RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2020/1159 DE LA COMMISSION

du 5 août 2020

modifiant les règlements (UE) nº 1321/2014 et (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) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (UE) nº 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) nº 552/2004 et (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil ([1]), et notamment son article 17, paragraphe 1, point h),

considérant ce qui suit:

(1) Conformément à l'article 76, paragraphe 3, du règlement (UE) 2018/1139, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence») publie des spécifications de certification et les met régulièrement à jour. Un aéronef dont la conception a déjà été certifiée n'est toutefois soumis à l'obligation de respecter une version actualisée des spécifications de certification lors de sa production ou lorsqu'il est en service. Par conséquent, afin de maintenir un niveau élevé de sécurité aérienne et d'exigences environnementales dans l'Union, il y a lieu d'introduire, pour ces aéronefs, des exigences de navigabilité supplémentaires qui n'étaient pas incluses dans les spécifications de certification initiales au moment de la certification de leur conception et auxquelles ils doivent se conformer. Le règlement (UE) 2015/640 ([2]) de la Commission fixe ces exigences de navigabilité supplémentaires. Il devrait désormais être modifié afin d'ajouter de nouvelles exigences concernant les aéronefs vieillissants.

(2) En 2007, l'Agence a publié des moyens acceptables de conformité (AMC) 20-20 qui fournissent des orientations techniques pour l'élaboration d'un programme de maintien de l'intégrité structurelle visant à assurer la sécurité de l'exploitation des aéronefs vieillissants tout au long de leur durée d'exploitation. En raison de la nature non contraignante des AMC, il se peut que ces orientations ne soient pas appliquées de manière cohérente dans l'ensemble de l'Union. Il est donc possible que des aéronefs de grande capacité soient actuellement en exploitation en ayant été conçus, modifiés ou réparés sans prise en compte effective d'évaluations de la tolérance à la détérioration ni de la détérioration due à la fatigue généralisée et de la prévention de la corrosion. Dans le but de prévenir des défaillances catastrophiques dues à la fatigue, y compris la fatigue généralisée et la corrosion, il convient d'introduire dans le règlement (UE) 2015/640 des exigences de navigabilité supplémentaires pour les aéronefs vieillissants.

(3) Tout aéronef pourrait être considéré comme vieillissant dès sa fabrication. Le vieillissement d'un aéronef dépend de facteurs tels que l'âge, le nombre de cycles de vol et le nombre d'heures de vol. Les éléments d'aéronef vieillissent chacun différemment, et certains des facteurs de vieillissement sont la fatigue au fil de cycles répétés, l'usure, la détérioration et la corrosion. Ces facteurs pourraient représenter un problème de sécurité important s'ils ne sont pas correctement gérés pendant toute la durée de vie de l'aéronef. L'expérience en service a montré la nécessité d'actualiser en permanence les connaissances relatives à l'intégrité structurelle des aéronefs vieillissants. Il convient dès lors d'introduire de nouvelles exigences dans le règlement (UE) 2015/640 en vue de maintenir à jour les connaissances relatives aux facteurs de vieillissement, sur la base de l'expérience opérationnelle en temps réel et en utilisant des outils modernes d'analyse et d'essai.

(4) Ces exigences relatives aux aéronefs vieillissants devraient garantir que les titulaires d'un agrément de conception produisent les données et respectent les procédures, instructions et manuels nécessaires pour empêcher les défaillances des structures vieillissantes dues à la corrosion et à la fatigue, et les mettent à la disposition des exploitants. À cette fin, les titulaires d'un agrément de conception devraient être tenus d'élaborer un programme complet de maintien de l'intégrité structurelle pour le type d'aéronef concerné et d'évaluer les modifications et les conceptions de réparation existantes pour la tolérance à la détérioration. Dans le même temps, les exploitants devraient être tenus d'intégrer ces données dans leur programme d'entretien tout en tenant compte des effets préjudiciables des modifications et réparations sur chaque cellule et des exigences en matière d'entretien qui y sont associées.

([1]) JO L 212 du 22.8.2018, p. 1.

([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) nº 965/2012 (JO L 106 du 24.4.2015, p. 18).

(5) Afin de garantir que ces données, procédures, instructions et manuels produits sur la base de ces nouvelles exigences sont également utilisés lors de l'entretien des avions de grande capacité, il convient que le point M.A.302 de l'annexe I du règlement de la commission (UE) n° 1321/2014 ([3]) renvoie aux exigences introduites dans l'annexe I, partie 26, du règlement (UE) 2015/640.

(6) Plusieurs centaines d'avions de grande capacité équipés de soutes à fret ou à bagages de classe D sont actuellement enregistrés dans les États membres. Le risque d'incendies incontrôlables dans ce type de compartiment est considéré comme élevé, compte tenu notamment du fait que le transport de batteries au lithium dans les soutes à fret ou à bagages a augmenté au cours des dernières années, avec un risque identifié accru d'emballement thermique lié à ces batteries et d'incendies qui en découlent.

(7) En septembre 2007, l'Agence avait introduit de nouvelles normes de conception visant à retirer les soutes à fret et à bagages de classe D des spécifications de certification pour les avions de grande capacité. Ces normes visaient à atténuer le risque de blessures ou de décès en cas d'incendie en vol dans la soute à fret ou à bagages, mais elles ne s'appliquent qu'aux avions de grande capacité certifiés sur la base de demandes introduites après septembre 2007. Étant donné que certains avions de grande capacité pourraient ne pas être conformes à ces normes, et en tenant dûment compte de la nature et des risques des opérations effectuées avec des avions de grande capacité, ces normes devraient désormais s'appliquer à tous les avions de grande capacité certifiés par l'Agence.

(8) Au cours des dernières décennies, les sorties de piste ont été les principaux facteurs d'accidents dans le monde et ont représenté un risque important pour la sécurité aérienne. Le rapport annuel sur la sécurité 2018 de l'AESA identifie les sorties de piste comme étant l'un des deux domaines de risque principaux. De plus, les sorties de piste ont représenté 30 % des accidents non mortels au cours de la même période et pour la même population. Le nombre de sorties de piste survenues lors d'atterrissages a augmenté parallèlement à la croissance du trafic. Étant donné que le trafic aérien devrait continuer à croître partout dans le monde, y compris en Europe, le nombre de sorties de piste devrait également augmenter si aucune mesure n'est prise.

(9) En janvier 2020, l'Agence a introduit de nouvelles normes de conception pour l'installation de systèmes destinés à aider les équipages de conduite dans leur prise de décision lors de l'approche et de l'atterrissage. Ces normes visent à atténuer le risque de sorties de piste au cours de l'atterrissage. En tenant dûment compte de la nature et des risques des opérations effectuées avec des avions de grande capacité, ces nouvelles normes devraient désormais s'appliquer à tous les avions de grande capacité en service certifiés par l'Agence.

(10) Il y a lieu dès lors de modifier les règlements (UE) n° 1321/2014 et (UE) 2015/640 de la Commission en conséquence Compte tenu de l'actuelle pandémie de COVID19, une période de transition a été prévue afin d'éviter de faire peser une charge supplémentaire sur l'industrie pendant la crise et de faciliter le respect des nouvelles règles et procédures instaurées par le présent règlement.

(11) Les mesures prévues dans le présent règlement reposent sur les avis 12/2016 ([4]) et 04/2019 ([5]) formulés par l'Agence conformément à l'article 76, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139.

(12) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité visé à l'article 127, paragraphe 3, du règlement (UE) 2018/1139,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

L'annexe I (partie M) du règlement (UE) n° 1321/2014 est modifiée conformément à l'annexe I du présent règlement.

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

([4]) Avis 12/2016: Ageing aircraft structures.

([5]) Avis 04/2019: 'Reduction of runway excursions' and 'Class-D compartments'.

Article 2

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

(1) L'article 1er est remplacé par le texte suivant:

«*Article premier*

Objet et champ d'application

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

2. Le présent règlement s'applique:

a) aux exploitants:

i) des aéronefs immatriculés dans un État membre;

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

b) aux titulaires d'un certificat de type, d'un certificat de type restreint, d'un certificat de type supplémentaire, d'une approbation de modification ou d'un agrément de conception de réparation approuvés par l'Agence conformément au règlement (UE) no 748/2012 de la Commission * ou réputés avoir été délivrés conformément à l'article 3 dudit règlement;

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

* 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).»

(2) À l'article 2, les points e) à o) suivants sont ajoutés:

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

f) "section relative aux limitations de navigabilité" (ALS), une section des instructions pour le maintien de la navigabilité, telles qu'exigées aux points 21.A.61, 21.A.107 et 21.A.120A de l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) no 748/2012, qui contient des limitations de navigabilité précisant chaque date de remplacement obligatoire, les intervalles d'inspection obligatoires, et les procédures d'inspection obligatoires y afférentes;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 3

Entrée en vigueur et application

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

Il est applicable à partir de 26 février 2021, à l'exception du point 4) de l'annexe II qui est applicable à partir du 26 août 2023.

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

Fait à Bruxelles, le 5 août 2020

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE I

Au point M.A.302 d) de l'annexe I (partie M) du règlement (UE) n° 1321/2014, le point 3) suivant est ajouté:

«3) aux dispositions applicables de l'annexe I (partie 26) du règlement (UE) 2015/640.».

ANNEXE II

L'annexe I (partie 26) du règlement (UE) 2015/640 est modifiée comme suit:

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

«*ANNEXE I*

Partie 26

SPÉCIFICATIONS DE NAVIGABILITÉ SUPPLÉMENTAIRES DANS LE CADRE D'UNE EXPLOITATION

TABLE DES MATIÈRES

SOUS-PARTIE A — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

26.10 Autorité compétente

26.20 Équipement temporairement en panne

26.30 Démonstration de la conformité

SOUS-PARTIE B — AVIONS DE GRANDE CAPACITÉ

26.50 Sièges, couchettes, ceintures et harnais de sécurité

26.60 Atterrissage d'urgence — Conditions dynamiques

26.100 Emplacement des issues de secours

26.105 Accès aux issues de secours

26.110 Marquages des issues de secours

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

26.150 Intérieurs des compartiments

26.155 Inflammabilité des revêtements intérieurs des compartiments de fret

26.156 Matériaux d'isolation thermique et acoustique

26.157 Conversion de compartiments de classe D

26.160 Protection contre l'incendie des toilettes

26.170 Appareils extincteurs

26.200 Signal acoustique du train d'atterrissage

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

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

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

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

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

26.303 Limite de validité (LOV)

26.304 Programme de prévention et de contrôle de la corrosion

26.305 Validité du programme de maintien de l'intégrité structurelle

26.306 Structure de base critique pour la fatigue (FCBS)

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

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

26.309 Orientations pour l'évaluation de la réparation

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

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

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

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

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

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

SOUS-PARTIE C — HÉLICOPTÈRES DE GRANDE CAPACITÉ

26.400 Appareils extincteurs

Appendice I — 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 les exploitants doivent démontrer que les aéronefs dont la conception a déjà été certifiée sont conformes aux exigences de la présente annexe est l'autorité désignée par l'État membre dans lequel l'exploitant a son principal établissement.

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

3) Le point 26.30 est modifié comme suit:

a) les points a) et b) sont remplacés par le texte suivant:

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

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

i) soit aux spécifications publiées par l'Agence en vertu du point a) du présent point ou aux spécifications de certification équivalentes publiées par l'Agence conformément au point 21.B.70 de l'annexe I du règlement (UE) nº 748/2012;

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

b) le paragraphe c) suivant est ajouté:

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

4) Le point 26.157 suivant est inséré:

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

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

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

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

5) Le point 26.205 suivant est inséré:

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

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

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

6) Les points 26.300, 26.301, 26.302, 26.303, 26.304, 26.305, 26.306, 26.307, 26.308, 26.309, 26.330, 26.331, 26.332, 26.333, 26.334 et 26.370 suivants sont insérés:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) Le titulaire d'un certificat de type ou d'un certificat de type restreint soumet pour approbation à l'Agence, avant le 26 février 2023, la documentation décrivant l'inspection de la tolérance à la détérioration visée au point a), sauf si cette documentation a déjà été approuvée par l'Agence conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) no 748/2012.

26.303 Limite de validité (LOV)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

26.304 Programme de prévention et de contrôle de la corrosion

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

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

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

26.305 Validité du programme de maintien de l'intégrité structurelle

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

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

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

26.306 Structure de base critique pour la fatigue (FCBS)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

26.309 Orientations pour l'évaluation de la réparation

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

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

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

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

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

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

a) Le titulaire d'un certificat de type supplémentaire délivré avant le 26 février 2021 dans le cas d'une modification majeure, ou le titulaire d'une modification majeure réputée approuvée en vertu de l'article 4 du règlement (UE) no 748/2012, pour des avions de grande capacité certifiés le 1er janvier 1958 ou après cette date pour le transport de 30 passagers ou plus, ou pour une capacité de charge utile supérieure ou égale à 3 402 kg (7 500 lb), aide les exploitants tenus de se conformer au point 26.370 a) ii) en remédiant aux effets néfastes de ces modifications et des réparations apportées à ces modifications sur la structure de l'avion et se conforment aux exigences énoncées aux points 26.331 à 26.334.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le titulaire d'une approbation de modification:

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

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

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

a) Le titulaire d'une approbation de modification:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 et réparations apportées à ces modifications approuvées avant le 1er septembre 2003

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

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

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

b) Le titulaire d'une approbation de modification soumet pour approbation à l'Agence, à la plus tardive des dates limites ci-dessous, les données relatives à la tolérance à la détérioration qui résultent de l'évaluation effectuée conformément au point a) i):

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.

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

a) Les exploitants ou propriétaires d'avions de grande capacité à turbine certifiés le 1er janvier 1958 ou après cette date assurent le maintien de la navigabilité des structures des avions vieillissants en élaborant le programme d'entretien de l'aéronef prévu au point M.A.302 de l'annexe I (partie M) du règlement (UE) nº 1321/2014 de la Commission **, qui inclut:

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

ii) dans le cas des avions exploités conformément à l'annexe IV (partie CAT) du règlement (UE) 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 la structure critique pour la fatigue et sur les inspections prévues au point a) i);

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

* 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).

** 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).».

7) L'appendice 1 suivant est ajouté:

«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	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	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	26.301 à 26.334
The Boeing Company	MD-90	MD-90-30	26.301 à 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F27	Mark 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700	26.301 à 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Mark 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000	26.301 à 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-159	G-159 (Gulfstream I)	26.301 à 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-II_III_IV_V	G-1159A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	26.301 à 26.334
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	26.301 à 26.334
LEARJET INC.	Learjet 24/25/31/3-6/35/55/60	24, 24A, 24B, 24B-A, 24D, 24D-A, 24F, 24F-A, 25, 25B, 25C, 25D, 25F	26.301 à 26.334

Titulaire du certificat de type	Type	Modèles	Dispositions de l'annexe I (partie 26) qui ne sont PAS applicables
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	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	26.301 à 26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	26.301 à 26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	Tous	26.301 à 26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	26.301 à 26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	26.301 à 26.334»