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

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 (l'«Agenzia») pubblica specifiche di certificazione (CS) e le aggiorna periodicamente. Un aeromobile la cui progettazione sia stata già certificata non deve tuttavia essere conforme a una versione aggiornata delle specifiche di certificazione all'atto della produzione o mentre è in servizio. Al fine di mantenere un livello elevato di requisiti in materia di sicurezza aerea e ambiente nell'Unione, è pertanto opportuno richiedere la conformità di tali aeromobili ai requisiti di aeronavigabilità supplementari non inclusi nelle CS iniziali al momento della certificazione della progettazione. Il regolamento (UE) 2015/640 della Commissione ([2]) definisce tali requisiti di aeronavigabilità supplementari. È ora opportuno modificare tale regolamento per aggiungere nuovi requisiti relativi all'invecchiamento degli aeromobili.

(2) L'Agenzia ha pubblicato nel 2007 i metodi accettabili di rispondenza (*Acceptable Means of Compliance* - AMC) 20-20, che forniscono orientamenti tecnici per lo sviluppo di un programma di mantenimento dell'integrità strutturale mirato a garantire l'esercizio in sicurezza degli aeromobili durante l'invecchiamento per tutta la loro vita operativa. Data la natura non vincolante delle AMC, l'applicazione di tali orientamenti può non risultare coerente in tutta l'Unione. Potrebbero di conseguenza essere attualmente in esercizio aeromobili di grandi dimensioni progettati, modificati o riparati senza tenere conto in maniera efficace di valutazioni della tolleranza ai danni, danni diffusi da fatica e prevenzione della corrosione. Al fine di prevenire avarie catastrofiche da fatica, comprese fatica e corrosione diffuse, è opportuno introdurre nel regolamento (UE) 2015/640 requisiti di aeronavigabilità supplementari relativi all'invecchiamento degli aeromobili.

(3) Si ritiene che l'invecchiamento abbia inizio per tutti gli aeromobili dal momento della loro fabbricazione. L'invecchiamento di un aeromobile dipende da fattori quali l'età, il numero di cicli di volo e il numero di ore di volo. I singoli componenti degli aeromobili invecchiano in modo diverso e alcuni dei fattori di invecchiamento sono la fatica per cicli ripetitivi, l'usura, il deterioramento e la corrosione. Tali fattori, se non sono gestiti adeguatamente per tutta la durata di vita dell'aeromobile, potrebbero causare criticità significative in materia di sicurezza. L'esperienza di servizio ha dimostrato la necessità di aggiornare costantemente le conoscenze in merito all'integrità strutturale degli aeromobili durante l'invecchiamento. È pertanto opportuno introdurre nel regolamento (UE) 2015/640 nuovi requisiti per mantenere aggiornate le conoscenze in merito ai fattori di invecchiamento sulla base dell'esperienza operativa in tempo reale e mediante l'uso di moderni strumenti analitici e di prova.

(4) Detti requisiti relativi all'invecchiamento degli aeromobili dovrebbero garantire che i titolari delle approvazioni di progettazione producano i dati e seguano le procedure, le istruzioni e i manuali necessari a prevenire avarie da corrosione e fatica durante l'invecchiamento delle strutture e li mettano a disposizione degli operatori. I titolari delle approvazioni di progettazione dovrebbero a tal fine essere tenuti a elaborare un programma globale di mantenimento dell'integrità strutturale per il tipo di aeromobile e a valutare le modifiche e i progetti di riparazione esistenti nell'ottica della tolleranza ai danni. Gli operatori dovrebbero essere nel contempo tenuti a integrare tali dati nei loro programmi di manutenzione, tenendo allo stesso tempo in considerazione le ripercussioni negative delle modifiche e delle riparazioni su ciascuna cellula e i relativi requisiti di manutenzione.

([1]) GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1.

([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).

(5) Al fine di garantire che tali dati, procedure, istruzioni e manuali prodotti sulla base dei suddetti nuovi requisiti siano altresì utilizzati nella manutenzione di aeromobili di grandi dimensioni, è necessario inserire nell'allegato I, punto M.A.302, del regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione ([3]) un riferimento ai requisiti introdotti nell'allegato I, parte 26, del regolamento (UE) 2015/640.

(6) Alcune centinaia di velivoli pesanti dotati di stive o vani bagagli di classe D sono attualmente immatricolati negli Stati membri. Il rischio di incendi incontrollabili in questo tipo di compartimenti è ritenuto elevato, considerato in particolare che il trasporto di batterie al litio nelle stive e nei vani bagagli è aumentato negli ultimi anni, unitamente al rischio individuato di instabilità termica e ai conseguenti incendi correlati a tali batterie.

(7) Nel settembre 2007 l'Agenzia ha introdotto nuove norme di progettazione che eliminavano le stive e i vani bagagli di classe D dalle specifiche di certificazione per i velivoli pesanti. Tali norme erano mirate a ridurre il rischio di lesioni o decessi in caso di incendio in volo nella stiva o nel vano bagagli, ma si applicano soltanto a velivoli pesanti certificati sulla base di domande presentate dopo il settembre 2007. Dato che taluni velivoli pesanti potrebbero non essere conformi a tali norme e tenuti in debita considerazione la natura delle operazioni con velivoli pesanti e i rischi a esse connessi, è opportuno applicare ora tali norme a tutti i velivoli pesanti in servizio certificati dall'Agenzia.

(8) Nel corso degli ultimi decenni le uscite di pista sono state tra le principali cause di incidenti a livello mondiale e hanno costituito un rischio significativo per la sicurezza aerea. Il rapporto annuale sulla sicurezza dell'AESA per il 2018 indica le uscite di pista come uno dei due principali settori di rischio. Le uscite di pista hanno causato inoltre, nello stesso periodo e in rapporto alla stessa popolazione di riferimento, il 30 % degli incidenti non mortali. Il numero di casi di uscite di pista durante l'atterraggio è cresciuto di pari passo con l'incremento del traffico. Poiché si prevede che il traffico aereo continui ad aumentare a livello mondiale, come pure in Europa, si può presumere che, se non si interviene, anche il numero di uscite di pista cresca ulteriormente.

(9) L'Agenzia ha introdotto nel gennaio 2020 nuove norme di progettazione per l'installazione di sistemi che supportino gli equipaggi di condotta nel processo decisionale durante l'avvicinamento e l'atterraggio. Scopo di tali norme è ridurre il rischio di uscite di pista durante l'atterraggio. Tenuti in debita considerazione la natura e il rischio delle operazioni con velivoli pesanti è opportuno applicare ora tali nuove norme a tutti i velivoli pesanti in servizio certificati dall'Agenzia.

(10) È pertanto opportuno modificare di conseguenza i regolamenti (UE) n. 1321/2014 e (UE) 2015/640 della Commissione. In considerazione della pandemia di COVID-19 in corso, è stato incluso un periodo di transizione al fine di evitare oneri supplementari per il settore durante la crisi e agevolare il conseguimento della conformità alle nuove norme e procedure introdotte dal presente regolamento.

(11) Le misure di cui al presente regolamento si basano sui pareri n. 12/2016 ([4]) e n. 04/2019 ([5]) formulati dall'Agenzia a norma dell'articolo 76, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 2018/1139.

(12) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato di cui all'articolo 127, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2018/1139,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'allegato I (parte M) del regolamento (UE) n. 1321/2014 è modificato conformemente all'allegato I del presente regolamento.

([3]) 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).

([4]) *Opinion 12/2016*: *Ageing aircraft structures* [Parere n. 12/2016: invecchiamento delle strutture degli aeromobili].

([5]) *Opinion 04/2019*: *Reduction of runway excursions and Class D compartments* [Parere n. 04/2019: Riduzione delle uscite di pista e compartimenti di classe D].

Articolo 2

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

1) L'articolo 1 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 1*

Oggetto e ambito di applicazione

1. Il presente regolamento stabilisce specifiche di aeronavigabilità supplementari comuni relative al mantenimento dell'aeronavigabilità e al miglioramento della sicurezza degli aeromobili.

2. Il presente regolamento si applica a:

a) operatori di

i) aeromobili immatricolati in uno Stato membro;

ii) aeromobili immatricolati in un paese terzo e utilizzati da un operatore per il quale uno Stato membro assicura la sorveglianza;

b) titolari di certificato di omologazione, certificato ristretto di omologazione, certificato di omologazione supplementare o approvazione di una modifica e di un progetto di riparazione approvati 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 ristretto di omologazione per un velivolo pesante a turbina per il quale la domanda è stata presentata prima del 1º 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).»;

2) all'articolo 2 sono aggiunti le seguenti lettere da e) a o):

«e) «limite di validità» (*limit of validity* - LOV) si intende, nel contesto dei dati tecnici a sostegno del programma di manutenzione strutturale, un periodo di tempo, indicato in numero di cicli di volo o di ore di volo totali accumulati, o entrambi, durante il quale è dimostrato che l'aeromobile non subirà danni diffusi da fatica;

f) «sezione relativa alle limitazioni di aeronavigabilità» (*airworthiness limitation section* - ALS) si intende una sezione delle istruzioni per il mantenimento dell'aeronavigabilità, come richiesta all'allegato I (parte 21), punti 21.A.61, 21. A.107 e 21.A.120 A, del regolamento (UE) n. 748/2012, che contiene limitazioni di aeronavigabilità che stabiliscono il calendario delle sostituzioni obbligatorie, la frequenza delle ispezioni e la relativa procedura;

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 che prevede 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). Un CPCP di riferimento è istituito dal titolare del certificato di omologazione e può essere adeguato dagli operatori al fine di creare, nell'ambito del loro programma di manutenzione, un CPCP specifico per le loro operazioni;

h) «danni diffusi da fatica» (*Widespread Fatigue Damage* - WFD) si intende una presenza simultanea in più punti di cricche nella struttura di un aeromobile, le cui dimensioni e quantità sono tali da impedire alla struttura di garantire la resistenza *fail-safe* (a prova di guasto) o la resistenza residua utilizzata per la certificazione di tale struttura;

i) «struttura di base» si intende la struttura progettata in conformità al certificato di omologazione 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 come struttura critica dal punto di vista della fatica;

k) «struttura modificata critica dal punto di vista della fatica» (*fatigue-critical modified structure* - FCMS) si intende qualsiasi struttura critica dal punto di vista della fatica introdotta o interessata da una modifica del relativo progetto di tipo, che non sia già indicata come parte della struttura di base critica dal punto di vista della fatica;

l) «valutazione della tolleranza ai danni» (*damage tolerance evaluation* - DTE) si intende un processo che porta a determinare gli interventi di manutenzione necessari per individuare o impedire cricche da fatica che potrebbero contribuire a un'avaria catastrofica. Se applicata a riparazioni e modifiche, una DTE comprende la valutazione della riparazione o modifica e della struttura critica dal punto di vista della fatica su cui incide la riparazione o modifica;

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 o di un certificato ristretto di omologazione a seguito di una valutazione della tolleranza ai danni. Una DTI 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. Una DTI può altresì indicare interventi di manutenzione specifici, quali una sostituzione, una riparazione o una modifica;

n) «orientamenti per la valutazione delle riparazioni» (*repair evaluation guideline* - REG) si intende un processo istituito dal titolare del certificato di omologazione che fornisce agli operatori orientamenti sulla realizzazione di ispezioni della tolleranza ai danni per riparazioni che incidono sulla struttura critica dal punto di vista della fatica, al fine di garantire il mantenimento dell'integrità strutturale di tutte le riparazioni pertinenti;

o) «struttura critica dal punto di vista della fatica» (*fatigue-critical structure* - FCS) si intende una struttura di un velivolo soggetta a cricche da fatica che potrebbero determinare un'avaria catastrofica del velivolo.»;

3) l'allegato I (Parte 26) è modificato in conformità all'allegato II del presente regolamento.

Articolo 3

Entrata in vigore e applicazione

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

Esso si applica a decorrere dal 26 febbraio 2021, ad eccezione del punto 4 dell'allegato II, che si applica a decorrere dal 26 agosto 2023.

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

Fatto a Bruxelles, il 5 agosto 2020

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO I

Nell'allegato I (parte M), punto M.A.302, lettera d), del regolamento (UE) n. 1321/2014, è aggiunto il seguente punto 3):

«3) le disposizioni applicabili dell'allegato I (parte 26) del regolamento (UE) 2015/640.».

ALLEGATO II

L'allegato I (parte 26) del regolamento (UE) n. 2015/640 è così modificato:

1) l'indice è sostituito dal seguente:

«ALLEGATO I

Parte 26

SPECIFICHE DI AERONAVIGABILITÀ SUPPLEMENTARI PER LE OPERAZIONI

INDICE

CAPO A — DISPOSIZIONI GENERALI

26.10 Autorità competente

26.20 Equipaggiamento non operativo temporaneo

26.30 Dimostrazione della conformità

CAPO B — VELIVOLI PESANTI

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

26.200 Allarme sonoro del carrello di atterraggio

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 Struttura di base critica dal punto di vista della fatica

26.307 Dati relativi alla tolleranza ai danni per modifiche esistenti alla struttura critica dal punto di vista della fatica

26.308 Dati relativi alla tolleranza ai danni per riparazioni esistenti alla struttura critica 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 modifiche o STC

26.331 Piano di conformità per i titolari di STC

26.332 Individuazione delle modifiche che incidono sulla struttura critica 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 e relative riparazioni approvate prima del 1º settembre 2003

26.370 Interventi di mantenimento dell'aeronavigabilità e programma di manutenzione dell'aeromobile

CAPO C — ELICOTTERI PESANTI

26.400 Estintori

Appendice I — 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 gli operatori devono dimostrare la conformità ai requisiti del presente allegato dell'aeromobile la cui progettazione è già stata certificata è l'autorità designata dallo Stato membro in cui si trova la sede principale di attività dell'operatore.

b) Ai fini del presente allegato, l'autorità competente alla quale i titolari di certificati di omologazione (TC), TC ristretti, certificati di omologazione supplementari (STC), approvazioni di modifiche e progetti di riparazione, devono dimostrare la conformità ai requisiti del presente allegato di certificati di omologazione (TC), TC ristretti, certificati di omologazione supplementari (STC), modifiche e progetti di riparazione esistenti è l'Agenzia.»;

3) il punto 26.30 è così modificato:

a) le lettere a) e b) sono sostituite dalle seguenti:

«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 e i titolari di un certificato di omologazione, di un certificato di omologazione ristretto, di un certificato di omologazione supplementare o di un'approvazione di modifiche e progetti 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, 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) è aggiunta la seguente lettera c):

«c) I titolari di un certificato di omologazione, di un certificato di omologazione ristretto, di un certificato di omologazione supplementare o di un'approvazione di modifiche e progetti di riparazione mettono a disposizione di ciascun operatore noto dei velivoli qualsiasi modifica delle istruzioni per il mantenimento dell'aeronavigabilità (*Instructions for Continued Airworthiness* - ICA) necessaria per dimostrare 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) è aggiunto il seguente punto 26.157:

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

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

a) per velivoli 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 velivoli 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.»;

5) è aggiunto il seguente punto 26.205:

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

a) Gli operatori di velivoli pesanti utilizzati per il trasporto aereo commerciale assicurano 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.

b) Tale sistema deve essere progettato in modo tale da consentire di ridurre il rischio di un'uscita di pista longitudinale durante l'atterraggio grazie all'invio di un allarme, in volo e a terra, all'equipaggio di condotta quando il velivolo rischia di non essere in grado di arrestarsi entro la distanza disponibile fino alla fine della pista.»;

6) sono aggiunti i seguenti punti 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 e 26.370:

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

a) Un titolare di un certificato di omologazione (TC) o di un TC ristretto per un velivolo pesante a turbina 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 cui è stato rilasciato un certificato di omologazione 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 dei titolari dell'approvazione;

v) è certificato con un TC ristretto ed è destinato principalmente al servizio antincendio.

Le eccezioni di cui ai punti da ii) a v) si applicano soltanto dopo che il titolare di un certificato di omologazione (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 cui è stato rilasciato un primo certificato di omologazione 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 certificato di omologazione (TC) o di un TC ristretto sottopone all'Agenzia per approvazione l'elenco di tutte le modifiche e riparazioni.

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

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

i) istituire un piano di conformità per il mantenimento dell'integrità strutturale nel quale è descritta la pianificata dimostrazione della conformità ai requisiti di cui ai punti da 26.302 a 26.309;

ii) sottoporre all'Agenzia per approvazione il piano di conformità per il mantenimento dell'integrità strutturale di cui al punto i) prima del 27 maggio 2021.

b) Un richiedente un TC o un TC ristretto di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera c), deve:

i) istituire un piano di conformità per il mantenimento dell'integrità strutturale nel quale è descritta la pianificata dimostrazione della conformità ai requisiti di cui ai punti da 26.303 a 26.306;

ii) sottoporre all'Agenzia per approvazione il piano di conformità per il mantenimento dell'integrità strutturale di cui al punto i) prima del 27 maggio 2021 o prima del rilascio del certificato, se posteriore.

26.302 Valutazione della fatica e della tolleranza ai danni

a) Un titolare di un certificato di omologazione (TC) o di un TC ristretto per un velivolo pesante a turbina 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 impediranno il verificarsi di avarie catastrofiche da fatica per tutta la vita operativa del velivolo.

b) A meno che la documentazione che descrive le DTI di cui alla lettera a) non sia già stata approvata dall'Agenzia in conformità all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012, il titolare di un TC o di un TC ristretto deve sottoporre tale documentazione all'Agenzia per approvazione prima del 26 febbraio 2023.

26.303 Limite di validità

a) Un titolare di un certificato di omologazione (TC) o di un TC ristretto per un velivolo pesante a turbina 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 peso massimo al decollo (*maximum take-off weight* - 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 affinché gli operatori possano eseguire tali interventi di manutenzione e trasmettere le informazioni di servizio relative agli interventi di manutenzione all'Agenzia in conformità ad 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 certificato di omologazione (TC) o di un TC ristretto per un velivolo pesante a turbina 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 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 certificato di omologazione (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 certificato di omologazione (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 del termine stabilito ai punti da i) a iii):

   i) il 26 agosto 2022 per la 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 la 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 a turbina avente un peso massimo al decollo (MTOW) superiore a 34 019 kg (75 000 lb) deve:

   i) determinare un limite di validità (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 affinché gli operatori possano eseguire tali interventi di manutenzione e trasmettere le informazioni di servizio relative agli interventi di manutenzione all'Agenzia in conformità ad 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.

e) I termini seguenti si applicano agli obblighi di cui alla lettera d):

   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 certificato di omologazione (TC) o di un TC ristretto per un velivolo pesante a turbina certificato a partire dal 1º gennaio 1958, per il quale la domanda di certificato di omologazione 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 1, 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 certificato di omologazione (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 a turbina deve istituire un programma di riferimento per il controllo e la prevenzione della corrosione (CPCP) prima del rilascio del TC.

26.305 Validità del programma di mantenimento dell'integrità strutturale

a) Un titolare di un certificato di omologazione (TC) o di un TC ristretto per un velivolo pesante a turbina 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 certificato di omologazione (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 certificato di omologazione (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 a turbina 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 Struttura di base critica dal punto di vista della fatica

a) Un titolare di un certificato di omologazione (TC) o di un TC ristretto per un velivolo pesante a turbina 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 certificato di omologazione (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 certificato di omologazione (TC) o di un TC ristretto deve mettere tale elenco a disposizione degli operatori e delle persone cui è richiesta la conformità ai punti 26.330 e 26.370.

d) Un richiedente un TC o un TC ristretto di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera c), per un velivolo pesante a turbina 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 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. 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 un TC ristretto di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettera c), deve mettere tale elenco a disposizione degli operatori e delle persone cui è richiesta la conformità al punto 26.370.

26.307 Dati relativi alla tolleranza ai danni per modifiche esistenti alla struttura critica dal punto di vista della fatica

a) Un titolare di un certificato di omologazione (TC) o di un TC ristretto per un velivolo pesante a turbina 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 struttura modificata critica 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 correlata struttura modificata critica dal punto di vista della fatica (FCMS);

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

b) Il titolare di un certificato di omologazione (TC) o di un TC ristretto deve sottoporre all'Agenzia per approvazione, prima del 26 febbraio 2022, l'elenco di tutte le strutture modificate critiche dal punto di vista della fatica (FCMS) identificate in conformità alla lettera a), punto ii).

c) Il titolare di un certificato di omologazione (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 di FCMS presentato in conformità alla lettera b), il titolare di un certificato di omologazione (TC) o di un TC ristretto deve mettere tale elenco a disposizione degli operatori e delle persone cui è richiesta la conformità ai punti 26.330 e 26.370.

26.308 Dati relativi alla tolleranza ai danni per riparazioni esistenti alla struttura critica dal punto di vista della fatica

a) Un titolare di un certificato di omologazione (TC) o di un TC ristretto per un velivolo pesante a turbina 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 sulla struttura di base critica dal punto di vista della fatica e sulla struttura modificata critica 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) 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 certificato di omologazione (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 la 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 certificato di omologazione (TC) o di un TC ristretto per un velivolo pesante a turbina, 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 per il quale il 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 sulla struttura critica dal punto di vista della fatica identificata in conformità al punto 26.306, lettera a), e al punto 26.307, lettera a), punto ii);

ii) un processo che consenta agli operatori di ottenere una DTI per le riparazioni individuate in conformità 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 dell'operatore del velivolo.

b) Il titolare di un TC o di un TC ristretto deve sottoporre all'Agenzia per approvazione, prima del 26 febbraio 2023, gli orientamenti per la valutazione delle riparazioni elaborati in conformità alla lettera a).

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 modifiche o STC

a) Un titolare di un STC rilasciato prima del 26 febbraio 2021 per una modifica di maggiore entità, o un titolare 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 garantire un sostegno agli operatori cui è richiesta la conformità al punto 26.370, lettera a), punto ii), affrontando le ripercussioni negative di tali modifiche e delle riparazioni a tali modifiche sulla struttura del velivolo e deve conformarsi ai requisiti di cui punti da 26.331 a 26.334.

b) La lettera a) non si applica a modifiche di maggiore entità e riparazioni a un velivolo 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 all'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 dei titolari di TC ristretto;

v) è certificato con un TC ristretto ed è destinato principalmente al servizio antincendio.

c) La lettera a) non si applica a modifiche di maggiore entità e riparazioni a un velivolo la cui prima certificazione è precedente al 26 febbraio 2021 se le modifiche o riparazioni non sono né saranno incorporate in un velivolo 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 sulla struttura di base critica dal punto di vista della fatica, 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

Un titolare di un'approvazione di modifica 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) prima del 25 agosto 2021.

26.332 Individuazione delle modifiche che incidono sulla struttura critica dal punto di vista della fatica

a) Un titolare di un'approvazione di modifica deve:

i) riesaminare le modifiche e individuare quelle che incidono sulla struttura di base critica dal punto di vista della fatica;

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) Il titolare di un'approvazione di modifica rilasciata a partire dal 1º settembre 2003 elabora un elenco delle modifiche e delle FCMS individuate in conformità alla lettera a), punti i) e ii), e lo sottopone all'Agenzia per approvazione prima del 26 febbraio 2022 e, previa approvazione da parte dell'Agenzia, mette tale elenco a disposizione delle persone e degli operatori cui è richiesta la conformità al punto 26.370, lettera b), punto ii).

c) Il titolare di un'approvazione di modifica rilasciata prima del 1º settembre 2003 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 domanda di un operatore cui è richiesta la conformità al punto 26.370, lettera a), punto ii), in relazione a una modifica, identificare ed elencare ciascuna FCMS correlata alla modifica e, entro 12 mesi dalla domanda dell'operatore, sottoporre tali dati all'Agenzia per approvazione;

iii) mettere i dati sottoposti all'Agenzia in conformità alla lettera c), punti i) e ii), previa approvazione, a disposizione delle persone e degli operatori cui è richiesta la conformità al punto 26.370, lettera b), punto ii).

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

a) Il titolare di un'approvazione di modifica rilasciata a partire dal 1º settembre 2003 deve:

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

ii) realizzare e documentare la relativa ispezione della tolleranza ai danni, a meno che non sia già stato fatto.

b) Il titolare di un'approvazione di modifica 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 modifica 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 e relative riparazioni approvate prima del 1º settembre 2003

a) Un titolare di un'approvazione di modifica rilasciata prima del 1º settembre 2003 deve:

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

   ii) realizzare e documentare la relativa ispezione della tolleranza ai danni, a meno che non sia già stato fatto.

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

26.370 Interventi di mantenimento dell'aeronavigabilità e programma di manutenzione dell'aeromobile

a) Gli operatori o i proprietari di velivoli pesanti a turbina certificati a partire dal 1º gennaio 1958 devono assicurare il mantenimento dell'aeronavigabilità delle strutture dei velivoli durante l'invecchiamento preparando il programma di manutenzione dell'aeromobile di cui all'allegato I (parte M), punto M.A.302, del regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione **, che deve comprendere:

   i) per i velivoli certificati per il trasporto di 30 o più passeggeri o con una capacità di carico utile superiore a 3 402 kg (7 500 lb), un programma di ispezione basato sulla tolleranza ai danni approvato;

   ii) per i velivoli 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 per affrontare le ripercussioni negative che le riparazioni e le modifiche possono avere sulla struttura critica dal punto di vista della fatica e sulle ispezioni di cui al punto i);

   iii) per i velivoli certificati con un peso massimo al decollo (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 dell'aeromobile è 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 dell'aeromobile 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 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 dei titolari dell'approvazione, la lettera a), punti i), ii) e iv), non si applica.

d) Per un modello di velivolo dotato di un certificato di omologazione 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.

---

* 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).

** 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).»;

7) è aggiunta la seguente appendice 1:

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

Titolare del TC	Tipo	Modelli	Disposizioni dell'allegato I (parte 26) che NON si applicano
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	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	Da 26.301 a 26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	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	Da 26.301 a 26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	Da 26.301 a 26.334