

2024/2954

2.12.2024

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2024/2954 DE LA COMISIÓN
de 29 de noviembre de 2024**por el que se modifica el Reglamento (UE) 2015/640 en lo que respecta a la introducción de nuevos requisitos adicionales de aeronavegabilidad**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo ⁽¹⁾, y en particular su artículo 17, apartado 1, letra h),

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el artículo 76, apartado 3, del Reglamento (UE) 2018/1139, la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (la «Agencia») emite especificaciones de certificación y las actualiza periódicamente a fin de garantizar que sigan siendo adecuadas para su finalidad. No obstante, no se exige que una aeronave cuyo diseño ha sido ya certificado cumpla una versión actualizada de las especificaciones de certificación aplicables cuando se fabrica o está en servicio. Por lo tanto, a fin de apoyar el mantenimiento de la aeronavegabilidad y las mejoras de seguridad, debe introducirse la exigencia de que tales aeronaves cumplan requisitos de aeronavegabilidad adicionales que no estaban incluidos en las especificaciones de certificación iniciales en el momento en que se certificaron los diseños. El Reglamento (UE) 2015/640 de la Comisión ⁽²⁾ establece esos requisitos de aeronavegabilidad adicionales.
- (2) El ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2015/640 debe modificarse para que sea coherente con el artículo 2 del Reglamento (UE) 2018/1139 en lo que respecta a los operadores de aeronaves.
- (3) En el artículo 3 del Reglamento (UE) 2015/640 se especifica el ámbito de aplicación de los operadores para los que un Estado miembro garantiza la supervisión a la hora de operar las aeronaves a que se refiere el artículo 1 de dicho Reglamento. El artículo 1 fue modificado posteriormente por el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1159 de la Comisión ⁽³⁾ para incluir ese ámbito de aplicación, de modo que el artículo 3 pasó a ser redundante con la introducción del artículo 1, apartado 2, letra a). Por tanto, el artículo 3 del Reglamento (UE) 2015/640 debe suprimirse.
- (4) Las especificaciones de certificación para las aeronaves de ala giratoria pequeñas (CS-27) y las aeronaves de ala giratoria grandes (CS-29) contienen especificaciones relativas a los sistemas de combustible resistentes a las colisiones para helicópteros. Sin embargo, una parte significativa de los helicópteros en servicio no está equipada con un sistema de combustible resistente a las colisiones, mientras que varios accidentes mortales podrían no haberlo sido si los helicópteros hubieran estado equipados con dicho sistema. Este hecho también se ha puesto de manifiesto en las recomendaciones de seguridad emitidas por diversos organismos de investigación de accidentes. Habida cuenta del riesgo de accidentes mortales y de la necesidad de mantener un nivel elevado y uniforme de seguridad de la aviación civil en la Unión, es proporcionado y rentable que algunas de esas especificaciones sean aplicables a algunos helicópteros en servicio empleados en operaciones en la Unión, así como a aquellos que se fabricarán tras la entrada en vigor del presente Reglamento.

⁽¹⁾ DO L 212 de 22.8.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

⁽²⁾ Reglamento (UE) 2015/640 de la Comisión, de 23 de abril de 2015, sobre especificaciones adicionales de aeronavegabilidad para un determinado tipo de operaciones y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 965/2012 (DO L 106 de 24.4.2015, p. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/640/oj>).

⁽³⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1159 de la Comisión, de 5 de agosto de 2020, que modifica los Reglamentos (UE) n.º 1321/2014 y (UE) 2015/640 en lo que respecta a la introducción de nuevos requisitos de aeronavegabilidad adicionales (DO L 257 de 6.8.2020, p. 14, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/1159/oj).

- (5) El Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional adoptó nuevas normas y métodos recomendados con la enmienda 109 del anexo 8 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado el 7 de diciembre de 1944 en Chicago (el «Convenio de Chicago»), para garantizar que el titular de la aprobación del diseño ponga a disposición de todos los operadores conocidos de dichas aeronaves información sobre las características de diseño asociadas a las capacidades de protección contra incendios del compartimento de carga de aviones y helicópteros. Tales normas y métodos recomendados deben incorporarse para mantener la seguridad de las operaciones de las aeronaves que transportan mercancías peligrosas en el compartimento de carga. Dicha información debe ayudar a los operadores a determinar las limitaciones de las capacidades específicas de protección contra incendios del compartimento de carga establecidas durante la certificación al llevar a cabo la evaluación de riesgos para el transporte de mercancías peligrosas, tal como exige el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión ⁽⁴⁾.
- (6) Las normas y métodos recomendados deben incorporarse a la legislación de la Unión para aviones pequeños y grandes y para helicópteros pequeños y grandes, y deben ser aplicables a aquellas aeronaves cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se expida por primera vez el 1 de enero de 2025 o después de esa fecha. Los nuevos requisitos para aviones pequeños y helicópteros pequeños deben ser proporcionales al riesgo para la seguridad y deben aplicarse únicamente en los casos de compartimentos de carga separados de la cabina de vuelo. Debido a la ampliación del ámbito de aplicación de la subparte B del anexo I para incluir aviones pequeños, deben modificarse algunos requisitos existentes de dicha subparte para especificar que son aplicables a los aviones grandes.
- (7) Con efectos a partir del 26 de febrero de 2021, el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1159 insertó en el anexo I (parte 26) del Reglamento (UE) 2015/640 un nuevo punto 26.205 que exige a los operadores de aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial que velen por que todo avión cuyo primer certificado de aeronavegabilidad individual haya sido expedido a partir del 1 de enero de 2025, inclusive, esté equipado con un sistema de aviso y alerta de rebasamiento de pista. Varios titulares de certificados de tipo de avión grande se enfrentan a problemas industriales que dan lugar a retrasos significativos que les impiden entregar aviones de nueva fabricación equipados con un sistema de aviso y alerta de rebasamiento de pista certificado antes del 1 de enero de 2025. Los operadores que reciban la entrega de estos aviones no podrán cumplir lo dispuesto en el punto 26.205. Por tanto, la fecha de aplicación del punto 26.205 debe aplazarse para reflejar las capacidades industriales actuales y permitir la continuidad de las actividades de los operadores de aviones grandes. El aplazamiento de esta fecha no debe tener un impacto significativo en la seguridad.
- (8) Con efecto a partir del 26 de agosto de 2023, el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1159 insertó en el anexo I (parte 26) del Reglamento (UE) 2015/640 un nuevo punto 26.157. De conformidad con dicha disposición, todos los aviones grandes en servicio certificados por la Agencia y utilizados en el transporte aéreo comercial a partir del 26 de agosto de 2023, inclusive, deben cumplir requisitos de aeronavegabilidad adicionales para la conversión de compartimentos de carga o equipaje de la clase D. Sin embargo, dado que, para determinados tipos de operaciones, algunos aviones grandes y de baja ocupación presentan un menor riesgo de incendio en vuelo que se inicie en su compartimento de carga o equipaje de la clase D y se convierta en un incendio incontrolable, los operadores de dichos aviones deben quedar exentos de la obligación de cumplir lo dispuesto en el punto 26.157, a fin de evitar imponerles cargas desproporcionadas y no rentables. Por este motivo, el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1254 de la Comisión ⁽⁵⁾ sustituyó el apéndice 1, «Lista de modelos de aviones no sujetos a determinadas disposiciones del anexo I (parte 26)», por una nueva lista, que incluía los tipos y modelos de aviones a los que no debe aplicarse el punto 26.157. Otras investigaciones concluyeron que otros tipos de aviones grandes de baja ocupación no incluidos en dicha lista también podrían participar en operaciones (principalmente operaciones comerciales) y presentan un menor riesgo de incendio en vuelo que se inicie en su compartimento de carga o equipaje de la clase D y se convierta en un incendio incontrolable. Por tanto, a fin de evitar imponer cargas desproporcionadas y no rentables a sus operadores, esos modelos de aviones deben quedar también exentos de la obligación de cumplir lo dispuesto en el punto 26.157.

⁽⁴⁾ Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

⁽⁵⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1254 de la Comisión, de 19 de julio de 2022, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2015/640 en lo que respecta a la introducción de nuevos requisitos adicionales de aeronavegabilidad (DO L 191 de 20.7.2022, p. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1254/oj)

- (9) Con efectos a partir del 26 de febrero de 2021, el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1159 insertó en el anexo I (parte 26) del Reglamento (UE) 2015/640 un nuevo punto 26.370, en el que se abordaba el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las estructuras de aviones grandes envejecidas que exige que los operadores o los propietarios elaboren el programa de mantenimiento de la aeronave previsto en el anexo I (parte M) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión ⁽⁶⁾ a fin de incluir los elementos enumerados en ese punto. Sin embargo, los propietarios de aeronaves no entran en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2015/640, y no debe exigirse directamente a los operadores que elaboren el programa de mantenimiento de los aviones, dado que dicho programa es desarrollado por la organización responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad. Por consiguiente, el punto 26.370 debe ser aplicable únicamente a los operadores para garantizar que el programa de mantenimiento incluya los elementos necesarios, sin exigir a los operadores que elaboren dicho programa ellos mismos.
- (10) Además, el punto 26.370 no debe hacer referencia específica al anexo I (parte M) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, dado que el ámbito de aplicación de la parte M no abarca todos los aviones grandes operados por los operadores que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2015/640 y a los que se aplica el punto 26.370.
- (11) Deben modificarse otros requisitos del Reglamento (UE) 2015/640 relacionados con el punto 26.370 a fin de garantizar que el titular de la aprobación de diseño ponga las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad a disposición de todos los operadores conocidos de los aviones afectados y, previa solicitud, de cualquier otra persona que deba cumplir tales instrucciones, incluidas las organizaciones responsables de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- (12) Debe suprimirse la segunda frase de la definición de programa de prevención y control de la corrosión que figura en el artículo 2, letra g), ya que no forma parte de la definición, y el contenido de dicha frase ya figura en el punto 26.304 del anexo I (parte 26) del Reglamento (UE) 2015/640 y en la letra k) de la especificación de certificación CS 26.370 de las especificaciones de aeronavegabilidad adicionales para operaciones (CS 26).
- (13) Deben aclararse otros requisitos, como los relativos a las estructuras de avión envejecidas. Además, deben suprimirse las referencias a los cambios mayores y a las aeronaves propulsadas por turbina debido a su redundancia con el alcance del certificado de tipo suplementario y con la definición de aviones grandes, respectivamente.
- (14) Las medidas establecidas en el presente Reglamento se basan en el Dictamen n.º 5/2024 ⁽⁷⁾, emitido por la Agencia de conformidad con el artículo 75, apartado 2, letra b), y el artículo 76, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139.
- (15) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité creado en virtud del artículo 127 del Reglamento (UE) 2018/1139.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (UE) 2015/640 se modifica como sigue:

- 1) En el artículo 1, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:
- «2. El presente Reglamento se aplica a:
- a) los operadores de:
- i) aeronaves matriculadas en un Estado miembro, a menos y en la medida en que el Estado miembro haya transferido sus responsabilidades de conformidad con el Convenio de Chicago a un tercer país y que la explotación de la aeronave recaiga en un operador de aeronaves de un tercer país,

⁽⁶⁾ Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (DO L 362 de 17.12.2014, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1321/oj>).

⁽⁷⁾ Dictamen n.º 5/2024, de 21 de junio de 2024, de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea, Parte 26: Sistemas de combustibles resistentes a las colisiones de helicópteros, Información sobre las capacidades de protección contra incendios del compartimento de carga, Sistemas de aviso y alerta de rebasamiento de pista, Conversión de compartimentos de clase D.

- ii) aeronaves matriculadas en un tercer país y explotadas por un operador de aeronaves establecido, residente o con un centro de actividad principal en el territorio al que se aplican los Tratados;
- b) los titulares de un certificado de tipo, certificado de tipo restringido, certificado de tipo suplementario, aprobación de cambio de diseño, o aprobación de diseño de reparación expedidos por la Agencia de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión (*), o que se consideren expedidos de conformidad con el artículo 3 de dicho Reglamento;
- c) los solicitantes de un certificado de tipo o de un certificado de tipo restringido para un avión grande, si la solicitud se presentó antes del 1 de enero de 2019 y el certificado se expidió después del 26 de agosto de 2020, cuando así se especifica en el anexo I (parte 26).

(*) Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre los requisitos de capacidad de las organizaciones de diseño y de producción (DO L 224 de 21.8.2012, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj>).».

2) El artículo 2 se modifica como sigue:

a) las letras b) a c bis) se sustituyen por el texto siguiente:

- «b) “avión grande”: un avión que incluya en sus criterios de certificación las especificaciones de certificación para aviones grandes “CS-25” o una norma equivalente;
- b bis) “avión pequeño”: un avión que incluya en sus criterios de certificación las especificaciones de certificación para aviones de categoría normal “CS-23” o una norma equivalente;
- c) “helicóptero grande”: un helicóptero que incluya en sus criterios de certificación las especificaciones de certificación para aeronaves de ala giratoria grandes “CS-29” o una norma equivalente;
- c bis) “helicóptero pequeño”: un helicóptero que incluya en sus criterios de certificación las especificaciones de certificación para aeronaves de ala giratoria pequeñas “CS-27” o una norma equivalente;»;

b) la letra g) se sustituye por el texto siguiente:

- «g) “programa de prevención y control de la corrosión” (CPCP, *corrosion prevention and control programme*): un documento en el que se plasma un planteamiento sistemático para prevenir y controlar la corrosión en la estructura primaria de un avión, con indicación de las tareas básicas relativas a la corrosión, en especial las inspecciones, las zonas objeto de esas tareas, los niveles de corrosión establecidos y los tiempos de cumplimiento (umbrales de ejecución e intervalos de repetición);»;

c) las letras i) y j) se sustituyen por el texto siguiente:

- «i) “estructura de referencia”: la estructura diseñada con arreglo al certificado de tipo o al certificado de tipo restringido correspondiente a ese modelo de avión (es decir, “la configuración del modelo de avión a la entrega”);
- j) “estructura de referencia crítica para la fatiga” (FCBS, *fatigue-critical baseline structure*): la estructura de referencia de un avión que el titular del certificado de tipo o del certificado de tipo restringido clasifica como estructura crítica para la fatiga;»;

d) las letras m) y n) se sustituyen por el texto siguiente:

- «m) “inspección de la tolerancia al daño” (DTI, *damage tolerance inspection*): un requisito documentado de inspección o cualquier otra acción de mantenimiento desarrollada por los titulares de un certificado de tipo, un certificado de tipo restringido, un certificado de tipo suplementario, o una aprobación de cambio mayor existente tal como se especifica en el anexo I (parte 26) a raíz de una evaluación de la tolerancia al daño, incluidas las zonas que deben inspeccionarse, el método de inspección, los procedimientos de inspección (en particular, los pasos secuenciales de inspección y los criterios de aceptación y rechazo), el umbral de inspección y los intervalos repetitivos asociados a esas inspecciones y también, cuando proceda, la especificación de acciones de mantenimiento tales como la sustitución, la reparación o el cambio;
- n) “directrices de evaluación de las reparaciones” (REG, *repair evaluation guideline*): un proceso para realizar estudios y su correspondiente calendario de ejecución establecidos por el titular del certificado de tipo o el titular de certificado de tipo restringido en relación con las reparaciones que afectan a las estructuras críticas para la fatiga, a fin de garantizar la integridad estructural continua de todas las reparaciones pertinentes, como se especifica en el punto 26.309 del anexo I (parte 26);».

- 3) Se suprime el artículo 3.
- 4) El anexo I (parte 26) se modifica con arreglo a lo dispuesto en el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 29 de noviembre de 2024.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

El anexo I del Reglamento (UE) 2015/640 se modifica como sigue:

- 1) El índice se sustituye por el siguiente:

«ÍNDICE

SUBPARTE A. DISPOSICIONES GENERALES

26.10 Autoridad competente

26.20 Equipos temporalmente inoperativos

26.30 Demostración de conformidad

SUBPARTE B. AVIONES

26.50 Asientos, literas, cinturones de seguridad y arneses

26.60 Condiciones dinámicas del aterrizaje de emergencia

26.100 Ubicación de las salidas de emergencia

26.105 Acceso a la salida de emergencia

26.110 Marcas de salida de emergencia

26.120 Alumbrado interior de emergencia y funcionamiento de las luces de emergencia

26.150 Interiores de compartimento

26.155 Inflamabilidad de los revestimientos de los compartimentos de carga

26.156 Materiales de aislamiento térmico o acústico

26.157 Conversión de compartimentos de la clase D

26.160 Protección contra incendios de los lavabos

26.170 Extintores de incendios

26.175 Protección contra incendios del compartimento de carga

26.200 Avisador acústico del tren de aterrizaje

26.201 Presión de inflado de los neumáticos

26.205 Sistemas de aviso y alerta de rebasamiento de pista

26.250 Sistemas de apertura y cierre de la puerta del compartimento de la tripulación de vuelo. Incapacitación de un tripulante

26.300 Programa de integridad estructural continua de las estructuras de avión envejecidas. Requisitos generales

26.301 Plan de cumplimiento para titulares de TC o TC restringidos

26.302 Evaluación de la tolerancia a la fatiga y al daño

26.303 Límite de validez

26.304 Programa de prevención y control de la corrosión

26.305 Validez del programa de integridad estructural continua

26.306 Estructuras de referencia crítica para la fatiga

26.307 Datos de tolerancia al daño relativos a los cambios realizados en las estructuras críticas para la fatiga

26.308 Datos de tolerancia al daño relativos a las reparaciones realizadas en las estructuras críticas para la fatiga

26.309 Directrices de evaluación de las reparaciones

26.330 Datos de tolerancia al daño de los certificados de tipo suplementarios (STC) vigentes, otros cambios mayores realizados y reparaciones realizadas que afecten a esos cambios o STC

26.331 Plan de cumplimiento para titulares de STC

26.332 Determinación de los cambios que afecten a las estructuras críticas para la fatiga

26.333 Datos de tolerancia al daño de los STC y reparaciones de esos STC aprobadas a partir del 1 de septiembre de 2003, inclusive

26.334 Datos de tolerancia al daño de los STC y otros cambios y reparaciones mayores realizados que afecten a esos STC o cambios aprobados antes del 1 de septiembre de 2003

26.370 Programa de mantenimiento

SUBPARTE C. HELICÓPTEROS

26.400 Extintores de incendios

26.405 Protección contra incendios del compartimento de carga

26.410 Mandos de emergencia submarinos

26.415 Salidas de emergencia submarinas

26.420 Equipos de emergencia para vuelo sobre agua

26.425 Aportación de unas condiciones de estado del mar fundamentadas

26.430 Resistencia de un sistema de flotación de emergencia a los daños

26.431 Determinación de la solidez de los diseños del sistema de flotación de emergencia

26.435 Despliegue automático de un sistema de flotación de emergencia

26.440 Resistencia a las colisiones del sistema de combustible

Apéndice 1. Lista de modelos de aviones no sujetos a determinadas disposiciones del anexo I (parte 26)».

2) El punto 26.10 se sustituye por el texto siguiente:

«26.10 Autoridad competente

- a) A los efectos del presente anexo, la autoridad competente a la que un operador de aeronaves ha de demostrar la conformidad de sus aeronaves, cuyo diseño ya haya sido certificado, con los requisitos del presente anexo será la autoridad competente responsable de la supervisión de dicho operador o la Agencia si la responsabilidad de la supervisión del operador se ha asignado a la Agencia de conformidad con los artículos 64 o 65 del Reglamento (UE) 2018/1139.
- b) A los efectos del presente anexo, la autoridad competente a la que el titular de un certificado de tipo (TC, *type certificate*), un TC restringido, un certificado de tipo suplementario (STC, *supplemental type certificate*), una aprobación de cambio de diseño o una aprobación de diseño de reparación debe demostrar la conformidad con los requisitos del presente anexo será la Agencia.».

3) El punto 26.30 se sustituye por el texto siguiente:

«26.30 Demostración de conformidad

- a) De acuerdo con el artículo 76, apartado 3, del Reglamento (UE) 2018/1139, la Agencia emitirá especificaciones de certificación como medio normalizado para demostrar la conformidad con el presente anexo. Las especificaciones de certificación deberán ser lo suficientemente detalladas y concretas para indicar las condiciones en las que puede demostrarse la conformidad con los requisitos del presente anexo.
- b) Los operadores de aeronaves y los titulares de un TC, un TC restringido, un STC, una aprobación de cambio de diseño o una aprobación de diseño de reparación podrán demostrar la conformidad con los requisitos del presente anexo cumpliendo cualquiera de las condiciones siguientes:
 - i) o bien las especificaciones emitidas por la Agencia conforme a la letra a) o las especificaciones de certificación equivalentes emitidas por la Agencia conforme al punto 21.B.70 del anexo I (Parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012,
 - ii) o bien normas técnicas que ofrezcan un nivel de seguridad equivalente al de las normas incluidas en esas especificaciones de certificación.

- c) Los titulares de un TC, un TC restringido, un STC, una aprobación de cambio de diseño o una aprobación de diseño de reparación pondrán cualquier cambio en las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad elaboradas con el fin de garantizar el cumplimiento del presente anexo a disposición de todos los operadores conocidos de la aeronave afectada y, previa solicitud, de cualquier otra persona que deba cumplir dichas instrucciones, incluidas las organizaciones de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad. A los efectos del presente Reglamento, las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad también incluyen las inspecciones de tolerancia al daño (DTI), las directrices de evaluación de las reparaciones (REG), un programa de prevención y control de la corrosión (CPCP) de referencia y una lista de las estructuras críticas para la fatiga (FCS) y de las secciones de limitación de la aeronavegabilidad (ALS).».

- 4) El título de la subparte B se sustituye por el texto siguiente:

«SUBPARTE B. AVIONES»

- 5) El punto 26.100 se sustituye por el texto siguiente:

«26.100 Ubicación de las salidas de emergencia»

Los operadores de aviones grandes que se utilicen en el transporte aéreo comercial y tengan una configuración operativa máxima de asientos de pasajeros superior a diecinueve asientos con una o más salidas de emergencia desactivadas garantizarán que la distancia o distancias entre la salida o salidas restantes sigan siendo compatibles con una evacuación efectiva, excepto en el caso de los aviones grandes que tengan una configuración de salida de emergencia instalada y aprobada antes del 1 de abril de 1999.».

- 6) El punto 26.156 se sustituye por el texto siguiente:

«26.156 Materiales de aislamiento térmico o acústico»

Los operadores de aviones grandes que se utilicen en el transporte aéreo comercial y a los que se haya concedido una certificación de tipo a partir del 1 de enero de 1958, inclusive, se asegurarán de que:

- a) en el caso de los aviones grandes cuyo primer certificado de aeronavegabilidad individual se emitiera antes del 18 de febrero de 2021, cuando se hayan instalado nuevos materiales de aislamiento térmico o acústico, en sustitución de otros más antiguos, a partir del 18 de febrero de 2021, inclusive, los nuevos materiales tengan características de resistencia a la propagación de las llamas que eviten o reduzcan el riesgo de propagación de las llamas en el avión;
- b) en el caso de los aviones grandes cuyo primer certificado de aeronavegabilidad individual se emitiera a partir del 18 de febrero de 2021, inclusive, los materiales de aislamiento térmico o acústico tengan características de resistencia a la propagación de las llamas que eviten o reduzcan el riesgo de propagación de las llamas en el avión;
- c) en el caso de los aviones grandes cuyo primer certificado de aeronavegabilidad individual se emitiera a partir del 18 de febrero de 2021, inclusive, y con una capacidad de al menos veinte asientos para pasajeros, los materiales de aislamiento térmico y acústico (incluidos los medios de fijación de los materiales al fuselaje) instalados en la mitad inferior del avión tengan características de resistencia a la penetración de las llamas que eviten o reduzcan el riesgo de penetración de las llamas en el avión tras un accidente y que garanticen condiciones de supervivencia en la cabina durante el período necesario para evacuar el avión.».

- 7) El punto 26.157 se sustituye por el texto siguiente:

«26.157 Conversión de compartimentos de la clase D»

Los operadores de aviones grandes que se utilicen en el transporte aéreo comercial y a los que se haya concedido una certificación de tipo a partir del 1 de enero de 1958, inclusive, se asegurarán de que:

- a) en el caso de aviones grandes cuya operación conlleve el transporte de pasajeros, cada compartimento de carga o equipaje de la clase D, con independencia de su volumen, cumpla las especificaciones de certificación aplicables a los compartimentos de la clase C;
- b) en el caso de aviones grandes cuya operación conlleve el transporte únicamente de carga, cada compartimento de carga de la clase D, con independencia de su volumen, cumpla las especificaciones de certificación aplicables a un compartimento de la clase C o de la clase E.

El presente punto no será aplicable a los operadores de un modelo de avión enumerado en el cuadro A.1 del apéndice 1 del presente anexo.».

- 8) Se inserta el punto 26.175 siguiente:

«26.175 Protección contra incendios del compartimento de carga

- a) En el caso de aviones grandes, así como para aviones pequeños con un peso máximo al despegue (MTOW, *maximum take-off weight*) superior a 5 700 kg (12 500 lbs), para los que el certificado de aeronavegabilidad individual se expida por primera vez el 1 de enero de 2025 o posteriormente, los titulares:

- de un TC o un TC restringido; o
- de un STC o de aprobaciones de cambio de diseño, si el cambio se refiere a las capacidades de protección contra incendios del compartimento de carga del avión,

pondrán a disposición de todos los operadores conocidos de tales aviones información sobre las características de diseño del avión asociadas a las capacidades de protección contra incendios del compartimento de carga.

- b) En el caso de aviones pequeños con un MTOW igual o inferior a 5 700 kg (12 500 lbs) equipados con al menos un compartimento de carga separado de la cabina de vuelo y para los que el certificado de aeronavegabilidad individual se expida por primera vez el 1 de enero de 2025 o posteriormente, los titulares:

- de un TC o un TC restringido; o
- de un STC o de aprobaciones de cambio de diseño, si el cambio se refiere a las capacidades de protección contra incendios del compartimento de carga del avión,

pondrán a disposición de todos los operadores conocidos de tales aviones información sobre las características de diseño del avión asociadas a las capacidades de protección contra incendios del compartimento de carga en relación con todos los compartimentos de carga que están separados de la cabina de vuelo.

- c) La información facilitada de conformidad con las letras a) y b) será lo suficientemente detallada para ayudar a los operadores cuando lleven a cabo una evaluación de riesgos con respecto al transporte de mercancías en el compartimento de carga.

La información figurará en la documentación adecuada del avión puesta a disposición de los operadores y será fácilmente identificable por el personal de los operadores responsable de llevar a cabo la evaluación de riesgos.

- d) El titular de la aprobación de diseño, que está obligado a facilitar la información de conformidad con las letras a) o b), también pondrá los cambios en esta información a disposición de todos los operadores conocidos de los aviones afectados por el cambio.».

- 9) En el punto 26.205, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

- «a) Los operadores de aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial deberán velar por que todo avión grande cuyo primer certificado de aeronavegabilidad individual se expida a partir del 1 de julio de 2026, inclusive, esté equipado con un sistema de aviso y alerta de rebasamiento de pista.».

- 10) El punto 26.300 se sustituye por el texto siguiente:

«26.300 Programa de integridad estructural continua de las estructuras de avión envejecidas. Requisitos generales

- a) Todo titular de un TC o un TC restringido correspondiente a un avión grande cuya certificación date del 1 de enero de 1958 en adelante y con respecto al cual se haya presentado una solicitud de TC antes del 1 de enero de 2019 deberá establecer un programa de integridad estructural continua de las estructuras de avión envejecidas que deberá cumplir los requisitos de los puntos 26.301 a 26.309.

- b) La letra a) no será aplicable a un modelo de avión grande cuyo TC haya sido expedido antes del 26 de febrero de 2021 y que cumpla cualquiera de las condiciones siguientes:

- i) figura en el cuadro A.1 del apéndice 1 del presente anexo,
- ii) dejó de estar en operación después del 26 de febrero de 2021,

- iii) no ha sido certificado para realizar operaciones civiles con carga útil ni pasajeros,
- iv) tiene un TC restringido expedido antes del 26 de febrero de 2021 conforme a los requisitos de tolerancia al daño, siempre que no esté en operación por encima del 75 % de su objetivo de servicio por construcción y sirva principalmente de apoyo en las operaciones de fabricación del titular de la aprobación,
- v) tiene un TC restringido y está diseñado principalmente para la extinción de incendios.

Las excepciones establecidas en la letra b), incisos ii) a v), solo serán de aplicación después de que el titular de un TC o un TC restringido presente a la Agencia, antes del 27 de mayo de 2021, para su aprobación, una lista en la que figuren el tipo, los modelos, las variaciones o los números de serie del avión, junto con la información que justifique las razones por las que este se ha incluido en la lista.

- c) En el caso de un modelo de avión grande con un primer TC expedido antes del 26 de febrero de 2021, y en relación con el cual ningún avión que esté en operación el 26 de febrero de 2022 y después de esta fecha incorpore ni vaya a incorporar un cambio o una reparación vigentes, el punto 26.307, letra a), incisos ii) y iii), y el punto 26.308, letra a), inciso ii), no serán de aplicación si, antes del 26 de febrero de 2022, el titular del TC o del TC restringido presentó a la Agencia la lista de todos los cambios y reparaciones, para su aprobación.»
- 11) En el punto 26.301 se sustituye la frase introductoria de la letra a) por el texto siguiente:
- «Todo titular de un TC o un TC restringido correspondiente a un avión grande cuya certificación date del 1 de enero de 1958 en adelante y con respecto al cual la solicitud de TC se haya presentado antes del 1 de enero de 2019 deberá.».
- 12) En el punto 26.302, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) Todo titular de un TC o un TC restringido correspondiente a un avión grande certificado para transportar treinta pasajeros o más, o con una capacidad de carga útil de 3 402 kg (7 500 lbs) o más, cuya certificación date del 1 de enero de 1958 en adelante y con respecto al cual se haya presentado la solicitud de TC antes del 1 de enero de 2019 deberá llevar a cabo una evaluación de la tolerancia a la fatiga y al daño de la estructura del avión y realizar la DTI que evitará fallos catastróficos debido a la fatiga a lo largo de toda la vida útil del avión.».
- 13) Los puntos 26.303 a 26.309 se sustituyen por el texto siguiente:

«26.303 Límite de validez

- a) Todo titular de un TC o un TC restringido correspondiente a un avión grande cuya certificación date del 1 de enero de 1958 en adelante, con respecto al cual la solicitud de TC se haya presentado antes del 1 de enero de 2019 y que esté certificado con un MTOW superior a 34 019 kg (75 000 lbs) deberá:
 - i) establecer un límite de validez (LOV) e incluirlo en una ALS modificada,
 - ii) determinar las acciones de mantenimiento realizadas y nuevas de las que depende el LOV y elaborar la información de servicio necesaria para poner en práctica esas acciones de mantenimiento, así como presentar a la Agencia la información de servicio para las acciones de mantenimiento de acuerdo con un calendario vinculante acordado con ella.

Las configuraciones estructurales del avión que se evaluarán al objeto de establecer el LOV incluirán todas las variaciones y derivados del modelo aprobados en el marco del TC antes del 26 de febrero de 2021, así como todos los cambios y sustituciones estructurales de las configuraciones estructurales de esos aviones exigidos por una directiva de aeronavegabilidad emitida antes del 26 de febrero de 2021.

No obstante lo dispuesto en el inciso ii), el titular de un TC o un TC restringido correspondiente a un avión grande no estará obligado a elaborar y presentar a la Agencia la información de servicio para una acción de mantenimiento aplicable a un modelo de avión grande que ya no vaya a estar en operación después del plazo previsto para la presentación de la información de servicio de esa acción de mantenimiento. Para que esta excepción surta efecto, el titular del TC o el TC restringido deberá informar a la Agencia, a más tardar, en la fecha en que el modelo de avión deje de estar en operación.

- b) El titular del TC o el TC restringido deberá presentar a la Agencia, para su aprobación, el LOV establecido de acuerdo con la letra a) y la modificación de la ALS a la que se refiere dicha letra, junto con el calendario vinculante, antes de que venzan los plazos establecidos en los incisos i), ii) y iii) siguientes:
- i) 26 de agosto de 2022, en el caso de una estructura crítica para la fatiga con una base de certificación que no incluya una evaluación de la tolerancia al daño,
 - ii) 26 de febrero de 2026, en el caso de una estructura de avión que esté siendo sometida a ensayos de fatiga a plena escala en la fecha de aplicabilidad del presente Reglamento modificativo,
 - iii) 26 de febrero de 2025, en el caso de las demás estructuras de avión.
- c) El solicitante de un TC o un TC restringido, conforme al artículo 1, apartado 2, letra c), para un avión grande con un MTOW superior a 34 019 kg (75 000 lbs), deberá:
- i) establecer un LOV e incluirlo en la ALS,
 - ii) determinar las acciones de mantenimiento realizadas y nuevas de las que depende el LOV y elaborar la información de servicio necesarias para poner en práctica esas acciones de mantenimiento, así como presentar a la Agencia la información de servicio para las acciones de mantenimiento de acuerdo con un calendario vinculante acordado con ella.
- d) El solicitante de un TC o un TC restringido conforme al artículo 1 apartado 2, letra c), deberá presentar a la Agencia el LOV establecido de acuerdo con la letra c) del presente punto y la ALS a la que se refiere dicha letra, junto con el calendario vinculante, para su aprobación:
- i) antes de la fecha aprobada por la Agencia en el plan del solicitante para la realización de los ensayos y análisis de cualquier estructura de avión que requiera nuevos ensayos de fatiga a plena escala en los que basar el establecimiento del LOV,
 - ii) antes del 26 de febrero de 2025, en el caso de las demás estructuras de avión.

26.304 Programa de prevención y control de la corrosión

- a) Todo titular de un TC o un TC restringido correspondiente a un avión grande cuya certificación date del 1 de enero de 1958 en adelante y con respecto al cual la solicitud de TC se haya presentado antes del 1 de enero de 2019 deberá establecer un programa de prevención y control de la corrosión (CPCP) de referencia.
- b) A menos que el CPCP de referencia al que se refiere la letra a) ya haya sido aprobado por la Agencia de acuerdo con el punto 21.A.3B, letra c), punto 1, del anexo I (Parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012 o en un informe de la junta de revisión de mantenimiento (MRBR, *maintenance review board report*) aprobado por la Agencia, el titular de un TC o un TC restringido deberá presentar el CPCP a la Agencia antes del 26 de febrero de 2023, para su aprobación.
- c) El solicitante de un TC o un TC restringido, conforme al artículo 1, apartado 2, letra c), para un avión grande establecerá un CPCP de referencia antes de que se expida el TC.

26.305 Validez del programa de integridad estructural continua

- a) Todo titular de un TC o un TC restringido correspondiente a un avión grande cuya certificación date del 1 de enero de 1958 en adelante y con respecto al cual la solicitud de TC se haya presentado antes del 1 de enero de 2019 deberá establecer y poner en ejecución un proceso que garantice que el programa de integridad estructural continua siga siendo válido a lo largo de toda la vida útil del avión, teniendo en cuenta la experiencia de servicio y las operaciones actuales.
- b) El titular de un TC o un TC restringido deberá presentar a la Agencia, antes del 26 de febrero de 2023, una descripción del proceso al que se refiere la letra a), para su aprobación. El titular de un TC o un TC restringido deberá poner en ejecución el proceso en un plazo de seis meses a partir de su aprobación por la Agencia.
- c) Todo solicitante de un TC o un TC restringido conforme al artículo 1, apartado 2, letra c), para un avión grande deberá establecer y poner en ejecución un proceso que garantice que el programa de integridad estructural continua siga siendo válido a lo largo de toda la vida útil del avión, teniendo en cuenta la experiencia de servicio y las operaciones actuales. Deberá presentar a la Agencia, antes del 26 de febrero de 2023 o antes de la fecha de expedición del certificado, si esta es posterior, una descripción del proceso, para su aprobación, y deberá poner en ejecución el proceso en un plazo de seis meses a partir de su aprobación por la Agencia.

26.306 Estructuras de referencia crítica para la fatiga

- a) Todo titular de un TC o un TC restringido correspondiente a un avión grande cuya certificación date del 1 de enero de 1958 en adelante, con respecto al cual la solicitud de TC se haya presentado antes del 1 de enero de 2019 y que esté certificado para transportar treinta pasajeros o más, o tenga una capacidad de carga útil de 3 402 kg (7 500 lbs) o más, deberá determinar y enumerar las estructuras de referencia críticas para la fatiga (FCBS) de todas las variaciones y derivados del modelo de avión que estén incluidos en el TC o el TC restringido.
- b) El titular de un TC o un TC restringido deberá presentar a la Agencia, antes del 26 de agosto de 2021, la lista de las estructuras a las que se refiere la letra a), para su aprobación.
- c) Tras la aprobación de la lista a la que se refiere la letra a) por la Agencia, el titular de un TC o de un TC restringido la pondrá a disposición de los titulares de un STC o de una aprobación de cambio mayor que deban cumplir lo dispuesto en el punto 26.330, así como de todos los operadores conocidos de dichos aviones y, previa solicitud, de las organizaciones responsables de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad para apoyar a los operadores que deban cumplir lo dispuesto en el punto 26.370.
- d) Todo solicitante de un TC o un TC restringido conforme al artículo 1, apartado 2, letra c), para un avión grande que haya de ser certificado para transportar treinta pasajeros o más, o con una capacidad de carga útil de 3 402 kg (7 500 lbs) o más, deberá determinar y enumerar las FCBS de todas las variaciones y derivados del modelo de avión que estén incluidos en el TC o el TC restringido. Deberá presentar a la Agencia, antes del 26 de agosto de 2021 o antes de la fecha de expedición del certificado, si esta es posterior, la lista de estas estructuras, para su aprobación.
- e) Tras la aprobación de la lista a la que se refiere la letra d) por la Agencia, el solicitante de un TC o de un TC restringido, conforme al artículo 1, apartado 2, letra c), la pondrá a disposición de todos los operadores conocidos de dichos aviones y, previa solicitud, de las organizaciones responsables de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad para apoyar a los operadores que deban cumplir lo dispuesto en el punto 26.370.

26.307 Datos de tolerancia al daño relativos a los cambios realizados en las estructuras críticas para la fatiga

- a) Todo titular de un TC o un TC restringido correspondiente a un avión grande cuya certificación date del 1 de enero de 1958 en adelante y que esté certificado para transportar treinta pasajeros o más, o tenga una capacidad de carga útil de 3 402 kg (7 500 lbs) o más, en relación con cambios y estructuras modificadas críticas para la fatiga (FCMS) existentes el 26 de febrero de 2021, deberá:
 - i) revisar los cambios de diseño realizados y determinar todos los cambios que afecten a las FCBS determinadas conforme al punto 26.306,
 - ii) con respecto a cada cambio determinado conforme al inciso i), determinar toda FCMS relacionada,
 - iii) con respecto a cada cambio determinado conforme al inciso i), realizar una evaluación de la tolerancia al daño y establecer y documentar las DTI relacionadas.
- b) El titular de un TC o un TC restringido deberá presentar a la Agencia, antes del 26 de febrero de 2022, la lista de todas las FCMS determinadas conforme a la letra a), inciso ii), para su aprobación.
- c) El titular de un TC o un TC restringido deberá presentar a la Agencia, antes del 26 de agosto de 2022, los datos de tolerancia al daño, incluidas las DTI, resultantes de la evaluación realizada conforme a la letra a), inciso iii), para su aprobación.
- d) Tras la aprobación por parte de la Agencia de la lista de FCMS presentada conforme a la letra b), el titular de un TC o un TC restringido deberá ponerla a disposición de los titulares de un STC o de una aprobación de cambio mayor que deban cumplir lo dispuesto en el punto 26.330, así como de todos los operadores conocidos de dichos aviones y, previa solicitud, de las organizaciones responsables de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad para apoyar a los operadores que deban cumplir lo dispuesto en el punto 26.370.

26.308 Datos de tolerancia al daño relativos a las reparaciones realizadas en las estructuras críticas para la fatiga

- a) Todo titular de un TC o un TC restringido correspondiente a un avión grande cuya certificación date del 1 de enero de 1958 en adelante y que esté certificado para transportar treinta pasajeros o más, o tenga una capacidad de carga útil de 3 402 kg (7 500 lbs) o más, en relación con reparaciones publicadas ya existentes el 26 de febrero de 2021, deberá:
 - i) revisar los datos de reparación y determinar cada reparación especificada en los datos que afecte a las FCBS y las FCMS determinadas de conformidad con el punto 26.306, letra a), y el punto 26.307, letra a), inciso ii);

- ii) realizar una evaluación de la tolerancia al daño en relación con cada reparación determinada conforme al inciso i), a menos que ya se haya realizado.
- b) El titular de un TC o un TC restringido deberá presentar a la Agencia, antes del 26 de mayo de 2022, los datos de tolerancia al daño, incluidas las inspecciones de tolerancia al daño (DTI), resultantes de la evaluación realizada conforme a la letra a), inciso ii), para su aprobación, a menos que ya hayan sido aprobados conforme al punto 21.A.435, letra b), punto 2, del anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012 antes del 26 de agosto de 2022.

26.309 Directrices de evaluación de las reparaciones

- a) Todo titular de un TC o un TC restringido correspondiente a un avión grande cuya certificación date del 1 de enero de 1958 en adelante y que esté certificado para transportar treinta pasajeros o más, o tenga una capacidad de carga útil de 3 402 kg (7 500 lbs) o más, y con respecto al cual el TC o el TC restringido se expidió antes del 11 de enero de 2008, deberá elaborar directrices de evaluación de las reparaciones (REG) para establecer:
 - i) un proceso para realizar estudios de los aviones afectados, que permita determinar y documentar todas las reparaciones realizadas que afecten a las estructuras críticas para la fatiga determinadas conforme al punto 26.306, letra a), y el punto 26.307, letra a), inciso ii);
 - ii) un proceso que permita a los operadores y organizaciones responsables de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad obtener una DTI para las reparaciones determinadas de conformidad con el inciso i);
 - iii) un calendario de ejecución que fije los plazos para realizar los estudios del avión, obtener las DTI e incorporar estas al programa de mantenimiento del avión.
 - b) El titular de un TC o un TC restringido deberá presentar a la Agencia, antes del 26 de febrero de 2023, las REG elaboradas conforme a la letra a), para su aprobación.».
- 14) Los puntos 26.330 a 26.334 se sustituyen por el texto siguiente:

«26.330 Datos de tolerancia al daño de los certificados de tipo suplementarios (STC) vigentes, otros cambios mayores realizados y reparaciones realizadas que afecten a esos STC o cambios

- a) Todo titular de un STC expedido antes del 26 de febrero de 2021, o todo titular de una aprobación de cambio mayor que se ha considerado aprobado conforme al artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 748/2012, con respecto a aviones grandes con una certificación que date del 1 de enero de 1958 en adelante para transportar treinta pasajeros o más, o con una capacidad de carga útil de 3 402 kg (7 500 lbs) o más, deberá abordar los efectos adversos de esos cambios y de las reparaciones de esos cambios en la estructura del avión, para apoyar la conformidad con el punto 26.370, letra a), inciso ii), y cumplir los requisitos de los puntos 26.331 a 26.334.
- b) La letra a) no será aplicable a los cambios y reparaciones mayores de un modelo de avión grande certificado por primera vez antes del 26 de febrero de 2021 cuando ese modelo de avión cumpla cualquiera de las condiciones siguientes:
 - i) figura en el cuadro A.1 del apéndice 1 del presente anexo,
 - ii) dejó de estar en operación después del 26 de febrero de 2021,
 - iii) no ha sido certificado para realizar operaciones civiles con carga útil ni pasajeros,
 - iv) tiene un TC restringido y ha sido certificado conforme a los requisitos de tolerancia al daño, siempre que no esté en operación por encima del 75 % de su objetivo de servicio por construcción y sirva principalmente de apoyo en las operaciones de fabricación del titular del TC restringido,
 - v) se ha emitido con un TC restringido y está diseñado principalmente para la extinción de incendios.
- c) La letra a) no se aplicará a los cambios y reparaciones mayores de un avión grande certificado por primera vez antes del 26 de febrero de 2021 cuando los cambios o las reparaciones no estén incorporados ni vayan a incorporarse en ningún avión grande en operación el 26 de agosto de 2022 o después de esta fecha.
- d) Las excepciones previstas en la letra b), incisos ii) a v), y en la letra c) solo se aplicarán después de que el titular de la aprobación de cambios haya presentado a la Agencia, antes del 26 de febrero de 2022, una lista de los cambios que afecten a la FCBS, junto con información que justifique las razones por las que se ha incluido cada cambio en la lista, para su aprobación.

26.331 Plan de cumplimiento para titulares de STC

El titular de la aprobación a que se refiere el punto 26.330, letra a), deberá:

- a) establecer un plan de cumplimiento que contemple los requisitos de los puntos 26.332 a 26.334;
- b) presentar a la Agencia, antes del 25 de agosto de 2021, el plan de cumplimiento al que se refiere la letra a) del presente punto, para su aprobación.

26.332 Determinación de los cambios que afecten a las estructuras críticas para la fatiga

- a) El titular de la aprobación a que se refiere el punto 26.330, letra a), deberá:
 - i) revisar los cambios y determinar cuáles son los que afectan a la FCBS;
 - ii) con respecto a cada cambio determinado conforme al inciso i), determinar toda FCMS relacionada,
 - iii) determinar las reparaciones publicadas que afectan a cada cambio determinado conforme al inciso i).
- b) En el caso de una aprobación de cambio expedida a partir del 1 de septiembre de 2003, inclusive, el titular de la aprobación a que se refiere la letra a) deberá elaborar y presentar a la Agencia, antes del 26 de febrero de 2022, para su aprobación, una lista de los cambios y las FCMS determinados conforme a la letra a), incisos i) y ii), y, una vez aprobada por la Agencia, pondrá la lista a disposición de todos los operadores conocidos de dichos aviones y, previa solicitud, de las organizaciones responsables de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad para apoyar a los operadores que han de cumplir lo dispuesto en el punto 26.370, letra a), inciso ii).
- c) En el caso de una aprobación de cambio expedida antes del 1 de septiembre de 2003, el titular de la aprobación a que se refiere la letra a) deberá:
 - i) elaborar y presentar a la Agencia, antes del 26 de febrero de 2022, una lista de los cambios determinados conforme a la letra a), inciso i), para su aprobación,
 - ii) a petición de los operadores y organizaciones responsables de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, a fin de apoyar a los operadores que deban cumplir lo dispuesto en el punto 26.370, letra a), inciso ii), determinar y enumerar las FCMS relacionadas con el cambio y presentar estos datos a la Agencia en los doce meses siguientes a la petición, para su aprobación;
 - iii) tras la aprobación de los datos presentados con arreglo a la letra c), incisos i) y ii), ponerlos a disposición de todos los operadores conocidos de tales aviones y, previa solicitud, de las organizaciones responsables de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad para apoyar a los operadores que deban cumplir lo dispuesto en el punto 26.370, letra a), inciso ii).

26.333 Datos de tolerancia al daño de los STC y reparaciones que afectan a esos STC aprobadas a partir del 1 de septiembre de 2003, inclusive

- a) En el caso de una aprobación de cambio expedida a partir del 1 de septiembre de 2003, inclusive, el titular de la aprobación a que se refiere el punto 26.330, letra a):
 - i) en relación con los cambios y las reparaciones publicadas determinados conforme al punto 26.332, letra a), incisos i) y iii), respectivamente, realizar una evaluación de la tolerancia al daño,
 - ii) establecer y documentar la DTI relacionada, a menos que ya se haya realizado.
- b) El titular de una aprobación al que se hace referencia en la letra a) deberá presentar a la Agencia, antes del 26 de febrero de 2023, los datos de tolerancia al daño resultantes de la evaluación de la tolerancia al daño realizada conforme a la letra a), inciso i), para su aprobación, a menos que ya hayan sido aprobados conforme al punto 21.B.111 del anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012.
- c) No obstante lo dispuesto en la letra b), en relación con cambios cuya base de certificación no contuviera un requisito de evaluación de la tolerancia al daño, el titular de la aprobación al que se hace referencia en la letra a) deberá presentar a la Agencia, para su aprobación, los datos de tolerancia al daño resultantes de la evaluación de la tolerancia al daño realizada conforme a la letra a), dentro del postrero de los siguientes plazos:
 - i) antes de que un avión que incorpore el cambio en cuestión se ponga en operación conforme al anexo IV (parte CAT) del Reglamento (UE) n.º 965/2012, o
 - ii) antes del 26 de febrero de 2023.

26.334 Datos de tolerancia al daño de los STC y otros cambios y reparaciones mayores existentes que afecten a esos STC o cambios aprobados antes del 1 de septiembre de 2003

- a) Previa solicitud de los operadores y las organizaciones responsables de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, para apoyar el cumplimiento de lo dispuesto en el punto 26.370, letra a), inciso ii), para una aprobación de cambio expedida antes del 1 de septiembre de 2003, el titular de la aprobación a que se refiere el punto 26.330, letra a), deberá:
 - i) en relación con los cambios y las reparaciones publicadas determinados conforme al punto 26.332, letra a), incisos i) y iii), respectivamente, realizar una evaluación de la tolerancia al daño,
 - ii) establecer y documentar la DTI relacionada, a menos que ya se haya realizado.
- b) El titular de una aprobación a que se refiere la letra a) deberá presentar a la Agencia los datos de tolerancia al daño resultantes de la evaluación realizada conforme a la letra a), inciso i):
 - i) en los veinticuatro meses siguientes a la recepción de una solicitud, en el caso de las solicitudes recibidas antes del 26 de febrero de 2023, para su aprobación; o
 - ii) antes del 26 de febrero de 2025 o en los doce meses siguientes a la recepción de una solicitud, si esta última fecha fuera posterior, en el caso de las solicitudes recibidas a partir del 26 de febrero de 2023, inclusive, para su aprobación.».

15) El punto 26.370 se sustituye por el texto siguiente:

«26.370 Programa de mantenimiento

- a) Los operadores de aviones grandes cuya certificación date del 1 de enero de 1958 en adelante velarán por que los programas de mantenimiento de dichos aviones incluyan:
 - i) en el caso de aviones grandes certificados para transportar treinta pasajeros o más, o con una capacidad de carga útil superior a 3 402 kg (7 500 lbs), DTI aprobados;
 - ii) en el caso de aviones grandes en operación conforme al anexo IV (parte CAT) del Reglamento (UE) n.º 965/2012 y certificados para transportar treinta pasajeros o más, o con una capacidad de carga útil superior a 3 402 kg (7 500 lbs), los medios para abordar los efectos adversos que las reparaciones y los cambios pueden tener en las estructuras críticas para la fatiga y en las inspecciones dispuestas en la letra a), inciso i),
 - iii) en el caso de aviones grandes certificados con un MTOW superior a 34 019 kg (75 000 lbs), un LOV aprobado;
 - iv) un CPCP.
- b) La obligación contemplada en la letra a) estará sujeta a los plazos siguientes:
 - i) el programa de mantenimiento de los aviones se revisará para satisfacer los requisitos de la letra a), incisos i), ii) y iv), antes del 26 de febrero de 2024, o antes de que se ponga en operación el avión, si esto ocurre después de dicha fecha,
 - ii) el programa de mantenimiento de los aviones se revisará para satisfacer los requisitos de la letra a), inciso iii), antes del 26 de agosto de 2021, o seis meses después de publicarse el LOV, o antes de que se ponga en operación el avión, tomando de estas fechas la que sea posterior.
- c) En el caso de un modelo de avión grande certificado por primera vez antes del 26 de febrero de 2021 y:
 - i) que ya no esté en operación desde el 26 de febrero de 2024, no será de aplicación lo dispuesto en la letra a), incisos i), ii) y iv),
 - ii) que ya no esté en operación desde el 26 de agosto de 2021, no será de aplicación lo dispuesto en la letra a), inciso iii),
 - iii) que tenga un TC restringido expedido antes del 26 de febrero de 2021 conforme a los requisitos de tolerancia al daño, siempre que no esté en operación por encima del 75 % de su objetivo de servicio por construcción y sirva principalmente de apoyo en las operaciones de fabricación del titular de la aprobación, no será de aplicación lo dispuesto en la letra a), incisos i), ii) y iv).
- d) En el caso de un modelo de avión grande con un TC restringido expedido antes del 26 de febrero de 2021 y cuya finalidad primera sea la extinción de incendios, no será de aplicación lo dispuesto en la letra a), incisos i) y ii).».

- 16) Se inserta el punto 26.405 siguiente:

«26.405 Protección contra incendios del compartimento de carga

- a) En el caso de helicópteros tanto pequeños como grandes equipados con al menos un compartimento de carga separado de la cabina de vuelo y para los que el certificado de aeronavegabilidad individual se expida por primera vez el 1 de enero de 2025 o posteriormente, los titulares:
- de un TC o un TC restringido; o
 - de un STC o de aprobaciones de cambio de diseño, si el cambio se refiere a las capacidades de protección contra incendios del compartimento de carga del helicóptero,

pondrán a disposición de todos los operadores conocidos de tales helicópteros información sobre las características de diseño del helicóptero asociadas a las capacidades de protección contra incendios del compartimento de carga en relación con todos los compartimentos de carga que están separados de la cabina de vuelo.

- b) La información facilitada de conformidad con la letra a) será lo suficientemente detallada para ayudar a los operadores cuando lleven a cabo una evaluación de riesgos con respecto al transporte de mercancías en el compartimento de carga.

La información figurará en la documentación adecuada del helicóptero puesta a disposición de los operadores y será fácilmente identificable por el personal de los operadores responsable de llevar a cabo la evaluación de riesgos.

- c) El titular de la aprobación de diseño, que está obligado a facilitar la información de conformidad con la letra a), también pondrá los cambios en esta información a disposición de todos los operadores conocidos de los helicópteros afectados por el cambio.».

- 17) Se añade el punto 26.440 siguiente:

«26.440 Resistencia a las colisiones del sistema de combustible

Los operadores de helicópteros pequeños y grandes garantizarán que, en la medida de lo posible, la probabilidad de un incendio tras un accidente se reduzca al mínimo en el diseño del sistema de combustible en caso de que:

- a) el certificado de tipo de helicóptero se haya expedido a partir del 2 de octubre de 1994, inclusive, y:
- 1) el primer certificado de aeronavegabilidad individual del helicóptero se expide a partir del 22 de diciembre de 2026, inclusive, o
 - 2) el primer certificado de aeronavegabilidad individual del helicóptero se expide antes del 22 de diciembre de 2026, y:
 - i) si un Estado miembro expide cualquier certificado de aeronavegabilidad individual a partir del 22 de diciembre de 2024, inclusive, tras la importación del helicóptero desde un Estado no perteneciente a la UE, o
 - ii) si:
 - A) el helicóptero se ha diseñado para seis ocupantes o más, y está en operación a partir del 22 de diciembre de 2031, inclusive; o
 - B) el helicóptero se ha diseñado para cinco ocupantes o menos, y está en operación a partir del 22 de diciembre de 2039, inclusive.
- b) el certificado de tipo de helicóptero se expidió antes del 2 de octubre de 1994, y:
- 1) el primer certificado de aeronavegabilidad individual del helicóptero se expidió a partir del 22 de diciembre de 2026, inclusive, o
 - 2) el primer certificado de aeronavegabilidad individual del helicóptero se expidió antes del 22 de diciembre de 2026, y un Estado miembro expide cualquier certificado de aeronavegabilidad individual a partir del 22 de diciembre de 2024, inclusive, tras la importación del helicóptero desde un Estado no perteneciente a la UE.».

- 18) El apéndice 1 se sustituye por el texto siguiente:

«Apéndice 1

Lista de modelos de aviones no sujetos a determinadas disposiciones del anexo I (parte 26)

Cuadro A.1

Titular del TC	Tipo	Modelos	Número de serie del fabricante	Disposiciones del anexo I (parte 26) que NO son de aplicación
The Boeing Company	707	Todos		26.301 a 26.334
The Boeing Company	720	Todos		26.301 a 26.334
The Boeing Company	DC-10	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	Todos	26.301 a 26.334
The Boeing Company	DC-8	Todos		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-9A, C-9B), DC-9-33F, DC-9-34, DC-9-34F, DC-9-41, DC-9-51	Todos	26.301 a 26.334
The Boeing Company	MD-90	MD-90-30	Todos	26.301 a 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F27	Mark 100, 200, 300, 400, 500, 600 y 700	Todos	26.301 a 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Mark 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC y 4000	Todos	26.301 a 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-159	G-159 (Gulfstream I)	Todos	26.301 a 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-II, III, IV y V	G-1159A (GIII) G-1159B (GIII) G-1159 (GII)	Todos	26.301 a 26.334

Titular del TC	Tipo	Modelos	Número de serie del fabricante	Disposiciones del anexo I (parte 26) que NO son de aplicación
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD	CONVAIR 340/440	440	Todos	26.301 a 26.334
LEARJET INC.	Learjet 24/25/31/36/35/55/60	24, 24A, 24B, 24B-A, 24D, 24D-A, 24F, 24F-A, 25, 25B, 25C, 25D y 25F	Todos	26.301 a 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1329	Todos		26.301 a 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	188	Todos		26.301 a 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F y 382G	Todos	26.301 a 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	Todos		26.301 a 26.334
PT. DIRGANTARA INDONESIA	CN-235	Todos		26.301 a 26.334
SABRELINER CORPORATION	NA-265	NA-265-65	Todos	26.301 a 26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	Todos	26.301 a 26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	Todos		26.301 a 26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	Todos	26.301 a 26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	Todos	26.301 a 26.334
AIRBUS	Serie A320	A320-251N y A320-271N	10033, 10242, 10281 y 10360	26.60
AIRBUS	Serie A321	A321-271NX	10257, 10371 y 10391	26.60
AIRBUS	Serie A330	A330-243 y A330-941	1844, 1861, 1956, 1978, 1982, 1984, 1987, 1989, 1998, 2007, 2008 y 2011	26.60

Titular del TC	Tipo	Modelos	Número de serie del fabricante	Disposiciones del anexo I (parte 26) que NO son de aplicación
ATR-GIE Avions de Transport Régional	Serie ATR 72	ATR72-212A	1565, 1598, 1620, 1629, 1632, 1637, 1640, 1642, 1649, 1657, 1660 y 1661	26.60
The Boeing Company	Serie 737	737-8 y 737-9	43299, 43304, 43305, 43310, 43321, 43322, 43332, 43334, 43344, 43348, 43391, 43579, 43797, 43798, 43799, 43917, 43918, 43919, 43921, 43925, 43927, 43928, 43957, 43973, 43974, 43975, 43976, 44867, 44868, 44873, 60009, 60010, 60040, 60042, 60056, 60057, 60058, 60059, 60060, 60061, 60063, 60064, 60065, 60066, 60068, 60194, 60195, 60389, 60434, 60444, 60455,	26.60

Titular del TC	Tipo	Modelos	Número de serie del fabricante	Disposiciones del anexo I (parte 26) que NO son de aplicación
			61857, 61859, 61862, 61864, 62451, 62452, 62453, 62454, 62533, 63358, 63359, 63360, 64610, 64611, 64612, 62613, 64614, 65899, 66147, 66148, 66150	
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	Serie Gulfstream G100	1125 Astra 1125 Astra SP G100/Astra SPX	Todos	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP	Serie Gulfstream G100	Gulfstream G150	Todos	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	Serie GALAXY G200	Gulfstream 200/Galaxy	Todos	26.157
LEARJET INC.	Learjet Modelo 45	Todos	Todos	26.157
LEARJET INC.	Learjet 24/25/31/36/35/55/60	55, 55B y 55C	Todos	26.157
LEARJET INC.	Learjet Modelo 60	Todos	Todos	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Serie 650	650	Todos	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Serie Cessna 500/550/S550/560/560XL	500 550 560 560XL S550	Todos	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Serie Hawker	Serie BAe.125 Hawker 750 Hawker 800XP	Todos	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Serie CESSNA 750 (Citation X)	750	Todos	26.157».