STC o approvazioni di modifiche del progetto, se la modifica riguarda le capacità di protezione antincendio della stiva del velivolo,

devono mettere a disposizione di tutti gli operatori noti di tali velivoli informazioni sulle caratteristiche progettuali del velivolo associate alle capacità di protezione antincendio della stiva.

b) Per i piccoli velivoli con MTOW uguale o inferiore a 5 700 kg (12 500 lb), dotati di almeno una stiva separata dalla cabina di pilotaggio e il cui certificato di aeronavigabilità individuale è rilasciato per la prima volta a partire dal 1º gennaio 2025, i titolari di:

— TC o TC ristretto o

— STC o approvazioni di modifiche del progetto, se la modifica riguarda le capacità di protezione antincendio della stiva del velivolo,

devono mettere a disposizione di tutti gli operatori noti di tali velivoli informazioni sulle caratteristiche progettuali del velivolo associate alle capacità di protezione antincendio della stiva per tutte le stive separate dalla cabina di pilotaggio.

c) Le informazioni messe a disposizione conformemente alle lettere a) e b) devono essere sufficientemente dettagliate da supportare gli operatori nell'esecuzione di una valutazione dei rischi connessi al trasporto di merci pericolose nella stiva.

Le informazioni devono essere contenute in un'apposita documentazione del velivolo messa a disposizione degli operatori e facilmente identificabile dal personale dell'operatore responsabile di eseguire la valutazione dei rischi.

d) Il titolare dell'approvazione del progetto, che è tenuto a mettere a disposizione le informazioni in conformità alla lettera a) o b), deve altresì mettere a disposizione di tutti gli operatori noti dei velivoli interessati dalla modifica le modifiche di tali informazioni.»;

9) al punto 26.205, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) Gli operatori di velivoli pesanti utilizzati per il trasporto aereo commerciale assicurano che ogni velivolo pesante il cui primo certificato di aeronavigabilità individuale è stato rilasciato a partire dal 1º luglio 2026 sia dotato di un sistema di segnalazione e allarme in caso di superamento dei limiti della pista.»;

10) il punto 26.300 è sostituito dal seguente:

«**26.300 Programma di mantenimento dell'integrità strutturale delle strutture dei velivoli durante l'invecchiamento — requisiti generali**

a) Un titolare di un TC o di un TC ristretto per un velivolo pesante certificato a partire dal 1º gennaio 1958, per il quale la domanda di TC è stata presentata prima del 1º gennaio 2019, deve istituire un programma di mantenimento dell'integrità strutturale delle strutture dei velivoli durante l'invecchiamento conforme ai requisiti stabiliti ai punti da 26.301 a 26.309.

b) La lettera a) non si applica a un modello di velivolo pesante il cui TC è stato rilasciato prima del 26 febbraio 2021 e che soddisfa una delle seguenti condizioni:

i) è compreso nell'elenco di cui al presente allegato, appendice 1, tabella A.1;

ii) non è più impiegato dopo il 26 febbraio 2021;

iii) non è stato certificato per svolgere operazioni civili che prevedono trasporto di carico utile o passeggeri;

iv) è dotato di un TC ristretto rilasciato prima del 26 febbraio 2021 in conformità ai requisiti in materia di tolleranza ai danni, purché non sia impiegato superando il 75 % del suo limite massimo di cicli/ore di volo (*Design Service Goal*) e sia impiegato principalmente a sostegno dell'attività di fabbricazione del titolare dell'approvazione;

v) è certificato con un TC ristretto ed è progettato principalmente per il servizio antincendio.

Le eccezioni di cui alla lettera b, punti da ii) a v), si applicano soltanto dopo che il titolare di un TC o di un TC ristretto abbia sottoposto all'Agenzia per approvazione, prima del 27 maggio 2021, un elenco in cui sono identificati il tipo e i modelli del velivolo, le variazioni o i numeri di serie unitamente a informazioni a supporto dei motivi su cui è basato l'inserimento del velivolo nell'elenco.

c) Per un modello di velivolo pesante il cui primo certificato di omologazione è stato rilasciato prima del 26 febbraio 2021 e per cui nessuna modifica o riparazione esistente è stata né sarà integrata su velivoli in esercizio a partire dal 26 febbraio 2022, il punto 26.307, lettera a), punti ii) e iii), e il punto 26.308, lettera a), punto ii), non si applicano se prima del 26 febbraio 2022 il titolare di un TC o di un TC ristretto ha sottoposto all'Agenzia per approvazione l'elenco di tutte le modifiche e riparazioni.»;

11) al punto 26.301, lettera a), la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«Un titolare di un TC o di un TC ristretto per un velivolo pesante certificato a partire dal 1º gennaio 1958, per il quale la domanda di TC è stata presentata prima del 1º gennaio 2019, deve:»;

12) al punto 26.302, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) Un titolare di un TC o di un TC ristretto per un velivolo pesante certificato per il trasporto di 30 o più passeggeri o con una capacità di carico utile pari o superiore a 3 402 kg (7 500 lb), certificato a partire dal 1º gennaio 1958 e per il quale la domanda di TC è stata presentata prima del 1º gennaio 2019, deve effettuare una valutazione della fatica e della tolleranza ai danni della struttura del velivolo ed elaborare le DTI che preverranno il verificarsi di avarie catastrofiche da fatica per tutta la vita operativa del velivolo.»;

13) i punti da 26.303 a 26.309 sono sostituiti dai seguenti:

«**26.303 Limite di validità**

a) Un titolare di un TC o di un TC ristretto per un velivolo pesante certificato a partire dal 1º gennaio 1958, per il quale la domanda di TC è stata presentata prima del 1º gennaio 2019, e certificato con un MTOW superiore a 34 019 kg (75 000 lb), deve:

i) determinare un limite di validità (LOV) e includerlo in un'ALS modificata;

ii) individuare gli interventi di manutenzione esistenti e nuovi dai quali dipende il LOV, elaborare le informazioni di servizio necessarie al fine di eseguire tali interventi di manutenzione e trasmettere le informazioni di servizio a essi relative all'Agenzia in conformità a un calendario vincolante concordato con quest'ultima.

Le configurazioni strutturali del velivolo da valutare ai fini della determinazione del LOV comprendono tutte le variazioni e i derivati del modello approvati in conformità al TC prima del 26 febbraio 2021 e tutte le modifiche strutturali e le sostituzioni effettuate sulle configurazioni strutturali dei velivoli imposte da una direttiva di aeronavigabilità emessa prima del 26 febbraio 2021.

In deroga al punto ii), un titolare di un TC o di un TC ristretto per un velivolo pesante non è tenuto a elaborare e a inviare all'Agenzia le informazioni di servizio per un intervento di manutenzione applicabile a un modello di velivolo pesante che non sarà più impiegato dopo la data prevista per l'invio delle informazioni di servizio relative a tale intervento di manutenzione. Affinché tale eccezione possa avere effetto, il titolare di un TC o di un TC ristretto deve informare l'Agenzia al più tardi alla data in cui cessa l'impiego del modello di velivolo.

b) Il titolare del TC o del TC ristretto deve sottoporre all'Agenzia per approvazione il LOV determinato in conformità alla lettera a) e la modifica dell'ALS di cui a tale lettera, insieme al calendario vincolante, prima dei termini stabiliti ai seguenti punti i), ii) e iii):

i) il 26 agosto 2022 per una struttura critica dal punto di vista della fatica la cui base di certificazione non prevede una valutazione della tolleranza ai danni;

ii) il 26 febbraio 2026 per una struttura del velivolo sottoposta a prove di fatica su scala reale in corso alla data di applicabilità del presente regolamento modificativo;

iii) il 26 febbraio 2025 per tutte le altre strutture del velivolo.

c) Un richiedente un TC o un TC ristretto di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera c), per un velivolo pesante con un MTOW superiore a 34 019 kg (75 000 lb) deve:

i) determinare un LOV e includerlo nell'ALS;

ii) individuare gli interventi di manutenzione esistenti e nuovi dai quali dipende il LOV, elaborare le informazioni di servizio necessarie al fine di eseguire tali interventi di manutenzione e trasmettere le informazioni di servizio a essi relative all'Agenzia in conformità a un calendario vincolante concordato con quest'ultima.

d) Il richiedente un TC o un TC ristretto di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera c), deve sottoporre all'Agenzia per approvazione il LOV determinato in conformità alla lettera c) e l'ALS di cui a tale lettera, insieme al calendario vincolante:

i) prima della data approvata dall'Agenzia nel piano del richiedente relativo al completamento delle prove e delle analisi delle strutture del velivolo per cui è richiesta una nuova prova di fatica su scala reale a supporto della determinazione del LOV;

ii) prima del 26 febbraio 2025 per tutte le altre strutture del velivolo.

26.304 Programma di controllo e di prevenzione della corrosione

a) Un titolare di un TC o di un TC ristretto per un velivolo pesante certificato a partire dal 1º gennaio 1958, per il quale la domanda di TC è stata presentata prima del 1º gennaio 2019, deve stabilire un programma di riferimento per il controllo e la prevenzione della corrosione (CPCP).

b) A meno che il CPCP di riferimento di cui alla lettera a) non sia già stato approvato dall'Agenzia in conformità all'allegato I (parte 21), punto 21.A.3B, lettera c), punto 1), del regolamento (UE) n. 748/2012 o in una relazione del comitato di revisione della manutenzione approvata dall'Agenzia, il titolare di un TC o di un TC ristretto deve sottoporre all'Agenzia per approvazione il CPCP prima del 26 febbraio 2023.

c) Un richiedente un TC o un TC ristretto di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera c), per un velivolo pesante deve istituire un CPCP di riferimento prima del rilascio del TC.

26.305 Validità del programma di mantenimento dell'integrità strutturale

a) Un titolare di un TC o di un TC ristretto per un velivolo pesante certificato a partire dal 1º gennaio 1958, per il quale la domanda di TC è stata presentata prima del 1º gennaio 2019, deve istituire e attuare un processo che garantisca la validità del programma di mantenimento dell'integrità strutturale per tutta la vita operativa del velivolo, tenendo in considerazione l'esperienza di servizio e le operazioni in corso.

b) Il titolare di un TC o di un TC ristretto deve sottoporre all'Agenzia per approvazione una descrizione del processo di cui alla lettera a) prima del 26 febbraio 2023. Il titolare di un TC o di un TC ristretto deve dare attuazione al processo entro 6 mesi dalla relativa approvazione da parte dell'Agenzia.

c) Un richiedente un TC o un TC ristretto di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera c), per un velivolo pesante deve istituire e attuare un processo che garantisca la validità del programma di mantenimento dell'integrità strutturale per tutta la vita operativa del velivolo, tenendo in considerazione l'esperienza di servizio e le operazioni in corso. Deve sottoporre all'Agenzia per approvazione una descrizione del processo prima del 26 febbraio 2023 o prima del rilascio del certificato, se posteriore, e deve dare attuazione al processo entro 6 mesi dalla relativa approvazione da parte dell'Agenzia.

26.306 Strutture di base critiche dal punto di vista della fatica

a) Un titolare di un TC o di un TC ristretto per un velivolo pesante certificato a partire dal 1º gennaio 1958, per il quale la domanda di TC è stata presentata prima del 1º gennaio 2019, e certificato per il trasporto di 30 o più passeggeri, o con una capacità di carico utile pari o superiore a 3 402 kg (7 500 lb), deve identificare ed elencare le strutture di base critiche dal punto di vista della fatica (FCBS) per tutte le variazioni e i derivati del modello di velivolo compresi nel TC o TC ristretto.

b) Il titolare di un TC o di un TC ristretto deve sottoporre all'Agenzia per approvazione un elenco delle strutture di cui alla lettera a) prima del 26 agosto 2021.

c) Previa approvazione dell'elenco di cui alla lettera a) da parte dell'Agenzia, il titolare di un TC o di un TC ristretto deve mettere tale elenco a disposizione dei titolari di un STC o di un'approvazione di una modifica di maggiore entità cui è richiesta la conformità al punto 26.330, nonché di tutti gli operatori noti di tali velivoli e, su richiesta, delle organizzazioni responsabili della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità per assistere gli operatori tenuti a conformarsi al punto 26.370.

d) Un richiedente un TC o un TC ristretto di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera c), per un velivolo pesante da certificare per il trasporto di 30 o più passeggeri o con una capacità di carico utile pari o superiore a 3 402 kg (7 500 lb) deve identificare ed elencare le FCBS per tutte le variazioni e i derivati del modello di velivolo compresi nel TC o TC ristretto. Deve sottoporre all'Agenzia per approvazione un elenco di tali strutture prima del 26 agosto 2021 o prima del rilascio del certificato, se posteriore.

e) Previa approvazione dell'elenco di cui alla lettera d) da parte dell'Agenzia, il richiedente un TC o TC ristretto, di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera c), deve mettere tale elenco a disposizione di tutti gli operatori noti di tali velivoli e, su richiesta, delle organizzazioni responsabili della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità per assistere gli operatori tenuti a conformarsi al punto 26.370.

26.307 Dati relativi alla tolleranza ai danni per modifiche esistenti delle strutture critiche dal punto di vista della fatica

a) Un titolare di un TC o di un TC ristretto per un velivolo pesante certificato a partire dal 1º gennaio 1958 per il trasporto di 30 o più passeggeri o con una capacità di carico utile pari o superiore a 3 402 kg (7 500 lb), in presenza di modifiche e di strutture modificate critiche dal punto di vista della fatica (FCMS) in data 26 febbraio 2021, deve:

   i) riesaminare le modifiche del progetto esistenti e individuare tutte le modifiche che incidono sulle FCBS identificate in conformità al punto 26.306;

   ii) identificare, per ogni modifica individuata in conformità al punto i), qualsiasi FCMS correlata;

   iii) eseguire, per ciascuna modifica individuata in conformità al punto i), una valutazione della tolleranza ai danni e realizzare e documentare le relative DTI.

b) Il titolare di un TC o di un TC ristretto deve sottoporre all'Agenzia per approvazione, prima del 26 febbraio 2022, l'elenco di tutte le FCMS identificate in conformità alla lettera a), punto ii).

c) Il titolare di un TC o di un TC ristretto deve sottoporre all'Agenzia per approvazione, prima del 26 agosto 2022, i dati relativi alla tolleranza ai danni, compresa la DTI, scaturiti dalla valutazione eseguita in conformità alla lettera a), punto iii).

d) Previa approvazione da parte dell'Agenzia dell'elenco delle FCMS presentato in conformità alla lettera b), il titolare di un TC o di un TC ristretto deve mettere tale elenco a disposizione dei titolari di un STC o di un'approvazione di una modifica di maggiore entità cui è richiesta la conformità al punto 26.330, nonché di tutti gli operatori noti di tali velivoli e, su richiesta, delle organizzazioni responsabili della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità per assistere gli operatori tenuti a conformarsi al punto 26.370.

26.308 Dati relativi alla tolleranza ai danni per riparazioni esistenti delle strutture critiche dal punto di vista della fatica

a) Un titolare di un TC o di un TC ristretto per un velivolo pesante certificato a partire dal 1º gennaio 1958 per il trasporto di 30 o più passeggeri o con una capacità di carico utile pari o superiore a 3 402 kg (7 500 lb), in presenza di riparazioni oggetto di pubblicazione in data 26 febbraio 2021, deve:

   i) riesaminare i dati relativi alle riparazioni e individuare ciascuna riparazione specificata nei dati che incide sulle FCBS e sulle FCMS identificate in conformità al punto 26.306, lettera a), e al punto 26.307, lettera a), punto ii):

ii) eseguire una valutazione della tolleranza ai danni per ciascuna riparazione individuata in conformità al punto i), a meno che non sia già stata eseguita.

b) Il titolare di un TC o di un TC ristretto deve sottoporre all'Agenzia per approvazione, prima del 26 maggio 2022, i dati relativi alla tolleranza ai danni, compresa l'ispezione della tolleranza ai danni (DTI), scaturiti dalla valutazione eseguita in conformità alla lettera a), punto ii), a meno che non siano già stati approvati in conformità all'allegato I (parte 21), punto 21.A.435, lettera b), punto 2), del regolamento (UE) n. 748/2012 prima del 26 agosto 2022.

26.309 Orientamenti per la valutazione delle riparazioni

a) Un titolare di un TC o di un TC ristretto per un velivolo pesante certificato a partire dal 1º gennaio 1958 per il trasporto di 30 o più passeggeri o con una capacità di carico utile pari o superiore a 3 402 kg (7 500 lb) e il cui TC o TC ristretto è stato rilasciato prima dell'11 gennaio 2008 deve elaborare orientamenti per la valutazione delle riparazioni (REG) al fine di istituire:

i) un processo per l'esecuzione di controlli sui velivoli interessati che consenta l'individuazione e la documentazione di tutte le riparazioni esistenti che incidono sulle strutture critiche dal punto di vista della fatica identificate in conformità al punto 26.306, lettera a), e al punto 26.307, lettera a), punto ii);

ii) un processo che consente agli operatori e alle organizzazioni responsabili della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità di ottenere una DTI per le riparazioni individuate conformemente al punto i);

iii) un calendario di attuazione che fornisca tempistiche per l'esecuzione di controlli dei velivoli, l'ottenimento delle DTI e la loro integrazione nel programma di manutenzione del velivolo.

b) Il titolare di un TC o di un TC ristretto deve sottoporre all'Agenzia per approvazione, prima del 26 febbraio 2023, i REG elaborati in conformità alla lettera a).»;

14) i punti da 26.330 a 26.334 sono sostituiti dai seguenti:

«**26.330 Dati relativi alla tolleranza ai danni per i certificati di omologazione supplementari (STC) esistenti, per altre modifiche di maggiore entità esistenti e per le riparazioni esistenti che incidono su tali STC o modifiche**

a) Un titolare di un STC rilasciato prima del 26 febbraio 2021 o il titolare di un'approvazione di una modifica di maggiore entità che è stata ritenuta approvata in conformità all'articolo 4 del regolamento (UE) n. 748/2012, per velivoli pesanti certificati a partire dal 1º gennaio 1958 per il trasporto di 30 o più passeggeri o che hanno una capacità di carico utile pari o superiore a 3 402 kg (7 500 lb) deve far fronte alle ripercussioni negative di tali modifiche e riparazioni della struttura del velivolo per favorire la conformità al punto 26.370, lettera a), punto ii), e deve conformarsi ai requisiti di cui ai punti da 26.331 a 26.334.

b) La lettera a) non si applica a modifiche di maggiore entità e riparazioni di un modello di velivolo pesante la cui prima certificazione è precedente al 26 febbraio 2021 se tale modello di velivolo soddisfa una delle condizioni seguenti:

i) è compreso nell'elenco di cui al presente allegato, appendice 1, tabella A.1;

ii) non è più impiegato dopo il 26 febbraio 2021;

iii) non è stato certificato per svolgere operazioni civili che prevedono trasporto di carico utile o passeggeri;

iv) dispone di un TC ristretto ed è stato certificato in conformità ai requisiti in materia di tolleranza ai danni, purché non sia impiegato superando il 75 % del suo limite massimo di cicli/ore di volo (*Design Service Goal*) e sia impiegato principalmente a sostegno dell'attività di fabbricazione del titolare di TC ristretto;

v) è stato ad esso rilasciato un TC ristretto ed è progettato principalmente per il servizio antincendio.

c) La lettera a) non si applica a modifiche di maggiore entità e riparazioni di un velivolo pesante la cui prima certificazione è precedente al 26 febbraio 2021 se le modifiche o riparazioni non sono né saranno incorporate in un velivolo pesante in esercizio a partire dal 26 agosto 2022.

d) Le eccezioni previste alla lettera b), punti da ii) a v), e alla lettera c) si applicano soltanto dopo che il titolare dell'approvazione della modifica abbia sottoposto all'Agenzia per approvazione, prima del 26 febbraio 2022, un elenco delle modifiche che incidono sulle FCBS, unitamente a informazioni a supporto dei motivi su cui è basato l'inserimento di ciascuna modifica nell'elenco.

26.331 Piano di conformità per i titolari di STC

Il titolare dell'approvazione di cui al punto 26.330, lettera a), deve:

a) istituire un piano di conformità che risponda ai requisiti di cui ai punti da 26.332 a 26.334;

b) sottoporre all'Agenzia per approvazione il piano di conformità di cui alla lettera a) del presente punto prima del 25 agosto 2021.

26.332 Individuazione delle modifiche che incidono sulle strutture critiche dal punto di vista della fatica

a) Il titolare dell'approvazione di cui al punto 26.330, lettera a), deve:

   i) riesaminare le modifiche e individuare quelle che incidono sulle FCBS;

   ii) identificare, per ogni modifica individuata in conformità al punto i), qualsiasi FCMS correlata;

   iii) individuare le riparazioni oggetto di pubblicazione che incidono su ciascuna modifica individuata in conformità al punto i).

b) Per un'approvazione di modifica rilasciata a partire dal 1º settembre 2003, il titolare dell'approvazione di cui alla lettera a) deve elaborare e sottoporre all'Agenzia per approvazione, prima del 26 febbraio 2022, un elenco delle modifiche e delle FCMS identificate conformemente alla lettera a), punti i) e ii), e, previa approvazione da parte dell'Agenzia, mettere l'elenco a disposizione di tutti gli operatori noti di tali velivoli e, su richiesta, delle organizzazioni responsabili della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità per assistere gli operatori tenuti a conformarsi al punto 26.370, lettera a), punto ii).

c) Per un'approvazione di una modifica rilasciata prima del 1º settembre 2003, il titolare dell'approvazione di cui alla lettera a) deve:

   i) elaborare un elenco delle modifiche individuate in conformità alla lettera a), punto i), e sottoporlo all'Agenzia per approvazione prima del 26 febbraio 2022;

   ii) su richiesta degli operatori e delle organizzazioni responsabili della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, per assistere gli operatori tenuti a conformarsi al punto 26.370, lettera a), punto ii), identificare ed elencare qualsiasi FCMS associata alla modifica e trasmettere tali dati all'Agenzia per approvazione entro 12 mesi dalla richiesta;

   iii) previa approvazione di tutti i dati presentati a norma della lettera c), punti i) e ii), mettere tali dati a disposizione di tutti gli operatori noti di tali velivoli e, su richiesta, delle organizzazioni responsabili della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità per assistere gli operatori tenuti a conformarsi al punto 26.370, lettera a), punto ii).

26.333 Dati relativi alla tolleranza ai danni per STC e riparazioni che incidono su tali STC approvate a partire dal 1º settembre 2003

a) Per un'approvazione di modifica rilasciata a partire dal 1º settembre 2003, il titolare dell'approvazione di cui al punto 26.330, lettera a), deve:

   i) eseguire, per le modifiche e per le riparazioni oggetto di pubblicazione individuate in conformità, rispettivamente, ai punti i) e iii) del punto 26.332, lettera a), una valutazione della tolleranza ai danni;

   ii) realizzare e documentare la relativa DTI, a meno che non sia già stato fatto.

b) Il titolare di un'approvazione di cui alla lettera a) deve sottoporre all'Agenzia per approvazione, prima del 26 febbraio 2023, i dati relativi alla tolleranza ai danni scaturiti dalla valutazione della tolleranza ai danni eseguita in conformità alla lettera a), punto i), a meno che non siano già approvati in conformità all'allegato I (parte 21), punto 21.B.111, del regolamento (UE) n. 748/2012.

c) In deroga alla lettera b), per le modifiche nella cui base di certificazione non era previsto l'obbligo di valutazione della tolleranza, il titolare di un'approvazione di cui alla lettera a) deve sottoporre all'Agenzia per approvazione i dati relativi alla tolleranza ai danni, scaturiti dalla valutazione della tolleranza ai danni eseguita in conformità alla lettera a), entro il termine posteriore tra quelli elencati di seguito:

   i) prima che un velivolo che incorpora tale modifica sia impiegato in conformità all'allegato IV (parte CAT) del regolamento (UE) n. 965/2012; o

   ii) prima del 26 febbraio 2023.

26.334 Dati relativi alla tolleranza ai danni per STC e altre modifiche di maggiore entità esistenti e relative riparazioni approvate prima del 1º settembre 2003

a) Su richiesta degli operatori e delle organizzazioni responsabili della gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, per favorire la conformità al punto 26.370, lettera a), punto ii), per un'approvazione di modifica rilasciata prima del 1º settembre 2003, il titolare dell'approvazione di cui al punto 26.330, lettera a), deve:

i) eseguire, per le modifiche e per le riparazioni oggetto di pubblicazione individuate in conformità, rispettivamente, ai punti i) e iii) del punto 26.332, lettera a), una valutazione della tolleranza ai danni;

ii) realizzare e documentare la relativa DTI, a meno che non sia già stato fatto.

b) Il titolare di un'approvazione di cui alla lettera a) deve sottoporre all'Agenzia, per approvazione, i dati relativi alla tolleranza ai danni scaturiti dalla valutazione eseguita in conformità alla lettera a), punto i):

i) entro 24 mesi dal ricevimento della richiesta, per le richieste ricevute prima del 26 febbraio 2023; o

ii) prima del 26 febbraio 2025 o entro 12 mesi dal ricevimento della richiesta (se posteriore), per le richieste ricevute a partire dal 26 febbraio 2023.»;

15) il punto 26.370 è sostituito dal seguente:

«**26.370 Programma di manutenzione**

a) Gli operatori di velivoli pesanti certificati a partire dal 1º gennaio 1958 devono assicurare che i programmi di manutenzione di tali velivoli includano:

i) per velivoli pesanti certificati per il trasporto di 30 passeggeri o più, o con una capacità di carico utile superiore a 3 402 kg (7 500 lb), le DTI approvate;

ii) per i velivoli pesanti impiegati in conformità all'allegato IV (parte CAT) del regolamento (UE) n. 965/2012 e certificati per il trasporto di 30 o più passeggeri, o con una capacità di carico utile superiore a 3 402 kg (7 500 lb), gli strumenti atti a far fronte alle ripercussioni negative che le riparazioni e le modifiche possono avere sulle strutture critiche dal punto di vista della fatica e sulle ispezioni di cui alla lettera a), punto i);

iii) per i velivoli pesanti certificati con un MTOW superiore a 34 019 kg (75 000 lb), un LOV approvato;

iv) un CPCP.

b) I termini seguenti si applicano all'obbligo di cui alla lettera a):

i) il programma di manutenzione dei velivoli dev'essere sottoposto a revisione al fine di tenere in considerazione i requisiti di cui alla lettera a), punti i), ii) e iv), prima del 26 febbraio 2024 o prima della data in cui il velivolo è impiegato, se posteriore;

ii) il programma di manutenzione dei velivoli è sottoposto a revisione al fine di tenere in considerazione i requisiti di cui alla lettera a), punto iii), prima del 26 agosto 2021 o 6 mesi dopo la pubblicazione del LOV o prima della data in cui il velivolo è impiegato, a seconda di quale data è posteriore.

c) Per un modello di velivolo pesante la cui prima certificazione è precedente al 26 febbraio 2021 e

i) che non è più impiegato dopo il 26 febbraio 2024, la lettera a), punti i), ii) e iv), non si applica;

ii) che non è più impiegato dopo il 26 agosto 2021, la lettera a), punto iii), non si applica;

iii) che è dotato di un TC ristretto rilasciato prima del 26 febbraio 2021 in conformità ai requisiti in materia di tolleranza ai danni, purché non sia impiegato superando il 75 % del suo limite massimo di cicli/ore di volo (*Design Service Goal*) e sia impiegato principalmente a sostegno dell'attività di fabbricazione del titolare dell'approvazione, la lettera a), punti i), ii) e iv), non si applica.

d) Per un modello di velivolo pesante dotato di un TC ristretto rilasciato prima del 26 febbraio 2021 e il cui scopo principale è il servizio antincendio, la lettera a), punti i) e ii), non si applica.»;

16) è inserito il seguente punto 26.405:

«**26.405 Protezione antincendio della stiva**

a) Per gli elicotteri leggeri e gli elicotteri pesanti dotati di almeno una stiva separata dalla cabina di pilotaggio e il cui certificato di aeronavigabilità individuale è rilasciato per la prima volta a partire dal 1° gennaio 2025, i titolari di:

— TC o TC ristretto o

— STC o approvazioni di modifiche del progetto, se una modifica riguarda le capacità di protezione antincendio della stiva dell'elicottero,

devono mettere a disposizione di tutti gli operatori noti di tali elicotteri informazioni sulle caratteristiche progettuali dell'elicottero associate alle capacità di protezione antincendio della stiva per tutte le stive separate dalla cabina di pilotaggio.

b) Le informazioni messe a disposizione conformemente alla lettera a) devono essere sufficientemente dettagliate da supportare gli operatori nell'esecuzione di una valutazione dei rischi connessi al trasporto di merci pericolose nella stiva.

Le informazioni devono essere contenute in un'apposita documentazione dell'elicottero messa a disposizione degli operatori e facilmente identificabile dal personale dell'operatore responsabile di eseguire la valutazione dei rischi.

c) Il titolare dell'approvazione del progetto, che è tenuto a mettere a disposizione le informazioni in conformità alla lettera a), deve altresì mettere a disposizione di tutti gli operatori noti degli elicotteri interessati dalla modifica le modifiche di tali informazioni.»;

17) è aggiunto il seguente punto 26.440:

«**26.440 Resistenza agli impatti del sistema di alimentazione**

Gli operatori di elicotteri leggeri e di elicotteri pesanti assicurano che la probabilità di un incendio post-incidente sia ridotta al minimo nella progettazione del sistema di alimentazione quando:

a) il certificato di omologazione dell'elicottero è stato rilasciato a partire dal 2 ottobre 1994 e:

1) il primo certificato di aeronavigabilità individuale dell'elicottero è rilasciato a partire dal 22 dicembre 2026, o

2) il primo certificato di aeronavigabilità individuale dell'elicottero è rilasciato prima del 22 dicembre 2026, e

i) se un certificato di aeronavigabilità individuale è rilasciato da uno Stato membro a partire dal 22 dicembre 2024, o

ii) se:

A) l'elicottero è stato progettato per sei o più occupanti ed è impiegato a partire dal 22 dicembre 2031; o

B) l'elicottero è stato progettato per cinque o meno occupanti ed è impiegato a partire dal 22 dicembre 2039;

b) il certificato di omologazione dell'elicottero è stato rilasciato prima del 2 ottobre 1994 e:

1) il primo certificato di aeronavigabilità individuale dell'elicottero è rilasciato a partire dal 22 dicembre 2026, o

2) il primo certificato di aeronavigabilità individuale dell'elicottero è rilasciato prima del 22 dicembre 2026 e se un certificato di aeronavigabilità individuale è rilasciato da uno Stato membro a partire dal 22 dicembre 2024 dopo l'importazione dell'elicottero da un paese terzo.»;

18) l'appendice 1 è sostituita dalla seguente:

«*Appendice 1*

Elenco dei modelli di velivoli non soggetti a talune disposizioni dell'allegato I (parte 26)

Tabella A.1

Titolare del TC	Tipo	Modelli	Numero di serie del costruttore	Disposizioni dell'allegato I (parte 26) che NON si applicano
The Boeing Company	707	Tutti		Da 26.301 a 26.334
The Boeing Company	720	Tutti		Da 26.301 a 26.334
The Boeing Company	DC-10	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	Tutti	Da 26.301 a 26.334
The Boeing Company	DC-8	Tutti		Da 26.301 a 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-9 A, C-9B), DC-9-33F, DC-9-34, DC-9-34F, DC-9-41, DC-9-51	Tutti	Da 26.301 a 26.334
The Boeing Company	MD-90	MD-90-30	Tutti	Da 26.301 a 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F27	Mark 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700	Tutti	Da 26.301 a 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Mark 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000	Tutti	Da 26.301 a 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-159	G-159 (Gulfstream I)	Tutti	Da 26.301 a 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-II_III_IV_V	G-1159 A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	Tutti	Da 26.301 a 26.334

Titolare del TC	Tipo	Modelli	Numero di serie del costruttore	Disposizioni dell'allegato I (parte 26) che NON si applicano
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	Tutti	Da 26.301 a 26.334
LEARJET INC.	Learjet 24/25/31/36/35/55/60	24, 24 A, 24B, 24B-A, 24D,24D-A, 24F, 24F-A, 25, 25B, 25C, 25D, 25F	Tutti	Da 26.301 a 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1329	Tutti		Da 26.301 a 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	188	Tutti		Da 26.301 a 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F, 382G	Tutti	Da 26.301 a 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	Tutti		Da 26.301 a 26.334
PT. DIRGANTARA INDONESIA	CN-235	Tutti		Da 26.301 a 26.334
SABRELINER CORPORATION	NA-265	NA-265-65	Tutti	Da 26.301 a 26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	Tutti	Da 26.301 a 26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	Tutti		Da 26.301 a 26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	Tutti	Da 26.301 a 26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	Tutti	Da 26.301 a 26.334
AIRBUS	Serie A320	A320-251N, A320-271N	10033, 10242, 10281 e 10360	26.60
AIRBUS	Serie A321	A321-271NX	10257, 10371 e 10391	26.60.
AIRBUS	Serie A330	A330-243, A330-941	1844, 1861, 1956, 1978, 1982, 1984, 1987, 1989, 1998, 2007, 2008 e 2011	26.60

Titolare del TC	Tipo	Modelli	Numero di serie del costruttore	Disposizioni dell'allegato I (parte 26) che NON si applicano
ATR-GIE Avions de Transport Régional	Serie ATR 72	ATR72-212 A	1565, 1598, 1620, 1629, 1632, 1637, 1640, 1642, 1649, 1657, 1660, 1661	26.60
The Boeing Company	Serie 737	737-8 e 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

Titolare del TC	Tipo	Modelli	Numero di serie del costruttore	Disposizioni dell'allegato I (parte 26) che NON si applicano
			61857, 61859, 61862, 61864, 62451, 62452, 62453, 62454, 62533, 63358, 63359, 63360, 64610, 64611, 64612, 62613, 64614, 65899, 66147, 66148, 66150	
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	Serie Gulfstream G100	1125 Astra 1125 Astra SP G100/Astra SPX	Tutti	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP	Serie Gulfstream G100	Gulfstream G150	Tutti	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	Serie GALAXY G200	Gulfstream 200/Galaxy	Tutti	26.157
LEARJET INC.	Learjet modello 45	Tutti	Tutti	26.157
LEARJET INC.	Learjet 24/25/31/36/35/55/60	55, 55B, 55C	Tutti	26.157
LEARJET INC.	Learjet modello 60	Tutti	Tutti	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Serie 650	650	Tutti	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Serie Cessna 500/550/S550/ 560/560XL	500 550 560 560XL S550	Tutti	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Serie Hawker	Serie BAe.125 Hawker 750 Hawker 800XP	Tutti	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Serie CESSNA 750 (Citation X)	750	Tutti	26.157».