

**REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2020/1159 AL COMISIEI****din 2020 m. Rugpjücio 5 d****de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1321/2014 și (UE) 2015/640 în ceea ce privește introducerea unor noi cerințe de navigabilitate suplimentare**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului (<sup>1</sup>), în special articolul 17 alineatul (1) litera (h),

întrucât:

- (1) În temeiul articolului 76 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 2018/1139, Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației („agenția”) emite specificații de certificare („SC”) și le actualizează în mod regulat. Cu toate acestea, o aeronavă al cărei proiect a fost deja certificat nu este supusă obligației de a se conforma unei versiuni actualizate a SC atunci când este produsă sau când este în serviciu. Prin urmare, pentru menținerea unui nivel ridicat al siguranței și al cerințelor de mediu în Uniune, trebuie introdusă obligația ca aceste aeronave să se conformeze cerințelor suplimentare de navigabilitate care nu erau incluse în SC-urile inițiale la momentul certificării proiectului. Regulamentul (UE) 2015/640 al Comisiei (<sup>2</sup>) stabilește astfel de cerințe suplimentare de navigabilitate. Regulamentul respectiv trebuie să fie acum modificat pentru a se adăuga noi cerințe privind aeronavele în curs de îmbătrânire.
- (2) În 2007, agenția a emis mijloace acceptabile de conformare (*Acceptable Means Of Compliance*, AMC) 20-20 care prevăd orientări tehnice pentru dezvoltarea unui program privind continuitatea integrității structurale, cu scopul de a asigura exploatarea în siguranță a aeronavelor în curs de îmbătrânire pe toată durata ciclului lor de exploatare. Din cauza caracterul neobligatoriu al AMC-urilor, este posibil ca aplicarea orientărilor respective să nu fie consecventă la nivelul întregii Uniuni. În consecință, este posibil ca în prezent să se afle în exploatare aeronave de mare capacitate care au fost proiectate, modificate sau reparate fără abordarea efectivă a evaluărilor toleranței la degradare, a prevenirii degradării generalizate prin oboseală și a coroziunii. Pentru a se preveni defecțiuni catastrofale cauzate de oboseală, inclusiv de oboseala generalizată și de coroziune, în Regulamentul (UE) 2015/640 trebuie introduse cerințele suplimentare de navigabilitate referitoare la aeronavele în curs de îmbătrânire.
- (3) Orice aeronavă ar putea fi considerată ca fiind în curs de îmbătrânire din momentul fabricării sale. Îmbătrânirea unei aeronave depinde de factori precum vechimea, numărul ciclurilor de zbor și numărul orelor de zbor. Componentele individuale ale aeronavelor îmbătrânesc în mod diferit, iar unii dintre factorii de îmbătrânire sunt oboseala cauzată de cicluri repetitive, uzura, deteriorarea și coroziunea. Acești factori ar putea provoca probleme semnificative în materie de siguranță dacă nu sunt gestionați în mod corespunzător pe toată durata de viață a aeronavei. Experiența în exploatare arată că este necesară actualizarea în permanență a cunoștințelor referitoare la integritatea structurală a aeronavelor în curs de îmbătrânire. Prin urmare, în Regulamentul (UE) 2015/640 trebuie introduse noi cerințe de actualizare a cunoștințelor referitoare la factorii de îmbătrânire, pe baza experienței operaționale în timp real și cu utilizarea unor instrumente moderne de analiză și încercare.
- (4) Cerințele respective privind aeronavele în curs de îmbătrânire trebuie să asigure faptul că titularii de aprobări de proiect furnizează datele și urmează procedurile, instrucțiunile și manualele de utilizare necesare pentru a preveni defecțiunile la nivelul structurilor învechite, cauzate de coroziune și de oboseală, și că le pun la dispoziția operatorilor. Pentru realizarea acestui obiectiv, titularii de aprobări de proiect trebuie să aibă obligația de a elabora un program cuprinzător privind continuitatea integrității structurale a tipului de aeronavă, precum și de a evalua proiectele de reparații și modificări existente din punctul de vedere al toleranței la degradare. În același timp, operatorii trebuie să aibă obligația de a integra în programul lor de întreținere datele respective, abordând totodată efectele negative ale modificărilor și reparațiilor asupra fiecărui corp de aeronavă și a cerințelor de întreținere aferente acestuia.

(<sup>1</sup>) JO L 212, 22.8.2018, p. 1.

(<sup>2</sup>) Regulamentul (UE) 2015/640 al Comisiei din 23 aprilie 2015 privind specificații de navigabilitate suplimentare pentru un anumit tip de operațiuni și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 (JO L 106, 24.4.2015, p. 18).

- (5) Pentru a se asigura faptul că respectivele date, proceduri, instrucțiuni și manuale furnizate pe baza acestor noi cerințe sunt utilizate și atunci când se efectuează lucrări de întreținere la avioane de mare capacitate, punctul M.A.302 din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 <sup>(3)</sup> trebuie să facă trimitere la cerințele introduse în partea 26 din anexa I la Regulamentul (UE) 2015/640.
- (6) În statele membre sunt în prezent înmatriculate câteva sute de avioane de mare capacitate dotate cu compartimente de marfă sau de bagaje de categorie D. Riscul producerii de incendii necontrolabile în acest tip de compartiment este considerat ridicat, în particular ținând cont de faptul că transportul bateriilor cu litiu în compartimentele de marfă sau de bagaje a crescut în ultimii ani, crescând astfel și riscul identificat de avalanșă termică și numărul incendiilor rezultate, legate de aceste baterii.
- (7) În septembrie 2007, agenția a introdus noi standarde de proiectare, eliminând compartimentele de marfă și de bagaje de categorie D din specificațiile de certificare aferente avioanelor de mare capacitate. Standardele respective își propuneau să atenueze riscul de rănire sau de deces în cazul producerii unui incendiu în timpul zborului în compartimentul de marfă sau de bagaje, însă ele se aplică numai avioanelor de mare capacitate certificate pe baza cererilor formulate după luna septembrie 2007. Ținând seama de posibilitatea ca anumite avioane de mare capacitate să nu fie conforme cu acele standarde și luând în considerare în mod corespunzător natura și riscul operațiunilor cu avioane de mare capacitate, acele standarde trebuie să se aplice acum tuturor avioanelor de mare capacitate aflate în serviciu și certificate de agenție.
- (8) Pe parcursul ultimelor câteva decenii, ieșirile de pe pistă au reprezentat unul dintre factorii majori implicați în producerea de accidente în întreaga lume, ele prezentând un risc semnificativ pentru siguranța aviației. Evaluarea anuală a AESA în materie de siguranță din 2018 identifică ieșirile de pe pistă ca fiind unul dintre cele două domenii-cheie prezentând riscurile cele mai ridicate. Mai mult, ieșirile de pe pistă au reprezentat 30 % din accidentele neletale produse în aceeași perioadă și pentru aceeași populație. Numărul cazurilor de ieșire de pe pistă în timpul aterizărilor a crescut odată cu creșterea traficului. Întrucât se preconizează că traficul aerian va continua să crească, atât la nivel mondial, cât și la nivel european, se preconizează că numărul ieșirilor de pe pistă va crește și el, dacă nu se iau măsuri.
- (9) În ianuarie 2020, agenția a introdus noi standarde de proiectare pentru instalarea de sisteme de sprijinire a echipajelor de zbor în luarea deciziilor în timpul apropierei și al aterizării. Aceste standarde au ca scop atenuarea riscului de ieșire de pe pistă în timpul aterizării. Luând în considerare în mod corespunzător natura și riscul operațiunilor cu avioane de mare capacitate, aceste noi standarde trebuie să se aplice în prezent tuturor avioanelor de mare capacitate aflate în serviciu și certificate de agenție.
- (10) Prin urmare, Regulamentele (UE) nr. 1321/2014 și (UE) 2015/640 ale Comisiei trebuie modificate în consecință. Având în vedere actuala pandemie de COVID19, a fost prevăzută o perioadă de tranziție pentru a se evita crearea unei poveri suplimentare pentru sector în timpul acestei crize și pentru a se facilita conformarea cu noile reguli și proceduri introduse de prezentul regulament.
- (11) Măsurile prevăzute în prezentul regulament au la bază avizul nr. 12/2016 <sup>(4)</sup> și avizul nr. 04/2019 <sup>(5)</sup> emise de agenție în conformitate cu articolul 76 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139.
- (12) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului menționat la articolul 127 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 2018/1139,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### Articolul 1

Anexa I (partea M) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 se modifică în conformitate cu anexa I la prezentul regulament.

<sup>(3)</sup> Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei din 26 noiembrie 2014 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu (JO L 362, 17.12.2014, p. 1).

<sup>(4)</sup> Avizul 12/2016: Structuri de aeronave în curs de îmbătrânire.

<sup>(5)</sup> Avizul 04/2019: Reducerea ieșirilor de pe pistă și compartimentele de categoria D

## Articolul 2

Regulamentul (UE) 2015/640 se modifică după cum urmează:

(1) Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 1

**Obiect și domeniu de aplicare**

- (1) Prezentul regulament stabilește specificații de navigabilitate suplimentare comune referitoare la continuitatea navigabilității și îmbunătățirea siguranței aeronavelor.
- (2) Prezentul regulament se aplică:
  - (a) operatorilor de:
    - (i) aeronave înmatriculate într-un stat membru;
    - (ii) aeronave înmatriculate într-o țară terță și utilizate de un transportator pentru care un stat membru asigură supravegherea;
  - (b) titularilor de certificate de tip, certificate de tip restrictiv, certificate de tip suplimentar sau aprobări de proiecte de modificare și reparație aprobate de agenție în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei \* sau considerate a fi fost emise în conformitate cu articolul 3 din regulamentul respectiv;
  - (c) solicitanților de certificate de tip sau certificate de tip restrictiv pentru avioane de mare capacitate echipate cu motor cu turbină, pentru care cererile au fost depuse înainte de 1 ianuarie 2019 și cărora li se eliberează certificatul după 26 august 2020 atunci când este specificat în anexa I (partea 6).

\* Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei din 3 august 2012 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție (JO L 224, 21.8.2012, p. 1).”

(2) La articolul 2 se adaugă literele (e)-(o) după cum urmează:

- „(e) «limită de valabilitate» (*Limit Of Validity, LOV*) înseamnă, în contextul datelor tehnice care sprijină programul de întreținere structurală, o perioadă de timp, specificată ca număr total de cicluri sau ore de zbor acumulate sau ambele, pe parcursul căreia se demonstrează că avionul nu va suferi o degradare generalizată prin oboseală;
- (f) «secțiune referitoare la limitările de navigabilitate» (*Airworthiness Limitation Section, ALS*) înseamnă o secțiune a instrucțiunilor pentru continuitatea navigabilității, astfel cum se prevede la punctele 21.A.61, 21.A.107 și 21.A.120A din anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012, care conține limitări de navigabilitate ce prevăd fiecare termen de înlocuire, interval de inspecție și procedură de inspecție aferentă obligatorii;
- (g) «program pentru prevenirea și controlul coroziunii» (*Corrosion Prevention And Control Programme, CPCP*) înseamnă un document care reflectă o abordare sistematică de prevenire și control al coroziunii ce poate apărea în structura primară a unui avion, abordare ce constă în sarcini de bază privind coroziunea, inclusiv inspecții, zone care fac obiectul respectivelor sarcini, niveluri de coroziune și termene de conformare definite (praguri de implementare și intervale de repetare). Titularul certificatului de tip stabilește un CPCP de bază care poate fi adaptat de operatori pentru crearea unui CPCP în cadrul programului lor de întreținere, care să fie specific operațiunilor lor;
- (h) «degradare generalizată prin oboseală» (*Widespread Fatigue Damage, WFD*) înseamnă prezența simultană a unor fisuri în mai multe locuri în structura unui avion, care sunt de o asemenea mărime și într-un asemenea număr încât structura nu va mai îndeplini criteriul de rezistență la cedare sau de rezistență reziduală utilizat pentru certificarea structurii respective;
- (i) «structură de bază» se referă la structura proiectată în conformitate cu certificatul de tip pentru modelul de avion în cauză (și anume, «configurația modelului de avion livrat»);
- (j) «structură de bază, critică din punctul de vedere al oboselii» (*Fatigue-Critical Baseline Structure, FCBS*) înseamnă structura de bază a unui avion, clasificată de titularul certificatului de tip ca structură critică din punctul de vedere al oboselii;
- (k) «structură modificată, critică din punctul de vedere al oboselii» (*Fatigue-Critical Modified Structure, FCMS*) înseamnă orice structură a unui avion, critică din punctul de vedere al oboselii, care este introdusă sau afectată de o modificare a proiectului său de tip și care nu figurează deja ca parte a structurii de bază, critice din punctul de vedere al oboselii;

- (l) «evaluarea toleranței la degradare» (*Damage Tolerance Evaluation, DTE*) este un proces care conduce la determinarea acțiunilor de întreținere necesare pentru a detecta sau a împiedica apariția de fisuri cauzate de oboseală, care ar putea contribui la o defecțiune catastrofală. Atunci când este aplicată reparațiilor și modificărilor, DTE include evaluarea reparației sau a modificării, precum și structura critică din punctul de vedere al oboselii, supusă reparației sau modificării;
  - (m) «inspecție privind toleranța la degradare» (*Damage Tolerance Inspection, DTI*) înseamnă o cerință documentată de inspecție sau o altă acțiune de întreținere elaborată de titularii unui certificat de tip sau ai unui certificat de tip restrictiv ca urmare a unei evaluări a toleranței la degradare. O DTI include zonele care trebuie să fie inspectate, metoda de inspecție, procedurile de inspecție (inclusiv etapele succesive ale inspecției și criteriile de acceptare și de respingere), pragul de inspecție și orice intervale repetitive asociate inspecțiilor respective. DTI-urile pot, de asemenea, să specifice acțiuni de întreținere precum înlocuirea, repararea sau modificarea;
  - (n) «îndrumări de evaluare a reparațiilor» (*Repair Evaluation Guideline, REG*) înseamnă un proces, instituit de titularul certificatului de tip, care oferă orientări operatorilor în vederea stabilirii de inspecții privind toleranța la degradare pentru reparații care afectează structuri critice din punctul de vedere al oboselii, cu scopul de a asigura continuitatea integrității structurale a tuturor reparațiilor relevante;
  - (o) «structură critică din punctul de vedere al oboselii» (*Fatigue-Critical Structure, FCS*) înseamnă o structură a unui avion care este susceptibilă să sufere fisurări cauzate de oboseală, care ar putea conduce la o defecțiune catastrofală a avionului.”.
- (3) Anexa I (partea 26) se modifică în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.

### Articolul 3

#### **Intrarea în vigoare și aplicarea**

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la 26 februarie 2021 cu excepția punctului 4 din anexa II care se aplică de la 26 august 2023.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 2020 m. Rujpjučio 5 d

Pentru Comisie  
Președinta  
Ursula VON DER LEYEN

## ANEXA I

La punctul M.A. 302 litera (d) din anexa I (partea M) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 se adaugă subpunctul 3 după cum urmează:

„3. dispozițiile aplicabile din anexa I (partea 26) la Regulamentul (UE) 2015/640.”

---

## ANEXA II

Anexa I (partea 26) la Regulamentul (UE) 2015/640 se modifică după cum urmează:

1. Cuprinsul se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA I

**Partea 26****SPECIFICAȚII DE NAVIGABILITATE SUPLIMENTARE PENTRU OPERAȚIUNI**

## CUPRINS

## SUBPARTEA A – DISPOZIȚII GENERALE

26.10 Autoritatea competentă

26.20 Echipamente aflate temporar în pană

26.30 Demonstrarea conformării

## SUBPARTEA B – AVIOANE DE MARE CAPACITATE

26.50 Scaune, cușete, centuri și hamuri de siguranță

26.60 Aterizarea de urgență – condiții dinamice

26.100 Amplasarea ieșirilor de urgență

26.105 Accesul la ieșirile de urgență

26.110 Marcajul ieșirilor de urgență

26.120 Iluminarea interioară în caz de urgență și funcționarea luminilor interioare de urgență

26.150 Interiorul compartimentelor

26.155 Inflamabilitatea căptușelii compartimentelor de marfă

26.156 Materialele de izolare termică sau acustică

26.157 Conversia compartimentelor de categorie D

26.160 Protecția toaletelor împotriva incendiilor

26.170 Extingtoare

26.200 Semnalul sonor al trenului de aterizare

26.205 Sistemul de avertizare și alertă de depășire a capătului pistei

26.250 Sistemele de acționare a ușii de acces la compartimentul echipajului de zbor – incapacitatea unui membru al echipajului de zbor

26.300 Programul privind continuitatea integrității structurale pentru structurile de avioane în curs de îmbătrânire – cerințe generale

26.301 Planul de conformare pentru titularii de CT(R)

26.302 Evaluarea oboselii și a toleranței la degradare

26.303 Limita de valabilitate

26.304 Programul pentru prevenirea și controlul coroziunii

26.305 Valabilitatea programului privind continuitatea integrității structurale

26.306 Structură de bază, critică din punctul de vedere al oboselii

26.307 Date privind toleranța la degradare pentru modificările existente aduse structurii critice din punctul de vedere al oboselii

26.308 Date privind toleranța la degradare pentru reparațiile existente efectuate la nivelul structurii critice din punctul de vedere al oboselii

26.309 Îndrumări de evaluare a reparațiilor

26.330 Date privind toleranța la degradare pentru certificatele de tip suplimentare (CTS) existente, pentru alte modificări majore existente și pentru reparațiile existente care vizează aceste modificări sau CTS-uri

26.331 Planul de conformare pentru titularii de CTS-uri

- 26.332 Identificarea modificărilor care vizează structura critică din punctul de vedere al oboselii
- 26.333 Date privind toleranța la degradare pentru CTS-uri și reparații legate de respectivele CTS-uri aprobate la 1 septembrie 2003 sau după acea dată
- 26.334 Date privind toleranța la degradare pentru CTS-uri și alte modificări și reparații ale acelor modificări aprobate înainte de 1 septembrie 2003
- 26.370 Sarcini de continuitate a navigabilității și programul de întreținere a aeronavelor

SUBPARTEA C – ELICOPTERE DE MARE CAPACITATE

26.400 Extinctoare

Apendicele I – Lista modelelor de avioane care nu intră sub incidența anumitor dispoziții ale anexei I (partea 26).”

2. Punctul 26.10 se înlocuiește cu următorul text:

**„26.10 Autoritatea competentă**

- (a) În sensul prezentei anexe, autoritatea competentă căreia operatorii trebuie să îi demonstreze conformarea aeronavei, al cărei proiect a fost deja certificat, cu cerințele prezentei anexe este autoritatea desemnată de statul membru în care operatorul are sediul principal de activitate.
- (b) În sensul prezentei anexe, autoritatea competentă căreia titularii de certificate de tip (CT), CT restrictive (CTR), CT suplimentare (CTS) și aprobări de proiecte de modificări și reparații trebuie să îi demonstreze conformarea CT-urilor, a CTR-urilor, a CTS-urilor și a aprobărilor de proiecte de modificări și reparații cu cerințele prezentei anexe este agenția.”

3. Punctul 26.30 se modifică după cum urmează:

- (a) literele (a) și (b) se înlocuiesc cu următorul text:

„(a) În conformitate cu articolul 76 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 2018/1139, agenția emite specificații de certificare, ca mijloc standard de demonstrare a conformării cu prezenta anexă. Specificațiile de certificare trebuie să fie suficient de detaliate și de specifice pentru a explicita condițiile în care poate fi demonstrată conformarea cu cerințele prezentei anexe.

(b) Operatorii și titularii unui certificat de tip, certificat de tip restrictiv, certificat de tip suplimentar sau ai unei aprobări de proiect de modificare și reparație pot demonstra conformarea cu cerințele prezentei anexe conformându-se oricărora dintre următoarele:

- (i) specificațiilor emise de agenție în temeiul literei (a) de la prezentul punct sau specificațiilor de certificare echivalente emise de agenție în temeiul punctului 21.B.70 din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 748/2012;
- (ii) unor standarde tehnice care să ofere un nivel de siguranță echivalent cu cel inclus în specificațiile de certificare respective.”

- (b) se adaugă următoarea literă (c):

„(c) Titularii unui certificat de tip, ai unui certificat de tip restrictiv, ai unui certificat de tip suplimentar sau ai unei aprobări de proiect de modificări și reparații trebuie să pună la dispoziția fiecărui operator cunoscut al avioanelor orice modificări aduse „instrucțiunilor pentru continuitatea navigabilității” (*Instructions For Continued Airworthiness*, ICA) necesare pentru a demonstra conformarea cu prezenta anexă. În sensul prezentului regulament, ICA includ și inspecțiile privind toleranța la degradare (*Damage Tolerance Inspections*, DTI), îndrumările de evaluare a reparațiilor (*Repair Evaluation Guidelines*, REG), un program de referință pentru prevenirea și controlul coroziunii (*Corrosion Prevention And Control Programme*, CPCP) și o listă a structurilor critice din punctul de vedere al oboselii (*Fatigue-Critical Structures*, FCS) și a secțiunilor referitoare la limitările de navigabilitate (*Airworthiness Limitation Sections*, ALS).”

4. Se introduce următorul punct 26.157:

**„26.157 Conversia compartimentelor de categorie D**

Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial, cu o certificare de tip emisă la 1 ianuarie 1958 sau după această dată, se asigură că:

- (a) pentru avioanele a căror exploatare implică transportul de pasageri, fiecare compartiment de marfă sau de bagaje de categorie D, indiferent de volumul său, este conform cu specificațiile de certificare aplicabile unui compartiment de categorie C;
- (b) pentru avioanele a căror exploatare implică numai transportul de marfă, fiecare compartiment de marfă de categorie D, indiferent de volumul său, este conform fie cu specificațiile de certificare aplicabile unui compartiment de categorie C, fie cu cele aplicabile unui compartiment de categorie E.”

5. Se introduce următorul punct 26.205:

**„26.205 Sistemul de avertizare și alertă de depășire a capătului pistei**

- (a) Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial trebuie să se asigure că fiecare avion pentru care primul certificat individual de navigabilitate a fost eliberat la sau după 1 ianuarie 2025 este echipat cu un sistem de avertizare și alertă de depășire a capătului pistei.
- (b) Acest sistem trebuie să fie proiectat astfel încât să permită reducerea riscului unei ieșiri longitudinale de pe pistă în timpul aterizării, prin alertarea echipajului de zbor, în zbor și la sol, atunci când avionul este expus riscului de a nu putea să se oprească în limitele distanței disponibile până la capătul pistei.”

6. Se introduc următoarele puncte 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 și 26.370:

**„26.300 Programul privind continuitatea integrității structurale pentru structurile de avioane în curs de îmbătrânire – cerințe generale**

- (a) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate echipat cu motor cu turbină, certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată, pentru care cererea de CT a fost depusă înainte de 1 ianuarie 2019, trebuie să stabilească un program privind continuitatea integrității structurale pentru structurile de avioane în curs de îmbătrânire, care trebuie să respecte cerințele stabilite la punctele 26.301-26.309.
- (b) Litera (a) nu se aplică unui model de avion căruia i s-a eliberat un certificat de tip înainte de 26 februarie 2021 și care îndeplinește oricare dintre următoarele condiții:
  - (i) figurează în tabelul A.1 din apendicele 1 la prezenta anexă;
  - (ii) nu mai este exploatat după 26 februarie 2021;
  - (iii) nu a fost certificat să efectueze operațiuni civile cu o sarcină utilă sau cu pasageri;
  - (iv) are un CT restrictiv eliberat înainte de 26 februarie 2021 în conformitate cu cerințele de toleranță la degradare, cu condiția să nu fie exploatat la peste 75 % din obiectivul său de serviciu stabilit din faza de proiectare (*Design Service Goal*, DSG) și să fie exploatat în principal în sprijinul operațiunii de fabricație a titularului aprobării;
  - (v) este certificat cu un CT restrictiv și este proiectat în principal pentru stingerea incendiilor.

Excepțiile prevăzute la litera (b) subpunctele (ii)-(v) se aplică numai după ce titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv prezintă spre aprobare agenției, înainte de 27 mai 2021, o listă care să identifice tipul și modelele, versiunile sau numerele de serie ale avionului, însoțită de informații în sprijinul motivelor pentru care avionul a fost inclus pe listă.

- (c) Pentru un model de avion al cărui prim certificat de tip a fost eliberat înainte de 26 februarie 2021 și pentru care o modificare sau reparație existentă nu este și nu va fi încorporată în niciun avion aflat în exploatare la sau după data de 26 februarie 2022, punctul 26.307 litera (a) subpunctele (ii) și (iii) și punctul 26.308 litera (a) subpunctul (ii) nu se aplică dacă înainte de 26 februarie 2022, titularul unui CT sau al unui CT restrictiv prezintă spre aprobare agenției lista tuturor modificărilor și reparațiilor.

**26.301 Planul de conformare pentru titularii de CT(R)**

- (a) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate echipat cu motor cu turbină, certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată, pentru care cererea de CT a fost depusă înainte de 1 ianuarie 2019, trebuie:
  - (i) să stabilească un plan de conformare privind continuitatea integrității structurale, care să descrie demonstrarea planificată a conformării cu cerințele prevăzute la punctele 26.302-26.309;
  - (ii) să prezinte spre aprobare agenției planul de conformare privind continuitatea integrității structurale, menționat la subpunctul (i), înainte de 27 mai 2021.
- (b) Un solicitant de CT sau de CT restrictiv menționat la articolul 1 alineatul (2) litera (c) trebuie:
  - (i) să stabilească un plan de conformare privind continuitatea integrității structurale, care să descrie demonstrarea planificată a conformării cu cerințele prevăzute la punctele 26.303-26.306;
  - (ii) să prezinte spre aprobare agenției planul de conformare privind continuitatea integrității structurale menționat la subpunctul (i), înainte de 27 mai 2021 sau înainte de eliberarea certificatului, dacă aceasta survine mai târziu.



**26.302 Evaluarea oboselii și a toleranței la degradare**

- (a) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate echipat cu motor cu turbină, care a fost certificat să transporte 30 sau mai mulți pasageri, sau care are o capacitate a sarcinii utile de minimum 3 402 kg (7 500 lbs), care a primit această certificare la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată și pentru care cererea de CT a fost depusă înainte de 1 ianuarie 2019, trebuie să efectueze o evaluare a oboselii și a toleranței la degradare a structurii avionului și să elaboreze DTI care va evita producerea de defecțiuni catastrofale cauzate de oboseală, pe toată durata ciclului de exploatare a avionului.
- (b) În afara cazului în care documentația care descrie DTI menționată la litera (a) a fost deja aprobată de agenție în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012, titularul unui CT sau al unui CT restrictiv trebuie să depună documentația spre aprobare la agenție înainte de 26 februarie 2023.

**26.303 Limita de valabilitate**

- (a) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate echipat cu motor cu turbină, care a fost certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată, pentru care cererea de CT a fost depusă înainte de 1 ianuarie 2019 și care a fost certificat cu o greutate maximă la decolare (MTOW) de peste 34 019 kg (75 000 lbs), trebuie:
- (i) să stabilească o limită de valabilitate (*Limit Of Validity, LOV*) și să includă această LOV într-o ALS modificată;
- (ii) să identifice acțiunile de întreținere noi și pe cele existente de care depinde LOV și să elaboreze informații de servisie necesare operatorilor pentru a putea implementa respectivele acțiuni de întreținere și să prezinte agenției informațiile de servisie referitoare la acțiunile de întreținere în conformitate cu un calendar obligatoriu convenit împreună cu agenția.

Configurațiile structurale ale avionului care trebuie evaluate în scopul stabilirii LOV trebuie să includă toate versiunile și derivatele modelului aprobate în cadrul CT înainte de 26 februarie 2021 și toate modificările și înlocuirile structurale efectuate în legătură cu configurațiile structurale ale acelor avioane, prevăzute de o directivă privind navigabilitatea emisă înainte de 26 februarie 2021.

Prin derogare de la litera (a) subpunctul (ii), titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate echipat cu motor cu turbină nu are obligația de a elabora și prezenta agenției informațiile de servisie referitoare la o acțiune de întreținere aplicabilă unui model de avion care nu va mai fi exploatat după momentul programat de prezentare a informațiilor de servisie referitoare la respectiva acțiune de întreținere. Pentru ca această exceptare să producă efecte, titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv trebuie să informeze agenția cel târziu la data la care modelul de avion iese din exploatare.

- (b) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv trebuie să prezinte agenției spre aprobare LOV stabilită în conformitate cu litera (a), precum și modificarea ALS menționată la litera respectivă, însoțite de calendarul obligatoriu, înainte de termenele stabilite la subpunctele (i)-(iii):
- (i) 26 august 2022 pentru structurile critice din punctul de vedere al oboselii cu o bază de certificare care nu include o evaluare a toleranței la degradare;
- (ii) 26 februarie 2026 pentru acea structură a avionului care face obiectul unor încercări în curs ale rezistenței la oboseală la scară naturală la data de aplicabilitate a prezentului regulament de modificare;
- (iii) 26 februarie 2025 pentru toate celelalte structuri de avion.
- (c) Solicitantul unui CT sau al unui CT restrictiv, astfel cum se menționează la articolul 1 alineatul (2) litera (c), pentru un avion de mare capacitate echipat cu motor cu turbină, cu o greutate maximă la decolare (MTOW) de peste 34 019 kg (75 000 lbs), trebuie:
- (i) să stabilească o limită de valabilitate (LOV) și să includă această LOV în ALS;
- (ii) să identifice acțiunile de întreținere noi și pe cele existente de care depinde LOV și să elaboreze informații de servisie necesare operatorilor pentru a putea implementa respectivele acțiuni de întreținere și să prezinte agenției informațiile de servisie referitoare la acțiunile de întreținere în conformitate cu un calendar obligatoriu convenit împreună cu agenția.
- (d) Solicitantul unui CT sau al unui CT restrictiv, astfel cum se menționează la articolul 1 alineatul (2) litera (c), trebuie să prezinte agenției spre aprobare LOV stabilită în conformitate cu litera (a), precum și ALS menționată la litera respectivă, însoțite de calendarul obligatoriu.
- (e) Pentru obligațiile menționate la litera (d) se aplică următoarele termene
- (i) înainte de data aprobată de agenție în planul solicitantului pentru finalizarea încercărilor și a analizelor tuturor structurilor de avion care necesită noi încercări ale rezistenței la oboseală la scară naturală în sprijinul stabilirii LOV;
- (ii) înainte de 26 februarie 2025 pentru toate celelalte structuri de avion.

**26.304 Programul pentru prevenirea și controlul coroziunii**

- (a) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate echipat cu motor cu turbină, certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată, pentru care cererea de CT a fost depusă înainte de 1 ianuarie 2019, trebuie să stabilească un program de referință pentru prevenirea și controlul coroziunii (*Corrosion Prevention And Control Programme, CPCP*).
- (b) În afara cazului în care CPCP-ul de referință menționat la litera (a) a fost deja aprobat de agenție în conformitate cu punctul 21.A.3B litera (c) subpunctul 1 din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 748/2012 sau într-un raport al comitetului de evaluare a întreținerii (*Maintenance Review Board Report, MRBR*), titularul unui CT sau al unui CT restrictiv trebuie să depună CPCP-ul spre aprobare la agenție înainte de 26 februarie 2023.
- (c) Solicitantul unui CT sau al unui CT restrictiv, astfel cum se menționează la articolul 1 alineatul (2) litera (c), pentru un avion de mare capacitate echipat cu motor cu turbină, trebuie să stabilească un program de referință pentru prevenirea și controlul coroziunii (CPCP) înainte de a se elibera CT-ul.

**26.305 Valabilitatea programului privind continuitatea integrității structurale**

- (a) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate echipat cu motor cu turbină, certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată, pentru care cererea de CT a fost depusă înainte de 1 ianuarie 2019, trebuie să stabilească și să implementeze un proces care să asigure faptul că programul privind continuitatea integrității structurale rămâne valabil pe toată durata ciclului de exploatare a avionului, ținând cont de experiența în exploatare și de operațiunile curente.
- (b) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv trebuie să prezinte agenției spre aprobare o descriere a procesului menționat la litera (a) înainte de 26 februarie 2023. Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv trebuie să implementeze procesul în termen de șase luni de la aprobarea acestuia de către agenție.
- (c) Solicitantul unui CT sau al unui CT restrictiv menționat la articolul 1 alineatul (2) litera (c), pentru un avion de mare capacitate echipat cu motor cu turbină, trebuie să stabilească și să implementeze un proces care să asigure faptul că programul privind continuitatea integrității structurale rămâne valabil pe toată durata ciclului de exploatare a avionului, ținând cont de experiența în exploatare și de operațiunile curente. Acesta trebuie să prezinte agenției spre aprobare o descriere a procesului înainte de 26 februarie 2023 sau înainte de eliberarea certificatului, reținându-se data care survine mai târziu, și trebuie să implementeze procesul în termen de șase luni de la aprobarea acestuia de către agenție.

**26.306 Structura de bază, critică din punctul de vedere al oboselii**

- (a) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate echipat cu motor cu turbină, care a fost certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată, pentru care cererea de CT a fost depusă înainte de 1 ianuarie 2019 și care a fost certificat să transporte 30 sau mai mulți pasageri sau care are o capacitate a sarcinii utile de minimum 3 402 kg (7 500 lbs) trebuie să identifice și să enumere structurile de bază, critice din punctul de vedere al oboselii (FCBS), pentru toate versiunile și derivatele modelului de avion incluse în CT sau în CT restrictiv.
- (b) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv trebuie să prezinte agenției spre aprobare lista structurilor menționate la litera (a) înainte de 26 august 2021.
- (c) După aprobarea de către agenție a listei menționate la litera (a), titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv trebuie să pună lista respectivă la dispoziția operatorilor și a persoanelor care au obligația de a se conforma punctelor 26.330 și 23.370.
- (d) Solicitantul unui CT sau al unui CT restrictiv, astfel cum se menționează la articolul 1 alineatul (2) litera (c), pentru un avion de mare capacitate echipat cu motor cu turbină care urmează să fie certificat să transporte 30 sau mai mulți pasageri sau care are o capacitate a sarcinii utile de minimum 3 402 kg (7 500 lbs) trebuie să identifice și să enumere structurile de bază, critice din punctul de vedere al oboselii (FCBS) pentru toate versiunile și derivatele modelului de avion incluse în CT sau în CT restrictiv. Acesta trebuie să prezinte agenției spre aprobare lista respectivelor structuri înainte de 26 august 2021 sau înainte de eliberarea certificatului, reținându-se data care survine mai târziu.
- (e) După aprobarea de către agenție a listei menționate la litera (d), solicitantul unui CT sau al unui CT restrictiv, astfel cum se menționează la articolul 1 alineatul (2) litera (c), trebuie să pună lista respectivă la dispoziția operatorilor și a persoanelor care au obligația de a se conforma punctului 26.370.

**26.307 Date privind toleranța la degradare pentru modificările existente aduse structurii critice din punctul de vedere al oboselii**

- (a) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate echipat cu motor cu turbină – care a fost certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată și care a fost certificat să transporte 30 sau mai mulți pasageri sau care are o capacitate a sarcinii utile de minimum 3 402 kg (7 500 lbs) – trebuie ca, în ceea ce privește modificările și structura modificată, critică din punctul de vedere al oboselii (FCMS), existente la 26 februarie 2021:
  - (i) să examineze modificările existente ale proiectului și să identifice toate modificările care vizează FCBS identificată în conformitate cu punctul 26.306;

- (ii) pentru fiecare modificare identificată în conformitate cu litera (a) subpunctul (i), să identifice orice structură modificată corelată, critică din punctul de vedere al oboselii (FCMS);
  - (iii) pentru fiecare modificare identificată în conformitate cu litera (a) subpunctul (i), să efectueze o evaluare a toleranței la degradare, iar apoi să stabilească și să documenteze inspecțiile aferente privind toleranța la degradare;
- (b) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv trebuie să prezinte spre aprobare agenției lista tuturor structurilor modificate, critice din punctul de vedere al oboselii (FCMS), identificate în conformitate cu litera (a) subpunctul (ii) înainte de 26 februarie 2022.
  - (c) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv trebuie să prezinte spre aprobare agenției datele privind toleranța la degradare, inclusiv DTI, rezultate din evaluarea efectuată în conformitate cu litera (a) subpunctul (iii) înainte de 26 august 2022.
  - (d) După aprobarea de către agenție a listei FCMS prezentate în conformitate cu litera (b), titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv trebuie să pună lista respectivă la dispoziția operatorilor și a persoanelor care au obligația de a se conforma punctelor 26.330 și 23.370.

#### **26.308 Date privind toleranța la degradare pentru reparațiile existente efectuate la nivelul structurii critice din punctul de vedere al oboselii**

- (a) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate echipat cu motor cu turbină – care a fost certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată și care a fost certificat să transporte 30 sau mai mulți pasageri sau care are o capacitate a sarcinii utile de minimum 3 402 kg (7 500 lbs) – trebuie ca, în ceea ce privește reparațiile publicate, existente la 26 februarie 2021:
  - (i) să examineze datele privind reparațiile și să identifice fiecare reparație specificată în date care vizează structura de bază, critică din punctul de vedere al oboselii și structura modificată, critică din punctul de vedere al oboselii, identificate în conformitate cu punctul 26.306 litera (a) și cu punctul 26.307 litera (a) subpunctul (ii);
  - (ii) să efectueze o evaluare a toleranței la degradare pentru fiecare reparație identificată în conformitate cu litera (a) subpunctul (i), cu excepția cazului în care o astfel de evaluare a fost deja efectuată.
- (b) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv trebuie să prezinte spre aprobare agenției datele privind toleranța la degradare, inclusiv DTI, rezultate din evaluarea efectuată în conformitate cu litera (a) subpunctul (ii) înainte de 26 mai 2022, cu excepția cazului în care au fost deja aprobate în conformitate cu punctul 21.A.435 litera (b) subpunctul 2 din anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012 înainte de 26 august 2022.

#### **26.309 Îndrumări de evaluare a reparațiilor**

- (a) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate echipat cu motor cu turbină, care a fost certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată și care a fost certificat să transporte 30 sau mai mulți pasageri sau care are o capacitate a sarcinii utile de minimum 3 402 kg (7 500 lbs) și al cărui CT sau CT restrictiv a fost eliberat înainte de 11 ianuarie 2008, trebuie să elaboreze îndrumări de evaluare a reparațiilor (*Repair Evaluation Guidelines*, REG), pentru a stabili:
  - (i) un proces pentru efectuarea de controale la avioanele vizate, care să permită identificarea și documentarea tuturor reparațiilor existente care vizează structura critică din punctul de vedere al oboselii, identificată în conformitate cu punctul 26.306 litera (a) și cu punctul 26.307 litera (a) subpunctul (ii);
  - (ii) un proces care să permită operatorilor să obțină o DTI pentru reparațiile identificate în conformitate cu litera (a) subpunctul (i);
  - (iii) un calendar de implementare care să prevadă termene pentru efectuarea de controale ale avioanelor, obținerea de DTI și încorporarea DTI-urilor în programul de întreținere al operatorului avionului.
- (b) Titularul unui CT sau al unui CT restrictiv trebuie să prezinte agenției spre aprobare îndrumările de evaluare a reparațiilor elaborate în conformitate cu litera (a) înainte de 26 februarie 2023.

#### **26.330 Date privind toleranța la degradare pentru certificatele de tip suplimentare (CTS) existente, pentru alte modificări majore existente și pentru reparațiile existente care vizează aceste modificări sau CTS-uri**

- (a) Titularul unui CTS eliberat înainte de 26 februarie 2021 pentru o modificare majoră sau titularul unei aprobări a unei modificări majore, considerată a fi fost acordată în conformitate cu articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 748/2012, pentru avioane de mare capacitate certificate la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată să transporte 30 sau mai mulți pasageri sau care au o capacitate a sarcinii utile de minimum 3 402 kg (7 500 lbs), trebuie să sprijine operatorii care au obligația de a se conforma punctului 26.370 litera (a) subpunctul (ii), prin abordarea efectelor negative pe care modificările respective și reparațiile la modificările respective le au asupra structurii avionului și trebuie să se conformeze cerințelor prevăzute la punctele 26.331-26.334.

- (b) Litera (a) nu se aplică modificărilor și reparațiilor majore efectuate la un model de avion certificat pentru prima dată înainte de 26 februarie 2021 atunci când respectivul model de avion îndeplinește oricare dintre următoarele condiții:
- (i) figurează în tabelul A.1 din apendicele 1;
  - (ii) nu mai este exploatat după 26 februarie 2021;
  - (iii) nu a fost certificat să efectueze operațiuni civile cu o sarcină utilă sau cu pasageri;
  - (iv) are un CT restrictiv și a fost certificat în conformitate cu cerințele de toleranță la degradare, cu condiția să nu fie exploatat la peste 75 % din obiectivul său de serviciu stabilit din faza de proiectare și să fie exploatat în principal în sprijinul operațiunii de fabricație a titularului CT-ului;
  - (v) este certificat cu un CT restrictiv și este proiectat în principal pentru stingerea incendiilor;
- (c) Litera (a) nu se aplică modificărilor și reparațiilor majore efectuate la un avion certificat pentru prima dată înainte de 26 februarie 2021 atunci când modificările sau reparațiile nu sunt și nu vor fi încorporate în niciun avion aflat în exploatare la sau după data de 26 august 2022.
- (d) Excepțiile prevăzute la litera (b) subpunctele (ii)-(v) și la litera (c) se aplică numai după ce titularul aprobării de modificare prezintă agenției spre aprobare o listă a modificărilor care vizează structura de bază, critică din punctul de vedere al oboselii, însoțită de informații în sprijinul motivelor pentru care a fost inclusă pe listă fiecare modificare, înainte de 26 februarie 2022.

#### **26.331 Planul de conformare pentru titularii de CTS-uri**

Titularul unei aprobări de modificare trebuie:

- (a) să stabilească un plan de conformare care să răspundă cerințelor de la punctele 26.332-26.334;
- (b) să prezinte agenției spre aprobare planul de conformare menționat la litera (a) înainte de 25 august 2021.

#### **26.332 Identificarea modificărilor care vizează structura critică din punctul de vedere al oboselii**

(a) Titularul unei aprobări de modificare trebuie:

- (i) să examineze modificările și să identifice acele modificări care vizează structura de bază, critică din punctul de vedere al oboselii;
  - (ii) pentru fiecare modificare identificată în conformitate cu litera (a) subpunctul (i), să identifice orice FCMS corelată;
  - (iii) să identifice reparațiile publicate care vizează fiecare modificare identificată în conformitate cu litera (a) subpunctul (i).
- (b) Titularul unei aprobări de modificare care a fost emisă la 1 septembrie 2003 sau după acea dată trebuie să elaboreze și să prezinte agenției spre aprobare o listă a modificărilor și FCMS-urilor identificate în conformitate cu litera (a) subpunctele (i) și (ii) înainte de 26 februarie 2022, iar, după aprobarea de către agenție, trebuie să pună lista la dispoziția persoanelor și a operatorilor care au obligația de a se conforma dispozițiilor de la punctul 26.370 litera (b) subpunctul (ii).
- (c) Titularul unei aprobări de modificare care a fost emisă înainte de 1 septembrie 2003 trebuie:
- (i) să elaboreze și să prezinte agenției spre aprobare o listă a modificărilor identificate în conformitate cu litera (a) subpunctul (i) înainte de 26 februarie 2022;
  - (ii) la cererea unui operator care are obligația de a se conforma punctului 26.370 litera (a) subpunctul (ii) pentru o modificare, să identifice și să enumere toate FCMS-urile corelate cu modificarea și să prezinte agenției spre aprobare aceste date în termen de 12 luni de la solicitarea operatorului;
  - (iii) după aprobarea oricăror date prezentate în conformitate cu litera (c) subpunctele (i) și (ii), să pună aceste date la dispoziția persoanelor și a operatorilor care au obligația de a se conforma dispozițiilor de la punctul 26.370 litera (b) subpunctul (ii).

#### **26.333 Date privind toleranța la degradare pentru CTS-uri și reparații legate de respectivele CTS-uri aprobate la 1 septembrie 2003 sau după acea dată**

(a) Titularul unei aprobări de modificare care a fost emisă la 1 septembrie 2003 sau după acea dată trebuie:

- (i) pentru modificările și reparațiile publicate identificate în conformitate cu punctul 26.332 litera (a) subpunctele (i) și (iii), să efectueze o evaluare a toleranței la degradare;
- (ii) să stabilească și să documenteze inspecția aferentă privind toleranța la degradare, cu excepția cazului în care a fost deja efectuată.

- (b) Titularul unei aprobări de modificare trebuie să prezinte spre aprobare agenției datele privind toleranța la degradare rezultate din evaluarea toleranței la degradare efectuată în conformitate cu litera (a) subpunctul (i) înainte de 26 februarie 2023, cu excepția cazului în care au fost deja aprobate în conformitate cu punctul 21.B.111 din anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012.
- (c) Prin derogare de la dispozițiile literei (b), pentru modificările care nu făceau obiectul unei cerințe de evaluare a toleranței la degradare conform bazei de certificare, titularul unei aprobări de modificare identificate la litera (a) trebuie să prezinte agenției spre aprobare datele privind toleranța la degradare rezultate din evaluarea toleranței la degradare efectuată în conformitate cu litera (a), până la următoarele termene, reținându-se termenul care survine mai târziu:
- (i) înainte ca un avion care încorporează modificarea respectivă să fie exploatat în conformitate cu anexa IV (partea CAT) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 \*; sau
  - (ii) înainte de 26 februarie 2023.

**26.334 Date privind toleranța la degradare pentru CTS-uri și alte modificări și reparații ale acelor modificări aprobate înainte de 1 septembrie 2003**

- (a) Titularul unei aprobări de modificare care a fost emisă înainte de 1 septembrie 2003 trebuie:
- (i) pentru modificările și reparațiile publicate identificate în conformitate cu punctul 26.332 litera (a) subpunctele (i) și (ii), să efectueze o evaluare a toleranței la degradare;
  - (ii) să stabilească și să documenteze inspecția aferentă privind toleranța la degradare, cu excepția cazului în care a fost deja efectuată.
- (b) Titularul unei aprobări de modificare trebuie să prezinte spre aprobare agenției datele privind toleranța la degradare rezultate din evaluarea efectuată în conformitate cu litera (a) subpunctul (i), până la următoarele termene, reținându-se termenul care survine mai târziu:
- (i) înainte ca un avion care încorporează modificarea respectivă să fie exploatat în conformitate cu anexa IV (partea CAT) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012; sau
  - (ii) înainte de 26 februarie 2023.

**26.370 Sarcini de continuitate a navigabilității și programul de întreținere a aeronavelor**

- (a) Operatorii sau proprietarii de avioane de mare capacitate echipate cu motor cu turbină, certificate la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată, trebuie să asigure continuitatea navigabilității structurilor de aeronave în curs de îmbătrânire prin pregătirea programului de întreținere a aeronavelor prevăzut la punctul M.A.302 din anexa I (partea M) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei \*\*, care trebuie să includă:
- (i) pentru avioanele certificate să transporte 30 sau mai mulți pasageri sau care au o capacitate a sarcinii utile de minimum 3 402 kg (7 500 lbs), un program de inspecție aprobat bazat pe toleranța la degradare;
  - (ii) pentru avioanele exploatate în conformitate cu anexa IV (partea CAT) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 și certificate să transporte 30 sau mai mulți pasageri sau cu o capacitate a sarcinii utile de minimum 3 402 kg (7 500 lbs), un mijloc de combatere a efectelor adverse pe care reparațiile și modificările le pot avea asupra structurii critice din punctul de vedere al oboselii și asupra inspecțiilor prevăzute la litera (a) subpunctul (i);
  - (iii) pentru avioanele certificate cu o greutate maximă la decolare (MTOW) de peste 34 019 kg (75 000 lbs), o LOV aprobată;
  - (iv) un CPCP.
- (b) Pentru obligația menționată la litera (a) se aplică următoarele termene:
- (i) programul de întreținere a aeronavei trebuie revizuit pentru a se răspunde cerințelor de la litera (a) subpunctele (i), (ii) și (iv) înainte de 26 februarie 2024 sau înainte de exploatarea avionului, reținându-se data care survine mai târziu;
  - (ii) programul de întreținere a aeronavei trebuie revizuit pentru a se răspunde cerințelor de la litera (a) subpunctul (iii) înainte de 26 august 2021 sau șase luni de la publicarea LOV sau înainte de exploatarea avionului, reținându-se data care survine mai târziu.
- (c) Pentru un model de avion care a fost certificat pentru prima dată înainte de 26 februarie 2021 și:
- (i) care nu mai este exploatat după 26 februarie 2024, litera (a) subpunctele (i), (ii) și (iv) nu se aplică;
  - (ii) care nu mai este exploatat după 26 august 2021, litera (a) subpunctul (iii) nu se aplică;

- (iii) care are un CT restrictiv eliberat înainte de 26 februarie 2021 în conformitate cu cerințele de toleranță la degradare, cu condiția să nu fie exploatat la peste 75 % din obiectivul său de serviciu stabilit din faza de proiectare și să fie exploatat în principal în sprijinul operațiunii de fabricație a titularului aprobării, litera (a) subpunctele (i), (ii) și (iv) nu se aplică.
- (d) Pentru un model de avion cu un certificat de tip restrictiv care a fost eliberat înainte de 26 februarie 2021 și care este conceput în principal pentru stingerea incendiilor, litera (a) subpunctele (i) și (ii) nu se aplică.

\* Regulamentul (UE) nr. 965/2012 din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 296, 25.10.2012, p. 1).

\*\* Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei din 26 noiembrie 2014 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu (JO L 362, 17.12.2014, p. 1)."

7. Se adaugă apendicele 1 după cum urmează:

"

*Apendicele 1*

**Lista modelelor de avioane care nu intră sub incidența anumitor dispoziții ale anexei I (partea 26)**

*Tabelul A.1*

Titular CT	Tip	Modele	Dispoziții ale anexei I (partea 26) care NU se aplică
The Boeing Company	707	Toate	de la 26.301 până la 26.334
The Boeing Company	720	Toate	de la 26.301 până la 26.334
The Boeing Company	DC-10	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	de la 26.301 până la 26.334
The Boeing Company	DC-8	Toate	de la 26.301 până la 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	de la 26.301 până la 26.334
The Boeing Company	MD-90	MD-90-30	de la 26.301 până la 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F27	Mark 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700	de la 26.301 până la 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Mark 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000	de la 26.301 până la 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-159	G-159 (Gulfstream I)	de la 26.301 până la 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-II_III_IV_V	G-1159A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	de la 26.301 până la 26.334
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	de la 26.301 până la 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	de la 26.301 până la 26.334

Titular CT	Tip	Modele	Dispoziții ale anexei I (partea 26) care NU se aplică
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1329	Toate	de la 26.301 până la 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	188	Toate	de la 26.301 până la 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F, 382G	de la 26.301 până la 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	Toate	de la 26.301 până la 26.334
PT. DIRGANTARA INDONESIA	CN-235	Toate	de la 26.301 până la 26.334
SABRELINER CORPORATION	NA-265	NA-265-65	de la 26.301 până la 26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	de la 26.301 până la 26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	Toate	de la 26.301 până la 26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	de la 26.301 până la 26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	de la 26.301 până la 26.334*