

**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**

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 <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 17, apartado 1, letra h),

Considerando lo siguiente:

- (1) Con arreglo al 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 que actualiza periódicamente. No obstante, no se exige que una aeronave cuyo diseño ha sido ya certificado cumpla una versión actualizada de las especificaciones de certificación cuando se fabrica o está en servicio. Por lo tanto, a fin de mantener un nivel elevado de seguridad operacional de la aviación y unos requisitos medioambientales estrictos en la Unión, 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 certificó el diseño. El Reglamento (UE) 2015/640 de la Comisión <sup>(2)</sup> establece esos requisitos de aeronavegabilidad adicionales. Dicho Reglamento debe ahora modificarse para añadir nuevos requisitos relativos a las aeronaves envejecidas.
- (2) En 2007, la Agencia publicó los medios aceptables de cumplimiento 20-20, que proporcionan orientaciones técnicas para el desarrollo de un programa de integridad estructural continua destinado a garantizar la explotación segura de las aeronaves envejecidas a lo largo de toda su vida útil. Dado que los medios aceptables de cumplimiento no son vinculantes, la aplicación de esas orientaciones puede no ser coherente en toda la Unión. En consecuencia, puede haber actualmente en explotación aeronaves grandes que fueron diseñadas, modificadas o reparadas sin atender de manera efectiva a las evaluaciones de la tolerancia al daño, al daño por fatiga generalizado ni a la prevención de la corrosión. Con el objetivo de prevenir fallos catastróficos debidos a la fatiga, sobre todo la fatiga y la corrosión generalizadas, deben introducirse en el Reglamento (UE) 2015/640 requisitos de aeronavegabilidad adicionales relativos a las aeronaves envejecidas.
- (3) Puede considerarse que el envejecimiento de toda aeronave comienza desde el momento mismo de su fabricación. El envejecimiento de una aeronave depende de factores como la edad, el número de ciclos de vuelo y el número de horas de vuelo. Los distintos componentes de las aeronaves envejecen de manera diferente, y algunos de los factores de envejecimiento son la fatiga causada por los ciclos repetitivos, el desgaste, el deterioro y la corrosión. Estos factores podrían causar importantes problemas de seguridad operacional si no se gestionan adecuadamente durante toda la vida de la aeronave. La experiencia de servicio ha puesto de manifiesto que es necesario actualizar continuamente los conocimientos sobre la integridad estructural de las aeronaves envejecidas. Por consiguiente, deben introducirse en el Reglamento (UE) 2015/640 requisitos nuevos para mantener actualizados los conocimientos sobre los factores de envejecimiento, tomando como base la experiencia operacional en tiempo real y haciendo uso de las herramientas modernas de análisis y ensayo.
- (4) Esos requisitos sobre aeronaves envejecidas han de servir para que los titulares de aprobaciones de diseño presenten los datos y sigan los procedimientos, las instrucciones y los manuales necesarios para evitar fallos de envejecimiento de la estructura debidos a la corrosión y la fatiga, y para que los pongan a disposición de los operadores. Para ello, se debe exigir a los titulares de aprobaciones de diseño que desarrollen un programa exhaustivo de integridad estructural continua para el tipo de aeronave y que evalúen los diseños de cambios y reparaciones existentes con respecto a la tolerancia al daño. Al mismo tiempo, debe exigirse a los operadores que incorporen esos datos en su programa de mantenimiento, atendiendo a los efectos adversos de los cambios y las reparaciones en cada célula y a sus correspondientes requisitos de mantenimiento.

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

<sup>(2)</sup> 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).

- (5) Con el fin de garantizar que estos datos, procedimientos, instrucciones y manuales elaborados sobre la base de estos nuevos requisitos se utilicen también cuando se realice el mantenimiento de aviones grandes, es preciso que el punto M.A.302 del anexo I del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 <sup>(3)</sup> haga referencia a los requisitos introducidos en la parte 26 del anexo I del Reglamento (UE) 2015/640.
- (6) Actualmente están matriculados en los Estados miembros cientos de aviones grandes equipados con compartimentos de carga o equipaje de la clase D. Se considera que el riesgo de incendios incontrolados en este tipo de compartimentos es elevado, en particular teniendo en cuenta que el transporte de baterías de litio en los compartimentos de carga o equipaje ha aumentado en los últimos años, y con él el riesgo identificado de embalamiento térmico y los consiguientes incendios relacionados con esas baterías.
- (7) En septiembre de 2007, la Agencia introdujo nuevas normas de diseño que eliminaron los compartimentos de carga y equipaje de la clase D de las especificaciones de certificación aplicables a los aviones grandes. Esas normas tenían por objeto mitigar el riesgo de lesiones o de muerte en caso de producirse un incendio en vuelo en el compartimento de carga o equipaje, pero solo se aplican a los aviones grandes certificados sobre la base de solicitudes presentadas después de septiembre de 2007. Considerando que determinados aviones grandes podrían no cumplir dichas normas, y teniendo debidamente en cuenta la naturaleza y el riesgo de las operaciones con aviones grandes, tales normas deben aplicarse ahora a todos los aviones grandes en servicio certificados por la Agencia.
- (8) En las últimas décadas, muchos de los accidentes ocurridos en el mundo se han producido por salidas de pista, que plantean un riesgo significativo para la seguridad operacional de la aviación. Según el análisis anual de seguridad operacional de la AESA de 2018, las salidas de pista constituyen uno de los dos riesgos más importantes. Además, representaron el 30 % de los accidentes no mortales durante el mismo período y con respecto a la misma población. El número de salidas de pista durante los aterrizajes ha ido en aumento, en consonancia con el crecimiento del tráfico. Puesto que se espera que el tráfico aéreo siga creciendo no solo en Europa, sino en todo el mundo, cabe esperar que también el número de salidas de pista aumente si no se toman medidas.
- (9) En enero de 2020, la Agencia introdujo nuevas normas de diseño para la instalación de sistemas que ayuden a la tripulación de vuelo a tomar sus decisiones durante la aproximación y el aterrizaje. Esas normas tienen por objeto reducir el riesgo de salida de pista durante el aterrizaje. Teniendo debidamente en cuenta la naturaleza y el riesgo de las operaciones con aviones grandes, esas nuevas normas deben aplicarse ahora a todos los aviones grandes en servicio certificados por la Agencia.
- (10) Procede, pues, modificar los Reglamentos (UE) n.º 1321/2014 y (UE) 2015/640 de la Comisión en consecuencia. Habida cuenta de la actual pandemia de COVID-19, se ha incluido un período transitorio para evitar a la industria una carga adicional durante la crisis y facilitar el cumplimiento de las nuevas normas y procedimientos introducidos por el presente Reglamento.
- (11) Las medidas previstas en el presente Reglamento están basadas en los dictámenes n.º 12/2016 <sup>(4)</sup> y n.º 04/2019 <sup>(5)</sup> emitidos por la Agencia de conformidad con el artículo 76, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 2018/1139.
- (12) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité al que se refiere el artículo 127, apartado 3, del Reglamento (UE) 2018/1139.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### Artículo 1

El anexo I (parte M) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 se modifica de conformidad con el anexo I del presente Reglamento.

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> Dictamen n.º 12/2016: Estructuras de aeronaves envejecidas.

<sup>(5)</sup> Dictamen n.º 04/2019: Reducción de las salidas de pista y de los compartimentos de la clase D.

## Artículo 2

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

1) el artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 1

### Objeto y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento establece especificaciones de aeronavegabilidad comunes adicionales en relación con el mantenimiento de la aeronavegabilidad y la mejora de la seguridad operacional de las aeronaves.
2. El presente Reglamento se aplica a:
  - a) los operadores de:
    - i) aeronaves matriculadas en un Estado miembro,
    - ii) aeronaves matriculadas en un tercer país y utilizadas por un operador cuya vigilancia esté garantizada por un Estado miembro;
  - b) los titulares de un certificado de tipo, certificado de tipo restringido, certificado de tipo suplementario o aprobación de diseño de cambio y reparación aprobados 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 accionado por turbinas, 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 la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (DO L 224 de 21.8.2012, p. 1).»;

2) en el artículo 2 se añaden las letras e) a o) siguientes:

- «e) “límite de validez” (LOV, *limit of validity*): en el contexto de los datos de ingeniería en los que se basa el programa de mantenimiento estructural, un período de tiempo, enunciado como número de ciclos de vuelo u horas de vuelo acumulados totales, o ambas cosas, durante el cual está demostrado que no se producirá en el avión un daño por fatiga generalizado;
- f) “sección de limitación de la aeronavegabilidad” (ALS, *airworthiness limitation section*): una sección de las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad, según lo exigido en los puntos 21.A.61, 21.A.107 y 21.A.120A del anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012, que contiene las limitaciones de aeronavegabilidad que establecen los tiempos de reemplazo obligatorios, los intervalos de inspección y los procedimientos de inspección correspondientes;
- 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); el titular del certificado de tipo establece un CPCP de referencia, que puede ser adaptado por los operadores para crear un CPCP en el programa de mantenimiento específico para sus operaciones;
- h) “daño por fatiga generalizado” (WFD, *widespread fatigue damage*): la presencia simultánea, en muchas partes de la estructura de un avión, de grietas que por su tamaño y su número impiden que la estructura siga teniendo la resistencia a prueba de fallos o la resistencia residual utilizadas para su certificación;
- i) “estructura de referencia”: la estructura diseñada con arreglo al certificado de tipo 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 clasifica como estructura crítica para la fatiga;
- k) “estructura modificada crítica para la fatiga” (FCMS, *fatigue-critical modified structure*): toda estructura crítica para la fatiga de un avión, introducida o afectada por un cambio en el diseño de tipo de este, y que no figura ya como parte de la estructura de referencia crítica para la fatiga;

- l) “evaluación de la tolerancia al daño” (DTE, *damage tolerance evaluation*): un proceso que permite determinar las acciones de mantenimiento necesarias para detectar o impedir un agrietamiento por fatiga que podría contribuir a un fallo catastrófico; cuando se aplica a reparaciones y cambios, la DTE incluye la evaluación de la reparación o el cambio y de la estructura crítica para la fatiga a la que afectan;
  - 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 o de un certificado de tipo restringido a raíz de una evaluación de la tolerancia al daño; una DTI incluye las zonas que deben inspeccionarse, el método de inspección, los procedimientos de inspección (en especial, los pasos secuenciales de inspección y los criterios de aceptación y rechazo), el umbral de inspección y los intervalos repetitivos asociados a esas inspecciones; las DTI también pueden especificar acciones de mantenimiento tales como la sustitución, la reparación o la modificación;
  - n) “directrices de evaluación de las reparaciones” (REG, *repair evaluation guideline*): un proceso establecido por el titular del certificado de tipo que guía a los operadores para establecer inspecciones de la tolerancia al daño en relación con las reparaciones que afectan a la estructura crítica para la fatiga, a fin de garantizar la integridad estructural continua de todas las reparaciones pertinentes;
  - o) “estructura crítica para la fatiga” (FCS, *fatigue-critical structure*): toda estructura de un avión susceptible de un agrietamiento por fatiga que podría causar un fallo catastrófico del avión.»;
- 3) el anexo I (parte 26) se modifica con arreglo a lo dispuesto en el anexo II del presente Reglamento.

### Artículo 3

#### Entrada en vigor y aplicación

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

Será aplicable a partir del 26 febrero 2021, a excepción del punto 4 del anexo II, que será de aplicación a partir del 26 August 2023.

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

Hecho en Bruselas, el 5 de Agosto de 2020

Por la Comisión  
La Presidenta  
Ursula VON DER LEYEN

*ANEXO I*

En el punto M.A.302, letra d), del anexo I (parte M) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, se añade el punto 3 siguiente:

«3) las disposiciones aplicables del anexo I (parte 26) del Reglamento (UE) 2015/640.».

---

## ANEXO II

El anexo I (parte 26) del Reglamento (UE) 2015/640 se modifica como sigue:

1) El índice se sustituye por el siguiente:

## «ANEXO I

**Parte 26****ESPECIFICACIONES DE AERONAVEGABILIDAD ADICIONALES PARA OPERACIONES**

## ÍNDICE

## SUBPARTE A — DISPOSICIONES GENERALES

26.10. Autoridad competente

26.20. Equipos temporalmente inoperativos

26.30. Demostración de conformidad

## SUBPARTE B — AVIONES GRANDES

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

26.200. Avisador acústico del tren de aterrizaje

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. Estructura de referencia crítica para la fatiga

26.307. Datos de tolerancia al daño relativos a los cambios realizados en la estructura crítica para la fatiga

26.308. Datos de tolerancia al daño relativos a las reparaciones realizadas en la estructura crítica 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 la estructura crítica 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 de esos cambios aprobados antes del 1 de septiembre de 2003
- 26.370. Tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad y programa de mantenimiento de la aeronave
- SUBPARTE C — HELICÓPTEROS GRANDES
- 26.400. Extintores de incendios
- Apéndice I. 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 los operadores han de demostrar la conformidad de las aeronaves, cuyo diseño ya ha sido certificado, con los requisitos del presente anexo será la autoridad designada por el Estado miembro en el que el operador tenga su sede principal.
- b) A los efectos del presente anexo, la autoridad competente a la que los titulares de certificados de tipo (TC, *type-certificates*), TC restringidos, certificados de tipo suplementarios (STC, *supplemental type-certificates*) y aprobaciones de diseño de cambio y reparación han de demostrar la conformidad de los TC, TC restringidos, STC y aprobaciones de diseño de cambio y reparación vigentes con los requisitos del presente anexo será la Agencia.»

3) El punto 26.30 se modifica como sigue:

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

- «a) De acuerdo con el artículo 76, apartado 3, del Reglamento (UE) 2018/1139, la Agencia expedirá 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 y los titulares de un certificado de tipo, un certificado de tipo restringido, un certificado de tipo suplementario o una aprobación de diseño de cambio y reparación podrán demostrar la conformidad con los requisitos del presente anexo cumpliendo:
- i) o bien las especificaciones emitidas por la Agencia conforme a la letra a) del presente punto o las especificaciones de certificación equivalentes emitidas por la Agencia conforme al punto 21.B.70 del anexo I del Reglamento (UE) n.º 748/2012,
- ii) o bien normas técnicas que ofrezcan un nivel de seguridad equivalente al de las incluidas en esas especificaciones de certificación.»

b) Se añade la letra c) siguiente:

- «c) Los titulares de certificados de tipo, certificados de tipo restringidos, certificados de tipo suplementarios o aprobaciones de diseño de cambio y reparación pondrán a disposición de cada operador conocido de los aviones todo cambio introducido en las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad que sea necesario para demostrar la conformidad con el presente anexo. 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) Se inserta el siguiente punto 26.157:

**«26.157. Conversión de compartimentos de la clase D**

Los operadores de aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial con una certificación de tipo concedida a partir del 1 de enero de 1958, inclusive, se asegurarán de que:

- a) en el caso de aviones 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 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.»

5) Se inserta el siguiente punto 26.205:

**«26.205. Sistemas de aviso y alerta de rebasamiento de pista**

- a) Los operadores de aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial deberán velar 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.
- b) Este sistema se diseñará de manera que se reduzca el riesgo de salida de pista en sentido longitudinal durante el aterrizaje, alertando a la tripulación de vuelo, tanto en vuelo como en tierra, de que se corre el riesgo de no poder detener el avión en la distancia disponible hasta el final de la pista.».

6) Se insertan los siguientes puntos 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 y 26.370:

**«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 de turbinas 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 integridad estructural continua para las estructuras de avión envejecidas que deberá cumplir los requisitos de los puntos 26.301 a 26.309.
- b) La letra a) no se aplicará a un modelo de avión 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 de los titulares 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 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 presenta a la Agencia una lista de todos los cambios y reparaciones, para su aprobación.

**26.301. Plan de cumplimiento para titulares de TC o TC restringidos**

- a) Todo titular de un TC o un TC restringido correspondiente a un avión grande de turbinas 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:
  - i) establecer un plan de cumplimiento para mantener la integridad estructural continua, en el que se describa cómo está previsto demostrar que se cumplen los requisitos de los puntos 26.302 a 26.309,
  - ii) presentar a la Agencia el plan de cumplimiento para mantener la integridad estructural continua al que se refiere el inciso i) antes del 27 de mayo de 2021, para su aprobación.
- b) El solicitante de TC o TC restringido al que se refiere el artículo 1, apartado 2, letra c), deberá:
  - i) establecer un plan de cumplimiento para mantener la integridad estructural continua, en el que se describa cómo está previsto demostrar que se cumplen los requisitos de los puntos 26.303 a 26.306,
  - ii) presentar a la Agencia el plan de cumplimiento para mantener la integridad estructural continua al que se refiere el inciso i) antes del 27 de mayo de 2021 o antes de la fecha de expedición del certificado, si esta es posterior, para su aprobación.

**26.302. Evaluación de la tolerancia a la fatiga y al daño**

- a) Todo titular de un TC o un TC restringido correspondiente a un avión grande de turbinas 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.
- b) A menos que la documentación que describe la DTI a la que se refiere la letra a) haya sido ya aprobada por la Agencia de acuerdo con el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012, el titular de un TC o un TC restringido deberá presentar dicha documentación a la Agencia antes del 26 de febrero de 2023, para su aprobación.

**26.303. Límite de validez**

- a) Todo titular de un TC o un TC restringido correspondiente a un avión grande de turbinas 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 peso máximo al despegue (MTOW, *maximum take-off weight*) 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 que necesitan los operadores 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 la letra a), inciso ii), el titular de un TC o un TC restringido correspondiente a un avión grande de turbinas 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 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) a iii):
  - i) 26 de agosto de 2022, en el caso de estructuras críticas 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 estructuras de avión que estén siendo sometidas 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 de turbinas 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 que necesitan los operadores 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) y la ALS a la que se refiere dicha letra, junto con el calendario vinculante, para su aprobación.
- e) A las obligaciones contempladas en la letra d) se aplicarán los plazos siguientes:
  - 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 de turbinas 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 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 1 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 de turbinas deberá establecer 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 de turbinas 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 de turbinas 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. Estructura de referencia crítica para la fatiga**

- a) Todo titular de un TC o un TC restringido correspondiente a un avión grande de turbinas 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), el titular de un TC o un TC restringido deberá ponerla a disposición de los operadores y de las personas que deban cumplir lo dispuesto en los puntos 26.330 y 26.370.
- d) Todo solicitante de un TC o un TC restringido conforme al artículo 1, apartado 2, letra c), para un avión grande de turbinas 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 parte de la Agencia, el solicitante de un TC o un TC restringido conforme al artículo 1, apartado 2, letra c), deberá ponerla a disposición de los operadores y de las personas que deban cumplir lo dispuesto en el punto 26.370.

**26.307. Datos de tolerancia al daño relativos a los cambios realizados en la estructura crítica para la fatiga**

- a) Todo titular de un TC o un TC restringido correspondiente a un avión grande de turbinas 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 (modificaciones 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 a la letra a), inciso i), determinar toda FCMS relacionada,
  - iii) con respecto a cada cambio determinado conforme a la letra a), inciso i), realizar una evaluación de la tolerancia al daño y establecer y documentar las inspecciones de tolerancia al daño 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 operadores y de las personas que deban cumplir lo dispuesto en los puntos 26.330 y 26.370.

#### **26.308. Datos de tolerancia al daño relativos a las reparaciones realizadas en la estructura crítica para la fatiga**

- a) Todo titular de un TC o un TC restringido correspondiente a un avión grande de turbinas 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 la estructura de referencia crítica para la fatiga y a la estructura modificada crítica para la fatiga determinadas conforme al punto 26.306, letra a), y al punto 26.307, letra a), inciso ii), respectivamente,
  - ii) realizar una evaluación de la tolerancia al daño en relación con cada reparación determinada conforme a la letra a), 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 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 de turbinas 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 del avión afectado, que permita determinar y documentar todas las reparaciones realizadas que afecten a la estructura crítica para la fatiga determinada conforme al punto 26.306, letra a), y al punto 26.307, letra a), inciso ii),
  - ii) un proceso que permita a los operadores obtener una DTI para las reparaciones determinadas conforme a la letra a), 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 operador 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 directrices de evaluación de las reparaciones elaboradas conforme a la letra a), para su aprobación.

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

- a) Todo titular de un STC expedido antes del 26 de febrero de 2021 en relación con un cambio mayor, o todo titular de un 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 ayudar a los operadores que hayan de cumplir lo dispuesto en el punto 26.370, letra a), inciso ii), abordando los efectos adversos de esos cambios y de las reparaciones de esos cambios en la estructura del avión, y cumplir los requisitos de los puntos 26.331 a 26.334.

- b) La letra a) no se aplicará a los cambios y reparaciones mayores de un modelo de avión 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,
  - 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 de los titulares del TC restringido,
  - v) tiene 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 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 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 estructura de referencia crítica para la fatiga, 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 una aprobación de cambios 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), para su aprobación.

#### **26.332. Determinación de los cambios que afecten a la estructura crítica para la fatiga**

- a) El titular de una aprobación de cambios deberá:
  - i) revisar los cambios y determinar cuáles son los que afectan a la estructura de referencia crítica para la fatiga,
  - ii) con respecto a cada cambio determinado conforme a la letra a), inciso i), determinar toda FCMS relacionada,
  - iii) determinar las reparaciones publicadas que afectan a cada cambio determinado conforme a la letra a), inciso i).
- b) El titular de una aprobación de cambios expedida a partir del 1 de septiembre de 2003, inclusive, deberá elaborar y presentar a la Agencia, antes del 26 de febrero de 2022, una lista de los cambios y las FCMS determinados conforme a la letra a), incisos i) y ii), para su aprobación, y, una vez aprobada por la Agencia, poner esa lista a disposición de las personas y los operadores que han de cumplir lo dispuesto en el punto 26.370, letra b), inciso ii).
- c) El titular de una aprobación de cambios expedida antes del 1 de septiembre de 2003 deberá:
  - i) 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 un operador que deba cumplir lo dispuesto en el punto 26.370, letra a), inciso ii), con respecto a un cambio, determinar y enumerar las FCMS relacionadas con el cambio y presentar estos datos a la Agencia en los doce meses siguientes a la petición del operador 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 las personas y los operadores que deban cumplir lo dispuesto en el punto 26.370, letra b), inciso ii).

#### **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**

- a) El titular de una aprobación de cambios expedida a partir del 1 de septiembre de 2003, inclusive, 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 inspección de tolerancia al daño relacionada, a menos que ya se haya realizado.

- b) El titular de una aprobación de cambios 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 de cambios determinada 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 de esos cambios aprobados antes del 1 de septiembre de 2003**

- a) El titular de una aprobación de cambios expedida antes del 1 de septiembre de 2003 deberá:
  - i) en relación con los cambios y las reparaciones publicadas determinados conforme al punto 26.332, letra a), incisos i) y ii), respectivamente, realizar una evaluación de la tolerancia al daño,
  - ii) establecer y documentar la inspección de tolerancia al daño relacionada, a menos que ya se haya realizado.
- b) El titular de una aprobación de cambios deberá presentar a la Agencia, para su aprobación, los datos de tolerancia al daño resultantes de la evaluación realizada conforme a la letra a), inciso i), 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.

**26.370. Tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad y programa de mantenimiento de la aeronave**

- a) Los operadores o los propietarios de aviones grandes de turbinas cuya certificación date del 1 de enero de 1958 en adelante deberán garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las estructuras de los aviones envejecidas elaborando el programa de mantenimiento de la aeronave dispuesto en el punto M.A.302 del anexo I (parte M) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión \*\*, que deberá contener:
  - i) en el caso de aviones certificados para transportar treinta pasajeros o más, o con una capacidad de carga útil de 3 402 kg (7 500 lbs) o más, un programa aprobado de inspección basado en la tolerancia al daño,
  - ii) en el caso de aviones 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 las modificaciones pueden tener en la estructura crítica para la fatiga y en las inspecciones dispuestas en la letra a), inciso i),
  - iii) en el caso de aviones 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 la aeronave 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 la aeronave se revisará para satisfacer los requisitos de la letra a), inciso iii), antes del 26 de agosto de 2021, 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 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 de los titulares 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 con 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).

\* 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).

\*\* 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).».

7) Se añade el siguiente apéndice 1:

«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	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	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 y DC-9-51	26.301 a 26.334
The Boeing Company	MD-90	MD-90-30	26.301 a 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F27	Mark 100, 200, 300, 400, 500, 600 y 700	26.301 a 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Mark 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC y 4000	26.301 a 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-159	G-159 (Gulfstream I)	26.301 a 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-II_III_IV_V	G-1159A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	26.301 a 26.334
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	26.301 a 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 y 25F	26.301 a 26.334

Titular del TC	Tipo	Modelos	Disposiciones del anexo I (parte 26) que NO son de aplicación
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	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	26.301 a 26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	26.301 a 26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	Todos	26.301 a 26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	26.301 a 26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	26.301 a 26.334.»