

**REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2020/1159 DA COMISSÃO****de 5 de agosto de 2020****que altera os Regulamentos (UE) n.º 1321/2014 e (UE) 2015/640 no que diz respeito à introdução de novos requisitos adicionais em matéria de aeronavegabilidade**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a regras comuns no domínio da aviação civil, que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 17.º, n.º 1, alínea h),

Considerando o seguinte:

- (1) Nos termos do artigo 76.º, n.º 3, do Regulamento (UE) 2018/1139, a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (a «Agência») emite especificações de certificação («CS») e atualiza regularmente essas especificações. Contudo, as aeronaves cuja conceção tenha sido já certificada não são obrigadas a cumprir a versão atualizada das CS se já estão construídas ou em serviço. Por conseguinte, a fim de manter um nível elevado de segurança da aviação e dos requisitos ambientais na União, dever-se-ia prever a conformidade dessas aeronaves com requisitos de aeronavegabilidade adicionais que não tenham sido incluídos nas CS iniciais aquando da certificação da conceção. O Regulamento (UE) 2015/640 da Comissão <sup>(2)</sup>, que estabelece esses requisitos de aeronavegabilidade adicionais, deve ser alterado de forma a incluir novos requisitos em matéria de envelhecimento de aeronaves.
- (2) Em 2007, a Agência adotou meios de conformidade aceitáveis (MCA) 20-20, que fornecem orientações técnicas para o desenvolvimento de um programa de integridade contínua estrutural que se destina a garantir a exploração em condições de segurança das aeronaves antigas durante a sua vida útil operacional. Em virtude da natureza não vinculativa dos MCA, a aplicação dessas orientações pode não ser coerente em toda a União. Consequentemente, é possível que existam atualmente grandes aviões em serviço que tenham sido concebidos, alterados ou reparados sem que as avaliações de tolerância aos danos, os danos inerentes à fadiga generalizada ou a prevenção da corrosão tenham sido efetivamente tidos em conta. A fim de evitar falhas catastróficas devido à fadiga, incluindo a fadiga generalizada e a corrosão, devem ser introduzidos no Regulamento (UE) 2015/640 requisitos adicionais em matéria de aeronavegabilidade para as aeronaves antigas.
- (3) Considera-se que uma aeronave está em fase de envelhecimento a partir do momento do seu fabrico. O envelhecimento de uma aeronave depende de fatores como a idade, o número de ciclos de voo e o número de horas de voo. Os componentes individuais das aeronaves envelhecem de forma diferente e alguns dos fatores de envelhecimento são a fadiga derivada de ciclos repetitivos, o desgaste, a deterioração e a corrosão. Estes fatores podem ser motivo de importante preocupação do ponto de vista da segurança se não forem corretamente geridos ao longo da vida útil da aeronave. A experiência de serviço demonstrou a necessidade de atualizar continuamente os conhecimentos sobre a integridade estrutural das aeronaves antigas. Por conseguinte, devem ser introduzidos no Regulamento (UE) 2015/640 novos requisitos para manter atualizados os conhecimentos sobre os fatores de envelhecimento com base na experiência operacional em tempo real e recorrendo a ferramentas modernas de análise e ensaio.
- (4) Estes requisitos em matéria de envelhecimento das aeronaves devem assegurar que os titulares de certificações de conceção produzem os dados, além de seguirem os procedimentos, as instruções e os manuais necessários para evitar falhas da estrutura envelhecida devido à corrosão e à fadiga, disponibilizando-os aos operadores. Para o efeito, deve exigir-se aos titulares de certificações de conceção que desenvolvam um programa completo de integridade contínua estrutural por tipo de aeronave e que avaliem as alterações existentes e as conceções de reparação do ponto de vista da tolerância aos danos. Por outro lado, os operadores devem ser obrigados a incorporar esses dados nos seus programas de manutenção, equacionando simultaneamente os efeitos adversos das alterações e reparações em cada célula e os respetivos requisitos de manutenção.

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

<sup>(2)</sup> Regulamento (UE) 2015/640, de 23 de abril de 2015, relativo a especificações de aeronavegabilidade adicionais para um determinado tipo de operações e que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012 (JO L 106 de 24.4.2015, p. 18).

- (5) A fim de assegurar que os dados, procedimentos, instruções e manuais produzidos com base nesses novos requisitos são também utilizados na manutenção de grandes aviões, o ponto M.A.302 do anexo I do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 <sup>(3)</sup> deverá remeter para os requisitos previstos na parte 26 do anexo I do Regulamento (UE) 2015/640.
- (6) Atualmente, existem várias centenas de grandes aviões equipados com compartimentos de carga ou bagagem da classe D registados nos Estados-Membros. Considera-se que o risco de incêndios incontroláveis neste tipo de compartimentos é elevado, nomeadamente tendo em conta que o transporte de baterias de lítio nos compartimentos de carga ou bagagem aumentou nos últimos anos, juntamente com o risco identificado de fuga térmica nas pistas e de deflagração de incêndios subsequentes relacionados com essas baterias.
- (7) Em setembro de 2007, a Agência introduziu novas normas de conceção destinadas a suprimir os compartimentos de carga ou bagagem da classe D das especificações de certificação para grandes aviões. Essas normas visam atenuar o risco de ferimentos graves ou de morte em caso de incêndios durante o voo que deflagrem no compartimento de carga ou bagagem. Porém, aplicam-se somente aos grandes aviões certificados com base em pedidos apresentados em data posterior a setembro de 2007. Tendo em conta que alguns grandes aviões podem não cumprir essas normas e tendo devidamente em conta a natureza e o risco das operações com grandes aviões, essas normas devem passar a aplicar-se a todos os grandes aviões em serviço certificados pela Agência.
- (8) Nas últimas décadas, as saídas de pista contribuíram significativamente para os acidentes em todo o mundo, constituindo um risco significativo para a segurança da aviação. O Relatório Anual de Segurança da AESA de 2018 identifica as saídas de pista como um dos dois principais fatores de risco. Além disso, as saídas de pista representam 30 % dos acidentes não mortais durante o mesmo período, para a mesma população. O número de ocorrências de saídas de pista durante as aterragens aumentou proporcionalmente ao aumento do tráfego. Uma vez que o tráfego aéreo deverá continuar a aumentar a nível mundial, e na Europa, o número de saídas de pistas poderá também sofrer um novo aumento se não forem tomadas medidas adequadas.
- (9) Em janeiro de 2020, a Agência introduziu novas normas de conceção para a instalação de sistemas de apoio às tripulações de voo na sua tomada de decisões durante a aproximação e a aterragem. Essas normas visam atenuar o risco de saída de pista durante a aterragem. Tendo devidamente em conta a natureza e o risco das operações com grandes aviões, as novas normas devem passar a aplicar-se a todos os grandes aviões certificados pela Agência.
- (10) Por conseguinte, os Regulamentos (UE) n.º 1321/2014 e (UE) 2015/640 devem ser alterados em conformidade. Tendo em conta o atual surto de COVID-19, foi incluído um período de transição para evitar encargos adicionais para o setor durante esta crise e para facilitar o cumprimento das novas regras e dos novos procedimentos introduzidos pelo presente regulamento.
- (11) As medidas previstas no presente regulamento têm por base os pareceres n.º 12/2016 <sup>(4)</sup> e n.º 04/2019 <sup>(5)</sup> emitidos pela Agência em conformidade com o artigo 76.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1139.
- (12) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité a que se refere o artigo 127.º, n.º 3, do Regulamento (UE) 2018/1139,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

#### Artigo 1.º

O anexo I (parte M) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 é alterado em conformidade com o anexo I do presente regulamento.

<sup>(3)</sup> Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas (JO L 362 de 17.12.2014, p. 1).

<sup>(4)</sup> Parecer n.º 12/2016: Envelhecimento de estruturas das aeronaves.

<sup>(5)</sup> Parecer n.º 04/2019: Redução das saídas de pista e compartimentos de classe D

## Artigo 2.º

O Regulamento (UE) 2015/640 é alterado do seguinte modo:

(1) O artigo 1.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 1.º

**Objeto e âmbito de aplicação**

1. O presente regulamento estabelece especificações de aeronavegabilidade adicionais em matéria de aeronavegabilidade permanente e melhoria da segurança das aeronaves.
2. O presente regulamento é aplicável a:
  - a) Operadores de:
    - i) aeronaves matriculadas num Estado-Membro;
    - ii) aeronaves matriculadas em países terceiros e utilizadas por operadores cujas operações são supervisionadas por um Estado-Membro;
  - b) titulares de certificados-tipo, de certificados-tipo restritos, de certificados-tipo suplementares ou de aprovações de projetos de reparação aprovados pela Agência em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão \* ou considerados como tendo sido emitidos em conformidade com o artigo 3.º do mesmo regulamento;
  - c) requerentes de certificados-tipo ou de certificados-tipo restritos para grandes aeronaves de turbina, cujos pedidos tenham sido apresentados antes de 1 de janeiro de 2019 e aos quais tenham sido emitidos certificados após em 26 de agosto de 2020 quando especificado no anexo I (parte 26).

\* Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão, de 3 de agosto de 2012, que estabelece as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projeto e produção (JO L 224 de 21.8.2012, p. 1).»;

(2) No artigo 2.º, são aditadas as seguintes alíneas e) a o):

- e) «Limite de validade» (LOV), no contexto dos dados de engenharia que servem de suporte ao programa de manutenção estrutural, um período de tempo, indicado como o número total de horas de voo ou de ciclos de voo acumulados, ou ambos, durante os quais se demonstra que a aeronave não sofrerá danos devidos à fadiga generalizada;
- f) «Secção relativa às limitações de aeronavegabilidade» (ALS), secção incluída nas instruções relativas à aeronavegabilidade permanente, tal como requerido nos pontos 21.A.61, 21.A.107 e 21.A.120A do anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012, que contém limitações de aeronavegabilidade, estabelecendo os prazos de substituição obrigatória, os intervalos de inspeção e os procedimentos de inspeção correspondentes;
- g) «Programa de prevenção e controlo da corrosão» (CPCP), um documento que reflete uma abordagem sistemática para prevenir e controlar a corrosão na estrutura primária de uma aeronave, consistindo em tarefas básicas relacionadas com a corrosão, incluindo inspeções, áreas abrangidas por essas tarefas, níveis de corrosão e prazos de conformidade definidos (limiares de aplicação e intervalos de frequência). O titular do certificado-tipo estabelece um CPCP de base, que pode ser adaptado pelos operadores com vista a integrar um CPCP num programa de manutenção específico para as suas operações;
- h) «Danos inerentes à fadiga generalizada» (WFD), a coexistência de várias fissuras em locais múltiplos da estrutura da aeronave, com dimensões e quantidades tais que a estrutura já não satisfaz os critérios de resistência em termos de segurança contra falhas críticas ou resistência residual, utilizados para a sua certificação;
- i) «Estrutura de base», a estrutura concebida nos termos do certificado-tipo para esse modelo de avião (ou seja, a «configuração do modelo da aeronave tal como no momento da entrega»);
- j) «Estrutura de base crítica no que se refere à fadiga» (FCBS), a estrutura de base de uma aeronave classificada pelo titular do certificado-tipo como estrutura crítica no que se refere à fadiga;
- k) «Estrutura crítica no que se refere à fadiga modificada» (FCMS), qualquer estrutura da aeronave, crítica no que refere à fadiga, introduzida ou afetada por uma alteração do seu projeto de tipo, que não constasse já como parte da estrutura de base crítica da aeronave;

- l) «Avaliação da tolerância aos danos» (DTE), um processo conducente à determinação das medidas de manutenção necessárias para detetar ou prevenir a fissuração resultante da fadiga, suscetível de contribuir para uma falha catastrófica. Quando aplicada a reparações e alterações, a DTE inclui uma avaliação da reparação ou alteração e da estrutura crítica no que se refere à fadiga, afetada por essa reparação ou alteração;
  - m) «Inspeção da tolerância aos danos» (DTI), um requisito documentado de inspeção ou outro tipo de ação de manutenção desenvolvido pelo titular de um certificado-tipo ou de um certificado-tipo restrito, na sequência de uma avaliação da tolerância aos danos. A DTI inclui as áreas a inspecionar, o método de inspeção, os procedimentos de inspeção (incluindo as várias etapas da inspeção sequencial e os critérios de aceitação e rejeição), o limiar de inspeção e quaisquer intervalos repetitivos associados a essas inspeções. As DTI podem igualmente especificar medidas de manutenção, como a substituição, reparação ou alteração;
  - n) «Orientações para a avaliação da reparação» (REG), processo estabelecido pelo titular do certificado que contém orientações que se destinam aos operadores para a realização de inspeções de tolerância aos danos que incidam sobre reparações que afetem a estrutura crítica no que se refere à fadiga, com o intuito de garantir a integridade contínua estrutural de todas as reparações relevantes;
  - o) «Estrutura crítica no que se refere à fadiga» («FCS»), estrutura de uma aeronave suscetível de fissuração resultante da fadiga que possa dar origem a uma situação de falha catastrófica do avião.»;
- (3) O anexo I (parte 26) é alterado em conformidade com o anexo II do presente regulamento.

### Artigo 3.º

#### **Entrada em vigor e aplicação**

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é aplicável a partir de 26 de fevereiro de 2021, com exceção do ponto 4 do anexo II, que é aplicável a partir de 26 de agosto de 2023.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 5 de agosto de 2020

*Pela Comissão*  
*A Presidente*  
Ursula VON DER LEYEN

*ANEXO I*

No anexo I (parte M), secção M.A.302, alínea d), do Regulamento (UE) n.º 1321/2014, é aditado o seguinte ponto 3):

«3) as disposições aplicáveis do anexo I (parte 26) do Regulamento (UE) 2015/640.».

---

## ANEXO II

O anexo I (parte 26) do Regulamento (UE) 2015/640 é alterado do seguinte modo:

1) O índice passa a ter a seguinte redação:

## «ANEXO I

**Parte 26****ESPECIFICAÇÕES DE AERONAVEGABILIDADE ADICIONAIS PARA AS OPERAÇÕES**

## ÍNDICE

## SUBPARTE A — DISPOSIÇÕES GERAIS

- 26.10 Autoridade competente
- 26.20 Equipamento temporariamente inoperante
- 26.30 Demonstração de conformidade

## SUBPARTE B — GRANDES AVIÕES

- 26.50 Assentos, camas, cintos de segurança e arneses
- 26.60 Aterragens de emergência — condições dinâmicas
- 26.100 Localização das saídas de emergência
- 26.105 Acesso às saídas de emergência
- 26.110 Marcação das saídas de emergência
- 26.120 Iluminação interior de emergência e funcionamento das luzes de emergência
- 26.150 Interior dos compartimentos
- 26.155 Inflamabilidade dos revestimentos do compartimento de carga
- 26.156 Materiais de isolamento térmico e acústico
- 26.157 Conversão dos compartimentos de classe D
- 26.160 Proteção contra incêndios nos lavabos
- 26.170 Extintores
- 26.200 Avisador sonoro do trem de aterragem
- 26.205 Sistemas de alerta e de aviso de saída da pista
- 26.250 Sistemas de operação das portas do compartimento da tripulação de voo — incapacitação de um membro da tripulação
- 26.300 Programa de integridade contínua estrutural para as estruturas de aviões envelhecidas — requisitos gerais
- 26.301 Plano de conformidade para os titulares de TC(R)
- 26.302 Avaliação da fadiga e da tolerância aos danos
- 26.303 Limite de Validade
- 26.304 Programa de prevenção e controlo da corrosão
- 26.305 Validade do programa de integridade contínua estrutural
- 26.306 Estrutura de base crítica no que se refere à fadiga
- 26.307 Dados sobre tolerância aos danos para as alterações existentes da estrutura crítica no que se refere à fadiga
- 26.308 Dados sobre tolerância aos danos para as reparações existentes da estrutura crítica no que se refere à fadiga
- 26.309 Orientações para a avaliação da reparação
- 26.330 Dados sobre tolerância aos danos para os certificados-tipo suplementares (STC), outras alterações importantes e reparações existentes que afetem essas alterações ou STC
- 26.331 Plano de conformidade para os titulares de STC

- 26.332 Identificação das alterações que afetam a estrutura crítica no que se refere à fadiga
- 26.333 Dados sobre tolerância aos danos para STC e reparações dos STC certificados em 1 de setembro de 2003 ou posteriormente a essa data
- 26.334 Dados sobre tolerância aos danos para STC e outras alterações e reparações dessas alterações certificadas antes de 1 de setembro de 2003
- 26.370 Funções de aeronavegabilidade permanente e programa de manutenção das aeronaves

SUBPARTE C — GRANDES HELICÓPTEROS

26.400 Extintores

Apêndice I — Lista de modelos de avião não sujeitos a determinadas disposições do anexo I (parte 26);»

2) o ponto 26.10 passa a ter a seguinte redação:

**«26.10 Autoridade competente**

- a) Para efeitos do presente anexo, a autoridade competente a que os operadores devem demonstrar a conformidade com os requisitos do presente anexo de uma aeronave cuja conceção já tenha sido certificada é a autoridade designada pelo Estado-Membro no qual o operador tem o seu estabelecimento principal.
- b) Para efeitos do presente anexo, a autoridade competente a que os titulares de certificados-tipo (TC), TC restritos, certificados-tipo suplementares (STC), alterações e aprovações de projetos de reparação têm de demonstrar a conformidade com os requisitos do presente anexo dos certificados-tipo (TC), dos TC restritos, dos certificados-suplementares (STC), das alterações e dos projetos de reparação existentes é a Agência.»;

3) O ponto 26.30 é alterado do seguinte modo:

a) As alíneas a) e b), passam a ter a seguinte redação:

- «a) De acordo com o artigo 76.º, n.º 3, do Regulamento (UE) 2018/1139, a Agência deve elaborar especificações de certificação como meio normalizado para demonstrar a conformidade dos produtos com o presente anexo. As especificações de certificação devem ser suficientemente pormenorizadas e específicas para indicar em que condições a conformidade com o exigido no presente anexo pode ser demonstrada.
- b) Os operadores e titulares de um certificado-tipo, de um certificado-tipo restrito, de um certificado-tipo suplementar ou de uma certificação de conceção de alteração ou de reparação podem demonstrar a conformidade com os requisitos do presente anexo, mediante o cumprimento de um dos seguintes requisitos:
- i) as especificações emitidas pela Agência nos termos da alínea a) da presente subalínea ou as especificações de certificação equivalentes emitidas pela Agência ao abrigo da secção 21.B.70 do anexo I do Regulamento (UE) n.º 748/2012;
- ii) normas técnicas que ofereçam um nível de segurança equivalente ao das incluídas nessas especificações de certificação.»

b) É aditada a seguinte alínea c):

- «c) Os titulares de um certificado-tipo, de um certificado-tipo restrito, de um certificado-tipo suplementar ou de uma certificação de conceção de alteração ou de reparação devem disponibilizar a cada operador conhecido dos aviões todas as alterações às “Instruções para a Aeronavegabilidade Permanente” (ICA) necessárias para demonstrar a conformidade com o presente anexo. Para efeitos do presente regulamento, as ICA incluem também inspeções de tolerância aos danos (DTI), orientações para a avaliação da reparação (REG), um programa de prevenção e controlo da corrosão de base (CPCP) e uma lista das estruturas críticas no que se refere à fadiga (FCS) e secções relativas à limitação da aeronavegabilidade (ALS).»;

4) É aditado o ponto 26.157 com a seguinte redação:

**«26.157 Conversão dos compartimentos da classe D**

Os operadores de grandes aviões utilizados no transporte aéreo comercial, de tipo certificado em 1 de janeiro de 1958 ou posteriormente a essa data, devem assegurar que:

- a) No caso dos aviões cujo transporte envolva o transporte de passageiros, cada compartimento de carga ou bagagem de classe D, independentemente do seu volume, cumpra as especificações de certificação aplicáveis a um compartimento da classe C;
- b) No caso dos aviões cujo transporte implique o transporte de carga, cada compartimento de carga da classe D, independentemente do seu volume, cumpra as especificações de certificação aplicáveis a um compartimento da classe C ou da classe E.»;

5) É aditado o ponto 26.205 com a seguinte redação:

**«26.205 Sistema de alerta e de aviso de saída da pista**

- a) Os operadores de grandes aviões utilizados no transporte aéreo comercial devem assegurar que todos os aviões cujo certificado individual de aeronavegabilidade tenha sido emitido pela primeira vez em ou após 1 de janeiro de 2025, dispõem de um sistema de alerta e de aviso de saída de pista.
  - b) Este sistema deve ser concebido de modo a reduzir o risco de uma saída longitudinal da pista durante a aterragem, alertando a tripulação de voo, a bordo e em terra, para o risco de o avião não parar dentro da distância disponível até ao fim da pista.»;
- 6) São inseridos os seguintes pontos 26.300, 26.301, 26.302, 26.303, 26.304, 26.305, 26.306, 26.307, 26.308, 26.309, 26.330, 26.331, 26.332, 26.333, 26.334 e 26.370:

**«26.300 Programa de integridade contínua estrutural para as estruturas de aviões envelhecidas — requisitos gerais**

- a) O titular de um certificado-tipo (TC) ou de um TC restrito para um grande avião de turbina certificado em 1 de janeiro de 1958, ou posteriormente a essa data, cujo pedido de TC tenha sido apresentado antes de 1 de janeiro de 2019, deverá estabelecer um programa de integridade contínua estrutural para as estruturas de avião envelhecidas, que cumpra os requisitos estabelecidos nos pontos 26.301 a 26.309.
- b) A alínea a) não é aplicável a um modelo de avião para o qual tenha sido emitido um certificado-tipo antes de 26 de fevereiro de 2021 e que cumpra qualquer uma das seguintes condições:
  - i) consta do quadro A.1 do apêndice 1 do presente anexo;
  - ii) deixou de ser operado após 26 de fevereiro de 2021;
  - iii) não foi certificado para realizar operações civis com uma carga útil ou passageiros;
  - iv) foi-lhe emitido um TC restrito antes de 26 de fevereiro de 2021 em conformidade com os requisitos de tolerância aos danos, desde que não seja operado para além de 75% do seu objetivo de serviço de conceção e que seja operado principalmente em apoio da operação de fabrico dos titulares da certificação;
  - v) foi-lhe emitido um TC restrito e foi concebido principalmente para combate de incêndios;

As exceções previstas na alínea b), subalíneas ii) a v), só são aplicáveis depois de o titular de um certificado-tipo (TC) ou de um TC restrito apresentar à Agência antes de 27 de maio de 2021, para aprovação, uma lista que identifique o tipo e os modelos, variações ou números de série do avião, indicando as razões pelas quais o avião foi incluído nessa lista.

- c) Para um modelo de avião para o qual tiver sido emitido um primeiro certificado-tipo pela primeira vez antes de 26 de fevereiro de 2021 e para o qual uma alteração ou reparação existente não esteja nem venha a estar incorporada em nenhum avião em serviço em 26 de fevereiro de 2022 ou posteriormente, o ponto 26.307, alínea a), subalíneas ii) e iii), e o ponto 26.308, alínea a), subalínea ii), não se aplicam se, antes de 26 de fevereiro de 2022, o titular de um certificado-tipo (TC) ou de um TC restrito apresenta à Agência, para aprovação, a lista de todas as alterações e reparações.

**26.301 Plano de conformidade para os titulares de TC(R)**

- a) O titular de um certificado-tipo (TC) ou de um TC restrito para um grande avião de turbina certificado a 1 de janeiro de 1958, ou posteriormente a essa data, cujo pedido de TC tenha sido apresentado antes de 1 de janeiro de 2019, deve:
  - i) estabelecer um plano de conformidade para a integridade contínua estrutural que descreva a demonstração planeada da conformidade com os requisitos estabelecidos nos pontos 26.302 a 26.309;
  - ii) apresentar à Agência o plano de conformidade para a integridade contínua estrutural referido na subalínea i) antes de 27 de maio de 2021, para aprovação.
- b) O requerente de um TC ou de um TC restrito, referido no artigo 1.º, n.º 2, alínea c), deve:
  - i) estabelecer um plano de conformidade para a integridade contínua estrutural que descreva a demonstração planeada da conformidade com os requisitos estabelecidos nos pontos 26.303 a 26.306;
  - ii) apresentar à Agência o plano de conformidade para a integridade contínua estrutural referido na subalínea i) antes de 27 de maio de 2021 ou, se esta for posterior, antes da emissão do certificado, para aprovação.

### 26.302 Avaliação de fadiga e de tolerância aos danos

- a) O titular de um certificado-tipo (TC) ou de um TC restrito, no caso de um grande avião de turbina certificado para o transporte de 30 passageiros ou mais, ou com uma capacidade de carga útil de 3 402 kg (7 500 lbs) ou superior, certificado em 1 de janeiro de 1958, ou posteriormente a essa data, cujo pedido de certificado-tipo tenha sido apresentado antes de 1 de janeiro de 2019, deve efetuar uma avaliação da fadiga e de tolerância aos danos da estrutura do avião e desenvolver uma DTI que evite falhas catastróficas devidas à fadiga durante a vida útil do avião.
- b) Se a documentação que descreve a DTI a que se refere a alínea a) já tiver sido aprovada pela Agência em conformidade com o anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012, o titular de um TC ou de um TC restrito deve apresentar essa documentação à Agência antes de 26 de fevereiro de 2023, para aprovação.

### 26.303 Limite de validade

- a) O titular de um certificado-tipo (TC) ou de um TC restrito para um grande avião de turbina certificado a 1 de janeiro de 1958, ou posteriormente a essa data, cujo pedido de TC tenha sido apresentado antes de 1 de janeiro de 2019, certificado com um peso máximo à descolagem (MTOW) superior a 34 019 kg (75 000 lbs), deve:
  - i) estabelecer um limite de validade (LOV) e incluir o LOV numa ALS alterada;
  - ii) identificar ações de manutenção existentes e novas das quais o LOV dependa, e desenvolver as informações de serviço necessárias para que os operadores possam executar essas ações de manutenção e apresentar à Agência as informações sobre o serviço para as ações de manutenção, de acordo com um calendário vinculativo acordado com a Agência.

As configurações estruturais do avião a avaliar para efeitos de estabelecimento do LOV devem incluir todas as variações dos modelos e derivados aprovados no âmbito do TC antes de 26 de fevereiro de 2021, bem como todas as mudanças estruturais e substituições das estruturas dos referidos aviões exigidas por uma diretiva de aeronavegabilidade emitida antes de 26 de fevereiro de 2021.

Em derrogação ao disposto na alínea a), subalínea ii), não é exigido ao titular de um certificado-tipo (TC) ou de um TC restrito para um grande avião de turbina que apresente à Agência as informações de serviço relativas a uma ação de manutenção aplicável a um modelo de avião que deixará de ser operado após a data prevista para a prestação das informações relativas a essa ação de manutenção. Para que esta derrogação produza efeitos, o titular de um certificado-tipo (TC) ou de um TC restrito deve informar a Agência, o mais tardar, na data em que o modelo de avião deixa de ser operado.

- b) O titular do certificado-tipo (TC) ou de um TC restrito deve apresentar à Agência, para aprovação, o LOV estabelecido em conformidade com a alínea a) e a alteração da ALS referida na mesma alínea, juntamente com o prazo vinculativo, antes do termo dos prazos estabelecidos nas subalíneas i) a iii):
  - i) 26 de agosto de 2022 para a estrutura crítica no que se refere à fadiga, com uma base de certificação que não inclui uma avaliação da tolerância aos danos;
  - ii) 26 de fevereiro de 2026 para uma estrutura de avião sujeita a um ensaio contínuo de fadiga à data de aplicabilidade do presente regulamento de alteração;
  - iii) 26 de fevereiro de 2025 para todas as outras estruturas do avião.
- c) O requerente de um TC ou de um TC restrito, tal como referido no artigo 1.º, n.º 2, alínea c), para um grande avião de turbina com uma massa máxima à descolagem superior a 34 019 kg (75 000 lbs), deve:
  - i) estabelecer um limite de validade (LOV) e incluir o LOV numa ALS;
  - ii) identificar ações de manutenção existentes e novas das quais o LOV dependa, e desenvolver as informações de serviço necessárias para que os operadores possam executar essas ações de manutenção e apresentar à Agência as informações sobre o serviço para as ações de manutenção, de acordo com um calendário vinculativo acordado com a Agência.
- d) O requerente de um TC ou de um TC restrito, tal como referido no artigo 1.º, n.º 2, alínea c), deve submeter à Agência, para aprovação, o LOV, estabelecido em conformidade com a alínea c), bem como a ALS a que se refere a mesma alínea, juntamente com o prazo vinculativo.
- e) São aplicáveis os seguintes prazos para as obrigações referidas na alínea d)
  - i) antes da data aprovada pela Agência no plano do requerente para a conclusão dos ensaios e análises de qualquer estrutura do avião que exija novos ensaios de fadiga em grande escala para apoiar o estabelecimento da LOV;
  - ii) Antes de 26 de fevereiro de 2025 para todas as outras estruturas do avião.

**26.304 Programa de prevenção e controlo da corrosão**

- a) O titular de um certificado-tipo (TC) ou de um TC restrito para um grande avião de turbina certificado a 1 de janeiro de 1958, ou posteriormente a essa data, cujo pedido de TC tenha sido apresentado antes de 1 de janeiro de 2019, deve estabelecer um programa de prevenção e controlo da corrosão de base (CPCP).
- b) Salvo se o CPCP de base previsto na alínea a) já tiver sido aprovado pela Agência em conformidade com a secção 21. A.3B, alínea c), ponto 1, do anexo 1 do Regulamento (UE) n.º 748/2012, ou num relatório do comité de revisão da manutenção (MRBR) aprovado pela Agência, o titular de um certificado-tipo (TC) ou de um TC restrito deve apresentar o CPCP à Agência antes de 26 de fevereiro de 2023, para aprovação.
- c) O requerente de TC ou de um TC restrito, tal como referido no artigo 1.º, n.º 2, alínea c), para um grande avião de turbina deve estabelecer um programa de prevenção e controlo da corrosão de base (CPCP) previamente à emissão do TC.

**26.305 Validade do programa de integridade contínua estrutural**

- a) O titular de um certificado-tipo (TC) ou de um TC restrito para um grande avião de turbina certificado em 1 de janeiro de 1958, ou posteriormente a essa data, cujo pedido de TC tenha sido apresentado antes de 1 de janeiro de 2019, deve estabelecer e adotar um procedimento que assegure a validade do programa de integridade contínua estrutural ao longo da totalidade da vida útil do avião, tendo em conta a experiência de serviço e as operações em curso.
- b) O titular de um certificado-tipo (TC) ou de um TC restrito deve apresentar à Agência uma descrição do processo referido na alínea a) antes de 26 de fevereiro de 2023 para aprovação. O titular de um certificado-tipo (TC) ou de um TC restrito deve aplicar o procedimento no prazo de 6 meses após a sua aprovação pela Agência.
- c) O requerente de um certificado-tipo (TC) ou de um TC restrito, tal como referido no artigo 1.º, n.º 2, alínea c), para um grande avião de turbina, deve estabelecer e aplicar um procedimento que garanta que o programa de integridade estrutural continua a ser válido durante toda a vida útil do avião, tendo em conta a experiência de serviço e as operações em curso. Deve apresentar à Agência uma descrição do procedimento antes de 26 de fevereiro de 2023, ou antes da emissão do certificado, consoante o que ocorrer mais tarde, para aprovação, e deve implementar o procedimento no prazo de 6 meses após a sua aprovação pela Agência.

**26.306 Estrutura de base crítica no que se refere à fadiga**

- a) O titular de um certificado-tipo (TC) ou de um TC restrito para um grande avião de turbina certificado em 1 de janeiro de 1958, ou posteriormente a essa data, cujo pedido de TC tenha sido apresentado antes de 1 de janeiro de 2019, e certificado para o transporte de 30 ou mais passageiros, ou com uma capacidade de carga útil de 3 402 kg (7 500 libras) ou mais, deve identificar e enumerar as estruturas de base críticas no que se refere à fadiga (FCBS) para todas as variações dos modelos de avião e derivados incluídos no TC ou no TC restrito.
- b) O titular de um certificado-tipo (TC) ou de um TC restrito deve apresentar à Agência a lista das estruturas referida na alínea a) antes de 26 de agosto de 2021 para aprovação.
- c) Após a aprovação da lista referida na alínea a) pela Agência, o titular de um certificado-tipo (TC) ou de um TC restrito disponibilizá-la-á aos operadores e às pessoas obrigadas a cumprir o disposto nos pontos 26.330 e 26.370.
- d) O requerente de um TC ou de um TC restrito, tal como referido no artigo 1.º, n.º 2, alínea c), para um grande avião de turbina a certificar para o transporte de 30 ou mais passageiros, ou com uma capacidade de carga útil de 3 402 kg (7 500 libras), ou mais, deve identificar e enumerar as estruturas de base críticas no que se refere à fadiga (FCBS) para todas as variações dos modelos de avião e derivados incluídos no TC ou no TC restrito. Deve apresentar a lista dessas estruturas à Agência antes de 26 de agosto de 2021 ou antes da emissão do certificado, consoante o que ocorra mais tarde, para aprovação.
- e) Após a aprovação da lista referida na alínea d) pela Agência, o titular de um certificado-tipo (TC) ou de um TC restrito, tal como referido no artigo 1.º, n.º 2, alínea c), disponibilizá-la-á aos operadores e às pessoas obrigadas a cumprir o disposto no ponto 26.370.

**26.307 Dados sobre a tolerância aos danos para as alterações existentes da estrutura crítica no que se refere à fadiga**

- a) O titular de um certificado-tipo (TC) ou de um TC restrito para um grande avião de turbina certificado em 1 de janeiro de 1958, ou posteriormente a essa data, para o transporte de 30 passageiros ou mais, ou com uma capacidade de carga útil de 3 402 kg (7 500 lbs), ou mais, para as alterações e a estrutura crítica no que se refere à fadiga modificada (FCMS) existente em 26 de fevereiro de 2021 deve:
  - i) analisar as alterações de projeto existentes (alterações de projeto) e identificar todas as alterações que afetem a FCBS em conformidade com o ponto 26.306;

- ii) para cada alteração identificada em conformidade com a alínea a), subalínea i), identificar qualquer estrutura crítica no que se refere à fadiga modificada correlata (FCMS);
- iii) para cada alteração identificada nos termos da alínea a), subalínea i), proceder a uma avaliação da tolerância aos danos e estabelecer e documentar as inspeções de tolerância aos danos correlatas;
- b) O titular de um certificado-tipo (TC) ou de um TC restrito deve apresentar à Agência a lista de todas as estruturas críticas no que se refere à fadiga modificadas (FCMS), identificadas em conformidade com a alínea a), subalínea ii), antes de 26 de fevereiro de 2022, para aprovação;
- c) O titular de um certificado-tipo (TC) ou de um TC restrito deve apresentar à Agência os dados sobre tolerância aos danos, incluindo a DTI, resultantes da avaliação efetuada em conformidade com a alínea a), subalínea iii), antes de 26 de agosto de 2022, para aprovação;
- d) Após a aprovação pela Agência da lista de FCMS submetida em conformidade com a alínea b), o titular de um certificado-tipo (TC) ou de um TC restrito deve disponibilizar essa lista aos operadores e às pessoas responsáveis pelo cumprimento do disposto nos pontos 26.330 e 26.370.

#### **26.308 Dados sobre tolerância aos danos para a reparação existente da estrutura crítica no que se refere à fadiga**

- a) O titular de um certificado-tipo (TC) ou de um TC restrito para um grande avião de turbina certificado em 1 de janeiro de 1958, ou posteriormente a essa data, para o transporte de 30 passageiros ou mais, ou com uma capacidade de carga útil de 3 402 kg (7 500 lbs), ou mais, para as alterações publicadas existentes em 26 de fevereiro de 2021 deve:
  - i) rever os dados relativos à reparação e identificar cada uma das reparações especificadas nos dados que afetem a estrutura de base crítica no que se refere à fadiga, e a estrutura crítica no que se refere à fadiga modificada identificada em conformidade com o ponto 26.306, alínea a), e o ponto 26.307, alínea a), subalínea ii);
  - ii) efetuar uma avaliação da tolerância aos danos para cada reparação identificada em conformidade com a alínea a), subalínea i), a menos que tal já tenha sido anteriormente realizado.
- b) O titular de um certificado-tipo (TC) ou de um TC restrito deve apresentar à Agência os dados sobre tolerância aos danos, incluindo a DTI, resultantes da avaliação efetuada em conformidade com a alínea a), subalínea iii), antes de 26 de maio de 2022, para aprovação, a menos que já tenham sido aprovados em conformidade com o anexo I (parte 21), ponto 21.A.435, alínea b), ponto 2, do Regulamento (UE) n.º 748/2012 antes de 26 de agosto de 2022.

#### **26.309 Orientações para a avaliação da reparação**

- a) O titular de um certificado-tipo (TC) ou de um TC restrito para um grande avião de turbina certificado em 1 de janeiro de 1958, ou posteriormente a essa data, para o transporte de 30 passageiros ou mais, ou com uma capacidade de carga útil de 3 402 kg (7 500 lbs), ou mais, para o qual o TC ou o TC restrito tenha sido emitido antes de 11 de janeiro de 2008, deve elaborar orientações para a avaliação da reparação (REG) destinadas a estabelecer:
  - i) um processo de realização de inquéritos sobre o avião afetado que permita a identificação e documentação de todas as reparações existentes que afetem a estrutura crítica no que se refere à fadiga, identificada em conformidade com o ponto 26.306, alínea a), e com o ponto 26.307, alínea a), subalínea ii);
  - ii) um processo que permita aos operadores obter uma DTI para as reparações identificadas em conformidade com a alínea a), subalínea i);
  - iii) um calendário de execução que preveja prazos para a realização de inquéritos aos aviões, a obtenção de DTI e a integração das DTI no programa de manutenção do operador do avião.
- b) O titular de um TC ou de um TC restrito deve apresentar à Agência as orientações para a avaliação da reparação, elaboradas em conformidade com a alínea a) antes de 26 de fevereiro de 2023, para aprovação;

#### **26.330 Dados sobre tolerância aos danos para os certificados-tipo suplementares (STC), outras alterações importantes e reparações existentes que afetem essas alterações ou STC**

- a) O titular de um STC, emitido antes de 26 de fevereiro de 2021 para uma grande alteração, ou um titular de uma grande alteração que tenha sido considerada certificada em conformidade com o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 748/2012, no caso de grandes aviões certificados em ou após 1 de janeiro de 1958 para o transporte de 30 ou mais passageiros ou com uma capacidade de carga útil de 3 402 kg (7 500 lbs) ou mais, deve apoiar os operadores obrigados a cumprir o disposto no ponto 26.370, alínea a), subalínea ii), abordando os efeitos adversos das alterações e reparações dessas alterações na estrutura do avião e cumprir os requisitos estabelecidos nos pontos 26.331 a 26.334.

- b) A alínea a) não se aplica às grandes alterações e grandes reparações de um modelo de avião certificado pela primeira vez antes de 26 de fevereiro de 2021 e que cumpra qualquer uma das seguintes condições:
- consta do quadro A.1 do apêndice 1;
  - deixou de ser operado após 26 de fevereiro de 2021;
  - não foi certificado para realizar operações civis com uma carga útil ou passageiros;
  - seja titular de um TC restrito e tenha sido certificado em conformidade com os requisitos de tolerância a danos, desde que não seja explorado para além de 75% do seu objetivo de serviço de conceção e que seja operado principalmente em apoio da operação de fabrico dos titulares do TC;
  - foi-lhe emitido um TC restrito e foi concebido principalmente para combate de incêndios;
- c) A alínea a) não se aplica às grandes alterações e grandes reparações de um modelo de avião certificado pela primeira vez antes de 26 de fevereiro de 2021, se as alterações ou reparações não estiverem nem vierem a estar incorporadas em nenhum avião em serviço em 26 de agosto de 2022 ou posteriormente.
- d) As exceções previstas nas subalíneas ii) a v), da alínea b), e na alínea c), só são aplicáveis depois de o titular da autorização de alteração apresentar à Agência uma lista de alterações que afetam a estrutura de base crítica no que se refere à fadiga, juntamente com informações que expliquem as razões pelas quais cada alteração foi incluída na lista, antes de 26 de fevereiro de 2022 para aprovação.

#### **26.331 Plano de Conformidade para os titulares de certificados-tipo suplementares**

O titular de uma certificação de alteração deve:

- estabelecer um plano de conformidade que satisfaça os requisitos dos pontos 26.332 a 26.334;
- apresentar à Agência o plano de conformidade referido na alínea a) antes de 25 de agosto de 2021, para aprovação.

#### **26.332 Identificação das alterações que afetam a estrutura crítica no que se refere à fadiga**

- O titular de uma certificação de alteração deve:
  - rever as alterações e identificar as alterações que afetam a estrutura de base crítica no que se refere à fadiga;
  - para cada alteração identificada em conformidade com a alínea a), subalínea i), identificar qualquer FCMS associada;
  - identificar as reparações publicadas que afetam cada alteração identificada nos termos da alínea a), subalínea i).
- O titular de uma certificação de alteração, emitida em 1 de setembro de 2003, ou posteriormente a essa data, deve elaborar e apresentar à Agência uma lista das alterações e de FCMS identificadas em conformidade com a alínea a), subalíneas i) e ii), antes de 26 de fevereiro de 2022, para aprovação, e, após a aprovação pela Agência, disponibilizar essa lista às pessoas e aos operadores obrigados a cumprir o disposto na alínea b), subalínea ii), do ponto 26.370.
- O titular de uma certificação de alteração emitida antes de 1 de setembro de 2003 deve:
  - elaborar e apresentar à Agência uma lista das alterações identificadas em conformidade com a alínea a), subalínea i), antes de 26 de fevereiro de 2022, para aprovação;
  - a pedido de um operador obrigado a cumprir o disposto no ponto 26.370, alínea a), subalínea ii), para uma alteração, identificar e enumerar as FCMS associadas à alteração e apresentar esses dados à Agência no prazo de 12 meses a contar do pedido do operador, para aprovação;
  - após a aprovação de quaisquer dados apresentados em conformidade com a alínea c), subalíneas i) e ii), disponibilizar esses dados às pessoas e aos operadores obrigados a cumprir o disposto na alínea b), subalínea ii), do ponto 26.370.

#### **26.333 Dados sobre tolerância aos danos para STC e reparações de STC certificadas em 1 de setembro de 2003 ou posteriormente a essa data**

- O titular de uma certificação de uma alteração emitida em 1 de setembro de 2003 ou posteriormente a essa data deve:
  - no que se refere às alterações e reparações publicadas, identificadas nos termos da subalínea i) da alínea a) do ponto 26.332 e da subalínea iii) da alínea a) do ponto 26.332, proceder a uma avaliação da tolerância aos danos;
  - estabelecer e documentar a inspeção de tolerância aos danos associada, a menos que já tenha sido efetuada;

- b) O titular de uma certificação de uma alteração deve apresentar à Agência os dados sobre tolerância aos danos resultantes da avaliação efetuada em conformidade com a alínea a), subalínea i), antes de 26 de fevereiro de 2023, para aprovação, exceto se já tiverem sido aprovados em conformidade com o ponto 21.B.111 do anexo I (parte 21) do Regulamento (UE) n.º 748/2012.
- c) Em derrogação à alínea b), no caso de alterações que não tenham um requisito de avaliação da tolerância aos danos na base de certificação, o titular da certificação da alteração identificada na alínea a) deve apresentar à Agência os dados sobre tolerância aos danos, resultantes da avaliação da tolerância aos danos efetuada em conformidade com a alínea a), nos seguintes prazos, consoante o que ocorrer mais tarde, para aprovação:
  - i) antes de um avião com essa alteração incorporada ser operado em conformidade com o anexo IV (parte CAT) do Regulamento (UE) n.º 965/2012 \*; ou
  - ii) antes de 26 de fevereiro de 2023.

#### **26.334 Dados sobre tolerância aos danos para STC e outras alterações e reparações dessas alterações aprovadas antes de 1 de setembro de 2003**

- a) O titular de uma certificação de uma alteração emitida antes de 1 de setembro de 2003 deve:
  - i) no que se refere às alterações e reparações publicadas identificadas nos termos da subalínea i) da alínea a) do ponto 26.332 e da subalínea ii) da alínea a) do ponto 26.332, proceder a uma avaliação da tolerância aos danos;
  - ii) estabelecer e documentar a inspeção de tolerância aos danos associada, a menos que já tenha sido efetuada;
- b) O titular de uma certificação de uma alteração deve apresentar à Agência os dados sobre tolerância aos danos resultantes da avaliação efetuada em conformidade com a alínea a), subalínea i), nos seguintes prazos, consoante o que ocorrer mais tarde, para aprovação:
  - i) antes de um avião com essa alteração incorporada ser operado em conformidade com o anexo IV (parte CAT) do Regulamento (UE) n.º 965/2012; ou
  - ii) antes de 26 de fevereiro de 2023.

#### **26.370 Funções de aeronavegabilidade permanente e programa de manutenção das aeronaves**

- a) Os operadores ou proprietários de grandes aviões de turbina certificados em 1 de janeiro de 1958 ou posteriormente a essa data devem assegurar a aeronavegabilidade permanente das estruturas dos aviões envelhecidas, elaborando o programa de manutenção da aeronave previsto no ponto M.A.302 do anexo I (parte M) do Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão \*\*, o qual deve incluir:
  - i) para os aviões certificados para o transporte de 30 ou mais passageiros, ou com uma capacidade de carga útil superior a 3 402 kg (7 500 lbs), um programa de inspeção com base na tolerância aos danos aprovado;
  - ii) para os aviões operados em conformidade com o anexo IV (parte CAT) do Regulamento (UE) n.º 965/2012 e certificados para o transporte de 30 ou mais passageiros ou com uma capacidade de carga útil superior a 3 402 kg (7 500 lbs), um meio para fazer face aos efeitos adversos que as reparações e as alterações possam ter sobre a estrutura crítica no que se refere à fadiga e as inspeções previstas na alínea a), subalínea i);
  - iii) para os aviões certificados com um peso máximo à descolagem (MTOW) superior a 34 019 kg (75 000 lbs), um LOV aprovado;
  - iv) um CPCP;
- b) Os prazos a seguir indicados aplicam-se à obrigação referida na alínea a):
  - i) O programa de manutenção da aeronave deve ser revisto de modo a cumprir os requisitos da alínea a), subalíneas i), ii) e iv) antes de 26 de fevereiro de 2024 ou antes de operar o avião, consoante o que ocorrer mais tarde;
  - ii) O programa de manutenção da aeronave deve ser revisto para cumprir os requisitos da alínea a), subalínea iii), antes de 26 de agosto de 2021, ou 6 meses após a publicação do LOV, ou antes de operar o avião, consoante o que ocorrer mais tarde;
- c) Para um modelo de avião certificado pela primeira vez antes de 26 de fevereiro de 2021 e:
  - i) deixou de ser operado após 26 de fevereiro de 2024, não sendo de aplicação as subalíneas i), ii) e iv) da alínea a);
  - ii) deixou de ser operado após 26 de agosto de 2021, não se aplica a alínea a), subalínea iii);

- iii) foi-lhe emitido um TC restrito antes de 26 de fevereiro de 2021 em conformidade com os requisitos de tolerância aos danos, desde que não seja operado para além de 75% do seu objetivo de serviço de conceção e que seja operado principalmente em apoio da operação de fabrico dos titulares da certificação, não sendo de aplicação as subalíneas i), ii), e iv) da alínea a);
- d) Para um modelo de avião com um certificado-tipo restrito emitido antes de 26 de fevereiro de 2021 e cujo objetivo primário seja o combate a incêndios, não se aplicam as subalíneas i) e ii) da alínea a).

\* Regulamento (UE) n.º 965/2012, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

\*\* Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas (JO L 362 de 17.12.2014, p. 1).»;

7) É aditado o apêndice 1, com a seguinte redação:

«Apêndice 1

**Lista dos modelos de avião não sujeitos a determinadas disposições do anexo I (parte 26)**

Quadro A.1

Titular de TC	Tipo	Modelos	Disposições do anexo I (parte 26) NÃO aplicáveis
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, 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, 700	26.301 a 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Mark 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 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, 25F	26.301 a 26.334

Titular de TC	Tipo	Modelos	Disposições do anexo I (parte 26) NÃO aplicáveis
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, 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»