Denne tekst tjener udelukkende som dokumentationsværktøj og har ingen retsvirkning. EU's institutioner påtager sig intet ansvar for dens indhold. De autentiske udgaver af de relevante retsakter, inklusive deres betragtninger, er offentliggjort i den Europæiske Unions Tidende og kan findes i EUR-Lex. Disse officielle tekster er tilgængelige direkte via linkene i dette dokument

►**B**

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) 2015/640

af 23. april 2015

om supplerende luftdygtighedsspecifikationer for en given type operationer og om ændring af forordning (EU) nr. 965/2012

(EUT L 106 af 24.4.2015, s. 18)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
►**M1**	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/133 af 28. januar 2019	L 25	14	29.1.2019
►**M2**	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/1159 af den 5. august 2020	L 257	14	6.8.2020
►**M3**	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/97 af 28. januar 2021	L 31	208	29.1.2021
►**M4**	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1254 af 19. juli 2022	L 191	47	20.7.2022
►**M5**	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2024/2954 af 29. november 2024	L 2954	1	2.12.2024

Berigtiget ved:

►**C1**	Berigtigelse, EUT L 304 af 24.11.2022, s. 108 (2022/1254)

▼B

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) 2015/640

af 23. april 2015

om supplerende luftdygtighedsspecifikationer for en given type operationer og om ændring af forordning (EU) nr. 965/2012

▼M2

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

1. Ved denne forordning fastsættes fælles supplerende luftdygtighedsspecifikationer i relation til den vedvarende luftdygtighed og sikkerhedsforbedringer for luftfartøjer.

▼M5

2. Denne forordning finder anvendelse på:

a) operatører af:

i) luftfartøjer, der er registreret i en medlemsstat, medmindre medlemsstaten har overdraget sit ansvar i henhold til Chicagokonventionen til et tredjeland, og luftfartøjet opereres af en luftfartøjsoperatør fra et tredjeland

ii) luftfartøjer, der er registreret i et tredjeland og opereres af en luftfartøjsoperatør, der er etableret eller har hjemsted eller hovedforretningssted i det område, som traktaterne finder anvendelse på

b) indehavere af et typecertifikat, et begrænset typecertifikat, et supplerende typecertifikat, en godkendelse af en konstruktionsændring eller en godkendelse af en reparationskonstruktion, som agenturet har udstedt i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 ([1]), eller som anses for at være udstedt i henhold til artikel 3 i nævnte forordning

c) ansøgere om et typecertifikat eller et begrænset typecertifikat for en stor flyvemaskine, for hvilken ansøgningen er indgivet før den 1. januar 2019, og som har fået udstedt certifikatet efter den 26. august 2020, hvis dette er angivet i bilag I (del-26).

▼B

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

a) »maksimal passagersædekonfiguration for operation«: den maksimale passagersædekonfiguration for et luftfartøj, ekskl. sæder til besætning, der er fastlagt til operationelle formål og angivet i driftshåndbogen

([1]) Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 af 3. august 2012 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer (EUT L 224 af 21.8.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj).

▼M5

b) »stor flyvemaskine«: en flyvemaskine, der har certificeringsspecifikationerne for store flyvemaskiner »CS-25« eller tilsvarende i sit certificeringsgrundlag

ba) »lille flyvemaskine«: en flyvemaskine, der har certificeringsspecifikationerne for flyvemaskiner i kategorien til normal flyvning »CS-23« eller tilsvarende i sit certificeringsgrundlag

c) »stor helikopter«: en helikopter, der har certificeringsspecifikationerne for store rotorluftfartøjer »CS-29« eller tilsvarende i sit certificeringsgrundlag

ca) »lille helikopter«: en helikopter, der har certificeringsspecifikationerne for små rotorluftfartøjer »CS-27« eller tilsvarende i sit certificeringsgrundlag

▼M4

cb) »lille helikopter af kategori A«: en lille helikopter, som har alle egenskaberne i kategori A, jf. definition nr. 17 i bilag I til forordning (EU) nr. 965/2012, og som i sit certificeringsgrundlag har de supplerende specifikationer, der er fastsat i certificeringsspecifikationerne for store rotorluftfartøjer (CS-29), som finder anvendelse i medfør af henvisningen i tillæg C til CS-27 eller tilsvarende

▼C1

cc) »konstruktionsbestemmende havforhold«: de havforhold, som ansøgeren til et typecertifikat eller et supplerende typecertifikat udvælger og anvender som grundlag for at påvise rotorfartøjets evne til at modstå kæntring og for efterfølgende at få denne evne certificeret i henhold til bestemmelserne om nødlanding på vand eller nødflydesystemer

▼M1

d) »flyvemaskine med lav belægning«: en flyvemaskine med en maksimal passagersædekonfiguration for operation på:

1) til og med 19 sæder eller

2) til og med en tredjedel af den typegodkendte flyvemaskines maksimale passagersædekapacitet som angivet i specifikationsbladet til flyvemaskinens typecertifikat (TCDS), forudsat at begge følgende betingelser er opfyldt:

a) det samlede antal passagersæder, der er godkendt til belægning under taxiing, start og landing overstiger ikke 100 pr. dæk

b) den maksimale passagersædekonfiguration for operation under taxiing, start og landing i ethvert område mellem to sæt nødudgange (eller ethvert endeområde) overstiger ikke en tredjedel af summen af passagersædetildelingerne for de to sæt nødudgange, der afgrænser området (baseret på passagersædetildelingen for hvert sæt nødudgange som defineret i flyvemaskinens gældende certificeringsgrundlag). Med henblik på at fastslå, om denne områdebaserede begrænsning er overholdt, antages det i tilfælde af en flyvemaskine med deaktiverede nødudgange, at alle nødudgangene er funktionelle

▼M2

e) »gyldighedsgrænse« (LOV — limit of validity): i forbindelse med de tekniske data, der understøtter programmet for vedligeholdelse af strukturen, en periode angivet i form af det samlede antal kumulerede flyvecykler eller flyvetimer eller begge dele, for hvilke det er påvist, at der ikke vil opstå omfattende træthedsskader i flyvemaskinen

f) »sektion om luftdygtighedsbegrænsning« (ALS — airworthiness limitation section): et afsnit i instruktionerne om vedvarende luftdygtighed, jf. punkt 21.A.61, 21.A.107 og 21.A.120A i bilag I (del-21) til forordning (EU) nr. 748/2012, som indeholder de luftdygtighedsbegrænsninger, hvorved hver(t) obligatorisk udskiftningstidspunkt, inspektionsinterval og tilknyttet inspektionsprocedure er fastsat

▼M5

g) »program til korrosionsforebyggelse og -kontrol« (CPCP — corrosion prevention and control programme): et dokument, der afspejler en systematisk tilgang til forebyggelse af og kontrol med korrosion i en flyvemaskines primære struktur bestående af grundlæggende korrosionsrelaterede opgaver, herunder inspektioner, områder, for hvilke disse opgaver skal udføres, samt nærmere fastlagte korrosionsniveauer og efterlevelsesfrister (gennemførelsestærskler og repetitionsintervaller)

▼M2

h) »omfattende træthedsskader« (WFD — widespread fatigue damage): tilstedeværelse af revner flere steder samtidigt i en flyvemaskines struktur af en sådan størrelse og et sådant antal, at strukturen ikke længere vil være i overensstemmelse med den fejlsikre styrke eller residualstyrken, der anvendes til at certificere denne struktur

▼M5

i) »referencestruktur«: den struktur, der er konstrueret i henhold til typecertifikatet eller det begrænsede typecertifikat for den pågældende flyvemaskinemodel (dvs. »flyvemaskinemodelkonfigurationen som leveret«)

j) »træthedskritisk referencestruktur« (FCBS — fatigue-critical baseline structure): en flyvemaskines referencestruktur, der af indehaveren af typecertifikatet eller det begrænsede typecertifikat er klassificeret som en træthedskritisk struktur

▼M2

k) »træthedskritisk modificeret struktur« (FCMS — fatigue-critical modified structure): enhver træthedskritisk struktur i en flyvemaskine, som indføres eller påvirkes af en ændring af dennes typekonstruktion, og som ikke allerede er opført som en del af den træthedskritiske referencestruktur

l) »skadestoleranceevaluering« (DTE — damage tolerance evaluation): en procedure, der fører til fastlæggelsen af de vedligeholdelsesforanstaltninger, der er nødvendige for at afsløre eller udelukke træthedsrevner, som ville kunne bidrage til et katastrofalt svigt. Anvendes DTE i relation til reparationer og ændringer, skal den omfatte en evaluering af den reparation eller ændring og den træthedskritiske struktur, der påvirkes af reparationen eller ændringen

▼M5

m) »skadestoleranceinspektion« (DTI — damage tolerance inspection): et dokumenteret inspektionskrav eller enhver anden vedligeholdelsesforanstaltning, der er opstillet af en indehaver af et typecertifikat, et begrænset typecertifikat, et supplerende typecertifikat eller en eksisterende godkendelse af en større ændring, jf. bilag I (del-26) på grundlag af en skadestoleranceevaluering, herunder de områder, der skal inspiceres, inspektionsmetoden, inspektionsprocedurerne (herunder de sekventielle inspektionstrin og kriterier for godkendelse og afvisning), inspektionstærsklen og eventuelle gentagelsesintervaller for disse inspektioner, og, hvis det er relevant, specifikationer for vedligeholdelsesforanstaltninger såsom udskiftning, reparation eller ændring

n) »reparationsevalueringsvejledning« (REG — repair evaluation guideline): en procedure og tidsplan for gennemførelse af inspektioner, der er opstillet af indehaveren af typecertifikatet eller det begrænsede typecertifikat med henblik på reparationer, som berører træthedskritiske strukturer, for at sikre kontinuerlig strukturel integritet af alle relevante reparationer, jf. punkt 26.309 i bilag I (del -26)

▼M2

o) »træthedskritisk struktur« (FCS — fatigue-critical structure): en flyvemaskines struktur, som er tilbøjelig til at danne træthedsrevner, der kunne føre til et katastrofalt svigt i flyvemaskinen.

▼M5

———————

▼B

Artikel 4

Ændring af forordning (EU) Nr. 965/2012

Bilag III til forordning (EU) Nr. 965/2012 ændres som angivet i bilag II til denne forordning med henblik på at indføje en henvisning til nærværende forordning.

Artikel 5

Overgangsbestemmelser

Luftfartøjer, for hvilke operatørerne over for deres kompetente myndighed har påvist overensstemmelse med JAR-26 »Supplerende luftdygtighedskrav til operationer« (herefter »JAR-26-krav«), som er udstedt af de fælles luftfartsmyndigheder den 13. juli 1998, som ændret ved ændring 3 af 1. december 2005, før de frister for anvendelse, der er nævnt i artikel 6, anses for at opfylde de tilsvarende specifikationer, der er fastsat i bilag I til nærværende forordning.

Luftfartøjer, for hvilke der i henhold til stk. 1 er påvist overensstemmelse med JAR-26-krav svarende til de specifikationer, der er fastsat i punkt 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 og 26.250 i bilag I til denne forordning, må efterfølgende ikke ændres på en måde, som ville påvirke deres overensstemmelse med JAR-26-krav.

▼B

Artikel 6

Ikrafttræden og anvendelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den 14. maj 2015.

Dog finder punkt 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 og 26.250 i bilag I anvendelse fra den 14. maj 2017.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

▼**M2**

BILAG I

DEL-26

SUPPLERENDE LUFTDYGTIGHEDSSPECIFIKATIONER FOR OPERATIONER

▼**M5**

INDHOLDSFORTEGNELSE

SUBPART A — GENERELLE BESTEMMELSER

26.10 Kompetent myndighed

26.20 Udstyr, der er midlertidigt ude af drift

26.30 Påvisning af overensstemmelse

SUBPART B — FLYVEMASKINER

26.50 Sæder, køjer, sikkerhedsbælter og -seler

26.60 Nødlanding — dynamiske forhold

26.100 Placering af nødudgange

26.105 Adgang til nødudgange

26.110 Markering af nødudgange

26.120 Indvendig nødbelysning og betjening af nødbelysning

26.150 Kabineinteriør

26.155 Lastrumsforingers brandfarlighed

26.156 Varme- eller lydisoleringsmaterialer

26.157 Konvertering af rum i klasse D

26.160 Brandbeskyttelse af toiletrum

26.170 Ildslukkere

26.175 Brandbeskyttelse af lastrum

26.200 Landingsstel — auditivt advarselssignal

26.201 Dæktryk

26.205 Systemer, der advarer og alarmerer ved kørsel ud over banen

26.250 Cockpitdørbetjeningssystemer — hvis et flyvebesætningsmedlem bliver uarbejdsdygtig

26.300 Program for vedvarende strukturel integritet for ældre flyvemaskiners struktur — generelle krav

26.301 Overholdelsesplan for (R)TC-indehavere

26.302 Trætheds- og skadestoleranceevaluering

26.303 Gyldighedsgrænse

26.304 Program for korrosionsforebyggelse og -kontrol

26.305 Gyldigheden af programmet for vedvarende strukturel integritet

▼M5

26.306 Træthedskritiske referencestrukturer

26.307 Skadestolerancedata for eksisterende ændringer af træthedskritiske strukturer

26.308 Skadestolerancedata for eksisterende reparationer af træthedskritiske strukturer

26.309 Reparationsevalueringsvejledninger

26.330 Skadestolerancedata for eksisterende supplerende typecertifikater (STC), andre eksisterende større ændringer og eksisterende reparationer, der berører disse STC'er eller ændringer

26.331 Overholdelsesplan for STC-indehavere

26.332 Udpegning af ændringer, der berører træthedskritiske strukturer

26.333 Skadestolerancedata for STC'er og reparationer, som berører de STC'er, der er godkendt den 1. september 2003 eller senere

26.334 Skadestolerancedata for STC'er og andre eksisterende større ændringer og reparationer, der berører de STC'er eller ændringer, der er godkendt før den 1. september 2003

26.370 Vedligeholdelsesprogram

SUBPART C — HELIKOPTERE

26.400 Ildslukkere

26.405 Brandbeskyttelse af lastrum

26.410 Nødbetjeningsanordninger, der opereres under vand

26.415 Nødudgange under vand

26.420 Nødudstyr ved flyvning over vand

26.425 Oplysning om konstruktionsbestemmende havforhold

26.430 Et nødflydesystems modstandsdygtighed over for skader

26.431 Bestemmelse af robustheden af nødflydesystemets konstruktion

26.435 Automatisk ibrugtagning af et nødflydesystem

26.440 Brændstofsystemets kollisionsresistens

Tillæg 1 — Liste over flyvemaskinemodeller, som ikke er omfattet af visse bestemmelser i bilag I (del-26)

▼B

SUBPART A

GENERELLE BESTEMMELSER

▼M5

26.10 Kompetent myndighed

a) I dette bilag forstås ved den kompetente myndighed, over for hvilken en luftfartøjsoperatør skal påvise, at vedkommendes luftfartøj, hvis konstruktion allerede er certificeret, overholder kravene i dette bilag, den kompetente myndighed, der er ansvarlig for tilsynet med den pågældende operatør, eller agenturet, hvis ansvaret for tilsynet med operatøren er blevet overdraget til agenturet i overensstemmelse med artikel 64 eller 65 i forordning (EU) 2018/1139.

▼M5

b) I dette bilag forstås ved den kompetente myndighed, over for hvilken indehaveren af et typecertifikat (TC), et begrænset TC, et supplerende typecertifikat (STC), en godkendelse af en konstruktionsændring eller en godkendelse af en reparationskonstruktion skal påvise overensstemmelse med kravene i dette bilag, agenturet.

▼B

26.20 Udstyr, der er midlertidigt ude af drift

En flyvning må ikke påbegyndes, når et/en af luftfartøjets instrumenter, udstyrsdele eller funktioner, der er påkrævet i henhold til denne del, er ude af drift eller mangler, medmindre andet er fastsat i operatørens minimumsudstyrsliste, jf. del-ORO.MLR.105, og godkendt af den kompetente myndighed.

▼M5

26.30 Påvisning af overensstemmelse

a) Agenturet udsteder i overensstemmelse med artikel 76, stk. 3, i forordning (EU) 2018/1139 certificeringsspecifikationer som standardmiddel til at påvise overensstemmelse med dette bilag. Disse certificeringsspecifikationer skal være tilstrækkeligt detaljerede og specifikke til at beskrive, hvordan overholdelse af kravene i dette bilag kan påvises.

b) Luftfartøjsoperatører og indehavere af et TC, et begrænset TC, et STC, en godkendelse af en konstruktionsændring eller en godkendelse af en reparationskonstruktion kan påvise overensstemmelse med kravene i dette bilag ved at overholde et af følgende:

i) de specifikationer, der er udstedt af agenturet i henhold til litra a), eller de tilsvarende certificeringsspecifikationer, der er udstedt af agenturet i henhold til punkt 21.B.70 i bilag I (del 21) til forordning (EU) nr. 748/2012

ii) tekniske standarder, der giver et sikkerhedsniveau, som svarer til de standarder, der er indeholdt i nævnte certificeringsspecifikationer.

c) Indehavere af et TC, et begrænset TC, et STC, en godkendelse af en konstruktionsændring eller en godkendelse af en reparationskonstruktion skal stille enhver ændring af instruktionerne om vedvarende luftdygtighed (»ICA«), der er udarbejdet med henblik på at sikre overensstemmelse med dette bilag, til rådighed for alle kendte operatører af det berørte luftfartøj og på anmodning for enhver anden person, der skal overholde disse instruktioner, herunder organisationer til sikring af vedvarende luftdygtighed. Med henblik på denne forordning skal ICA også indeholde skadestoleranceinspektioner (»DTI«), reparationsevalueringsvejledninger (»REG«), et referenceprogram for korrosionsforebyggelse og -kontrol (»reference-CPCP«) og en liste over træthedskritiske strukturer (»FCS«) og afsnit om luftdygtighedsbegrænsning (»ALS«).

SUBPART B — FLYVEMASKINER

▼B

26.50 Sæder, køjer, sikkerhedsbælter og -seler

Operatører af store flyvemaskiner, som anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, og som er typegodkendt den 1. januar 1958 eller senere, skal sørge for, at hver flyve- eller kabinebesætningsmedlems sæde og fastspændingssystem er konfigureret med henblik på at sikre et optimalt beskyttelsesniveau ved en nødlanding, samtidig med at den siddende person kan varetage sine nødvendige funktioner og hurtigt forlade sædet.

▼M3

26.60 Nødlanding — dynamiske forhold

Operatører af store flyvemaskiner, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport af passagerer, og som er typegodkendt den 1. januar 1958 eller senere, og for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis første gang udstedes den 26. februar 2021 eller senere, skal for hver sædetypekonstruktion, der er godkendt til belægning under taxiing, start eller landing, påvise, at brugeren af sædet er beskyttet, når denne udsættes for belastninger som følge af nødlandingsbetingelser. Påvisningen sker på en af følgende måder:

a) gennem dynamiske prøvninger, der afsluttes med vellykket resultat

b) gennem rationelle analyser, der giver samme sikkerhed og er baseret på dynamiske prøvninger af en tilsvarende sædetypekonstruktion.

Forpligtelsen i stk. 1 gælder ikke for følgende sæder:

a) cockpitsæder

b) sæder i flyvemaskiner med lav belægning, der er involveret i ikkeregelmæssige erhvervsmæssige lufttransportoperationer på bestilling

c) sæder i en flyvemaskinemodel, der er opført på listen i tabel A.1 i tillæg 1, og som har et fremstillingsserienummer, der er opført i denne tabel.

▼M5

26.100 Placering af nødudgange

Operatører af store flyvemaskiner, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, og som har en maksimal passagersædekonfiguration for operation på mere end 19 med en eller flere nødudgange deaktiveret, skal sikre, at afstanden eller afstandene mellem de resterende udgange forbliver forenelig(e) med en effektiv evakuering, undtagen for store flyvemaskiner, der har en nødudgangskonfiguration, der er installeret og godkendt før den 1. april 1999.

▼B

26.105 Adgang til nødudgange

Operatører af store flyvemaskiner, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, skal tilvejebringe midler, der hurtigt og nemt lader hver passager bevæge sig fra sit sæde til enhver nødudgang i tilfælde af en nødevakuering.

26.110 Markering af nødudgange

Operatører af store flyvemaskiner, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, skal overholde følgende:

a) Der skal forefindes midler, som gør det let for personer i kabinen at finde, få adgang til og betjene nødudgange under de betingelser, som må forventes i tilfælde af en nødevakuering.

b) Der skal forefindes midler, som gør det let for personale uden for flyvemaskinen at finde og betjene nødudgange i tilfælde af en nødevakuering.

26.120 Indvendig nødbelysning og betjening af nødbelysning

Operatører af store flyvemaskiner, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, tilvejebringer midler til at sørge for, at der forefindes belysning af udgangsmarkeringer, generel belysning af kabine- og udgangsområde, og at der forefindes belysning i lav højde, som leder til nødudgange, for at gøre det let for passagerer at finde og benytte udgangene i tilfælde af en nødevakuering.

▼B

26.150 Kabineinteriør

Operatører af store flyvemaskiner, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, skal overholde følgende:

a) For alle materialer og alt udstyr, der anvendes i rum, hvor besætning eller passagerer opholder sig, skal der påvises egenskaber med hensyn til brandfarlighed, som minimerer virkningerne af brand under flyvningen og gør det muligt at overleve i kabinen i en periode svarende til, hvad der kræves for at evakuere luftfartøjet.

b) Rygeforbud skal angives med skiltning.

c) Affaldsbeholdere skal udformes således, at en brand heri indesluttes, og sådanne beholdere skal mærkes med et forbud mod at lægge tobaksvarer heri.

26.155 Lastrumsforingers brandfarlighed

Operatører af store flyvemaskiner, som anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, og som er typegodkendt efter 1. januar 1958, skal sørge for, at foringer af lastrum i klasse C eller klasse D består af materialer, der i tilstrækkelig grad forhindrer, at virkningerne af en eventuel brand i lastrummet bringer luftfartøjet eller de ombordværende i fare.

▼M5

26.156 Varme- eller lydisoleringsmaterialer

Operatører af store flyvemaskiner, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, og som er typecertificeret den 1. januar 1958 eller senere, skal sørge for følgende:

a) for store flyvemaskiner, for hvilke det første individuelle luftdygtighedsbevis blev udstedt før den 18. februar 2021, at nye varme- eller lydisoleringsmaterialer, der er installeret som erstatning den 18. februar 2021 eller senere, har egenskaber, der forhindrer eller mindsker risikoen for flammespredning i flyvemaskinen

b) for store flyvemaskiner, for hvilke det første individuelle luftdygtighedsbevis er udstedt den 18. februar 2021 eller senere, at varme- og lydisoleringsmaterialer har egenskaber, der forhindrer eller mindsker risikoen for flammespredning i flyvemaskinen

c) for store flyvemaskiner, for hvilke det første individuelle luftdygtighedsbevis er udstedt den 18. februar 2021 eller senere, og som har en passagerkapacitet på 20 eller derover, at varme- og lydisoleringsmaterialer (herunder midlerne til at fastgøre materialerne til fuselagen), der er installeret i den nederste halvdel af flyvemaskinen, har egenskaber, der forhindrer eller mindsker risikoen for flammeindtrængning i flyvemaskinen efter et havari, og som gør det muligt at overleve i kabinen i den tid, der kræves for at evakuere flyvemaskinen.

26.157 Konvertering af rum i klasse D

Operatører af store flyvemaskiner, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, og som er typecertificeret den 1. januar 1958 eller senere, skal sørge for følgende:

a) for store flyvemaskiner, der anvendes til passagerbefordring, skal hvert fragtrum eller bagagerum i klasse D, uanset volumen, være i overensstemmelse med de certificeringsspecifikationer, der gælder for rum i klasse C

▼M5

b) for store flyvemaskiner, der udelukkende anvendes til fragttransport, skal hvert fragtrum i klasse D, uanset volumen, være i overensstemmelse med de certificeringsspecifikationer, der gælder for rum i klasse C eller klasse E.

Dette punkt finder ikke anvendelse på operatører af en flyvemaskinemodel, der er opført i tabel A.1 i tillæg 1 til dette bilag.

▼B

26.160 Brandbeskyttelse af toiletrum

Følgende skal opfyldes af operatører af store flyvemaskiner, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, med en maksimal operativ passagersædekonfiguration på mere end 19:

Toiletter skal være udstyret med:

a) røgalarm

b) anordninger, hvormed en brand i hver enkelt affaldsbeholder slukkes automatisk.

▼M1

26.170 Ildslukkere

Operatører af store flyvemaskiner skal sørge for, at følgende ildslukkere ikke anvender halon som slukningsmiddel:

a) indbyggede ildslukkere for hver affaldsbeholder til håndklæder, papir eller andet affald på toilettet i store flyvemaskiner, for hvilke det første individuelle luftdygtighedsbevis udstedes den 18. februar 2020 eller senere

b) transportable ildslukkere i store flyvemaskiner, for hvilke det første individuelle luftdygtighedsbevis udstedes den 18. maj 2019 eller senere.

▼M5

26.175 Brandbeskyttelse af lastrum

a) For store såvel som små flyvemaskiner med en maksimal startvægt (MTOW) på over 5 700 kg (12 500 lbs), for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis første gang udstedes den 1. januar 2025 eller senere, skal indehavere af:

— et TC eller et begrænset TC eller

— et STC eller en godkendelse af en konstruktionsændring, hvis ændringen vedrører brandbeskyttelseskapaciteten i flyvemaskinens lastrum

stille oplysninger om flyvemaskinens konstruktionskarakteristika vedrørende brandbeskyttelseskapaciteten i lastrum til rådighed for alle kendte operatører af sådanne flyvemaskiner.

b) For små flyvemaskiner med en MTOW på 5 700 kg (12 500 lbs) eller derunder, der er udstyret med mindst ét lastrum adskilt fra cockpittet, og for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis første gang udstedes den 1. januar 2025 eller senere, skal indehavere af:

— et TC eller et begrænset TC eller

▼M5

— et STC eller en godkendelse af en konstruktionsændring, hvis ændringen vedrører brandbeskyttelseskapaciteten i flyvemaskinens lastrum

stille oplysninger om flyvemaskinens konstruktionskarakteristika vedrørende brandbeskyttelseskapaciteten i alle lastrum, der er adskilt fra cockpittet, til rådighed for alle kendte operatører af sådanne flyvemaskiner.

c) De oplysninger, der stilles til rådighed i henhold til litra a) og b), skal være tilstrækkeligt detaljerede til, at de kan bruges af operatørerne, når de foretager en risikovurdering med henblik på transport af gods i lastrummet.

Oplysningerne skal være indeholdt i den relevante dokumentation vedrørende flyvemaskinen, der stilles til rådighed for operatørerne, og de skal let kunne findes frem af det personale hos operatørerne, der er ansvarligt for at foretage risikovurderingen.

d) Indehaveren af konstruktionsgodkendelsen, der skal stille oplysningerne til rådighed i overensstemmelse med litra a) eller b), skal også stille ændringer af disse oplysninger til rådighed for alle kendte operatører af de flyvemaskiner, der er berørt af ændringen.

▼B

26.200 Landingsstel — auditivt advarselssignal

Operatører af store flyvemaskiner, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, skal sørge for, at der kobles en egnet auditiv advarselssignalanordning til landingsstellet for i væsentlig grad at mindske risikoen for landinger, hvor landingsstellet utilsigtet er oppe.

▼M4

26.201 Dæktryk

Operatører af store flyvemaskiner skal minimere risikoen for, at trykket i et dæk er lavere end det laveste funktionsdygtige dæktryk i forbindelse med operationer.

▼M2

26.205 Systemer, der advarer og alarmerer ved kørsel ud over banen

▼M5

a) Operatører af store flyvemaskiner, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, skal sikre, at alle store flyvemaskiner, for hvilke det første individuelle luftdygtighedsbevis udstedes den 1. juli 2026 eller senere, er udstyret med et system, der advarer og alarmerer ved kørsel ud over banen.

▼M2

b) Systemet skal være udformet på en sådan måde, at det er muligt at mindske risikoen for, at luftfartøjet under landing kører ud over banen i længderetningen, idet der under flyvningen og på jorden slås alarm over for flyvebesætningen, hvis der er risiko for, at flyvemaskinen ikke kan standse inden for den disponible distance til baneenden.

▼B

26.250 Cockpitdørbetjeningssystemer — hvis et flyvebesætningsmedlem bliver uarbejdsdygtig

Operatører af store flyvemaskiner, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, skal sørge for, at cockpitdørbetjeningssystemer, hvis de forefindes, forsynes med en alternativ betjeningsmekanisme for at lette kabinebesætningsmedlemmers adgang til cockpittet, hvis et enkelt flyvebesætningsmedlem bliver uarbejdsdygtig.

▼M5

26.300 Program for vedvarende strukturel integritet for ældre flyvemaskiners struktur — generelle krav

a) En indehaver af et TC eller et begrænset TC for en stor flyvemaskine, der er certificeret den 1. januar 1958 eller senere, for hvilken ansøgningen om et TC blev indgivet før den 1. januar 2019, skal udarbejde et program for vedvarende strukturel integritet for ældre flyvemaskiners struktur, som skal opfylde kravene i punkt 26.301-26.309.

b) Litra a) finder ikke anvendelse på en stor flyvemaskinemodel, for hvilken der blev udstedt et typecertifikat før den 26. februar 2021, og som opfylder en eller flere af følgende betingelser:

i) den er opført i tabel A.1 i tillæg 1 til dette bilag

ii) den er ikke længere i drift efter den 26. februar 2021

iii) den er ikke certificeret til at udføre civile operationer med en nyttelast eller passagerer

iv) den har et begrænset TC, der blev udstedt før den 26. februar 2021 i overensstemmelse med skadestolerancekrav, forudsat at den ikke opereres ud over 75 % af dens konstruktionsbestemte servicemål, og den primært opereres til støtte for godkendelsesindehaverens fremstillingsoperation

v) den er certificeret med et begrænset TC og primært konstrueret til brandslukning.

De undtagelser, der er fastsat i litra b), nr. ii)-v), finder kun anvendelse, hvis indehaveren af et TC eller et begrænset TC før den 27. maj 2021 med henblik på dettes godkendelse har forelagt agenturet en liste, der viser flyvemaskinetype og -modeller, varianter eller serienumre med oplysninger, der understøtter begrundelsen for, hvorfor flyvemaskinen er optaget på listen.

c) For en stor flyvemaskinemodel, for hvilken det første typecertifikat blev udstedt før den 26. februar 2021, og for hvilken en eksisterende ændring eller reparation ikke er og ikke vil blive inkorporeret i nogen flyvemaskine, som er i drift den 26. februar 2022 eller senere, finder punkt 26.307, litra a), nr. ii) og iii), og punkt 26.308, litra a), nr. ii), ikke anvendelse, hvis indehaveren af et TC eller et begrænset TC inden den 26. februar 2022 med henblik på dettes godkendelse har forelagt agenturet en liste over alle ændringer og reparationer.

▼M2

26.301 Overholdelsesplan for (R)TC-indehavere

a) ►M5 En indehaver af et TC eller et begrænset TC for en stor flyvemaskine, der er certificeret den 1. januar 1958 eller senere, og for hvilken ansøgningen om et TC blev indgivet før den 1. januar 2019, skal: ◄

i) udarbejde en overholdelsesplan for vedvarende strukturel integritet med en redegørelse for, hvordan det påtænkes at påvise overensstemmelse med kravene i punkt 26.302-26.309

ii) med henblik på agenturets godkendelse forelægge dette den overholdelsesplan for vedvarende strukturel integritet, der er omhandlet i litra i), inden den 27. maj 2021.

b) En ansøger til et TC eller et begrænset TC, jf. artikel 1, stk. 2, litra c), skal:

i) udarbejde en overholdelsesplan for vedvarende strukturel integritet med en beskrivelse af, hvordan det påtænkes at påvise overensstemmelse med kravene i punkt 26.303-26.306

ii) med henblik på agenturets godkendelse forelægge dette den overholdelsesplan for vedvarende strukturel integritet, som er omhandlet i nr. i), inden den 27. maj 2021, dog tidligst når certifikatet udstedes.

26.302 Trætheds- og skadestoleranceevaluering

▼M5

a) En indehaver af et TC eller et begrænset TC til en stor flyvemaskine, der er certificeret til at befordre 30 passagerer eller derover eller har en nyttelastkapacitet på 3 402 kg (7 500 lbs) eller derover, og som er certificeret den 1. januar 1958 eller senere, og for hvilken ansøgningen om et TC blev indgivet før den 1. januar 2019, skal foretage en trætheds- og skadestoleranceevaluering af flyvemaskinens struktur og fastlægge procedurerne for en DTI, som forhindrer katastrofale svigt som følge af træthed i flyvemaskinens samlede driftslevetid.

▼M2

b) Medmindre agenturet allerede har godkendt dokumentationen til beskrivelse af den i litra a) omhandlede DTI i overensstemmelse med bilag I (del-21) til forordning (EU) nr. 748/2012, skal indehaveren af et TC eller et begrænset TC med henblik på agenturets godkendelse forelægge dette dokumentationen inden den 26. februar 2023.

▼M5

26.303 Gyldighedsgrænse

a) En indehaver af et TC eller et begrænset TC for en stor flyvemaskine, der er certificeret den 1. januar 1958 eller senere, for hvilken ansøgningen om et TC blev indgivet før den 1. januar 2019, og som er certificeret med en MTOW på mere end 34 019 kg (75 000 lbs), skal:

i) fastsætte en gyldighedsgrænse (LOV — limit of validity) og indsætte den pågældende LOV i en ændret ALS

ii) udpege de eksisterende og nye vedligeholdelsesforanstaltninger, som LOV afhænger af, udarbejde de serviceoplysninger, der er nødvendige for gennemførelsen af de pågældende vedligeholdelsesforanstaltninger, og indsende disse serviceoplysninger til agenturet efter en bindende tidsplan, der aftales med agenturet.

▼**M5**

De konfigurationer af flyvemaskiners struktur, som skal evalueres med henblik på at fastsætte LOV, skal omfatte alle modelvarianter og afledte modeller, som blev godkendt i henhold til et TC før den 26. februar 2021, samt enhver strukturrelateret ændring og udskiftning foretaget på konfigurationerne af disse flyvemaskiners strukturer, der er påkrævet i henhold til et luftdygtighedsdirektiv, som blev udstedt før den 26. februar 2021.

Uanset nr. ii) er en indehaver af et TC eller et begrænset TC til en stor flyvemaskine ikke forpligtet til at udarbejde og forelægge agenturet serviceoplysninger med henblik på en vedligeholdelsesforanstaltning for en stor flyvemaskinemodel, som ikke længere vil være i drift efter det planlagte tidspunkt for forelæggelsen af serviceoplysningerne med henblik på den pågældende vedligeholdelsesforanstaltning. For at denne undtagelse kan få virkning, skal indehaveren af et TC eller et begrænset TC underrette agenturet herom senest på den dato, hvor denne flyvemaskinemodel ikke længere vil være i drift.

b) Indehaveren af TC'et eller det begrænsede TC skal med henblik på agenturets godkendelse forelægge dette den LOV, der er fastsat i henhold til litra a), og ændringen af den ALS, der er nævnt i samme litra, sammen med den bindende tidsplan inden for de frister, der er fastsat i nr. i), ii) og iii) nedenfor:

i) den 26. august 2022 for en træthedskritisk struktur med et certificeringsgrundlag, der ikke omfatter en skadestoleranceevaluering

ii) den 26. februar 2026 for en flyvemaskinestruktur, der på datoen for denne ændringsforordnings anvendelse er genstand for en igangværende træthedsprøvning i fuld skala

iii) den 26. februar 2025 for alle øvrige flyvemaskinestrukturer.

c) En ansøger til et TC eller et begrænset TC, jf. artikel 1, stk. 2, litra c), for en stor flyvemaskine med en MTOW på mere end 34 019 kg (75 000 lbs), skal:

i) fastsætte en LOV og indsætte denne LOV i den pågældende ALS

ii) udpege de eksisterende og nye vedligeholdelsesforanstaltninger, som LOV afhænger af, udarbejde de serviceoplysninger, der er nødvendige for gennemførelsen af de pågældende vedligeholdelsesforanstaltninger, og indsende disse serviceoplysninger til agenturet efter en bindende tidsplan, der aftales med agenturet.

d) Ansøgeren til et TC eller et begrænset TC, jf. artikel 1, stk. 2, litra c), skal med henblik på agenturets godkendelse forelægge dette den LOV, der er fastsat i henhold til dette punkts litra c), og den ALS, der er omhandlet i samme litra, sammen med den bindende tidsplan:

i) inden den frist, som agenturet har godkendt i ansøgerens plan for fuldførelse af prøvninger og analyser af enhver flyvemaskinestruktur, der kræver en ny træthedsprøvning i fuld skala til støtte for fastsættelsen af den pågældende LOV

ii) inden den 26. februar 2025 for alle øvrige flyvemaskinestrukturer.

▼M5

26.304 Program for korrosionsforebyggelse og -kontrol

a) En indehaver af et TC eller et begrænset TC for en stor flyvemaskine, der er certificeret den 1. januar 1958 eller senere, for hvilken ansøgningen om et TC blev indgivet før den 1. januar 2019, skal opstille et referenceprogram for korrosionsforebyggelse og -kontrol (reference-CPCP).

b) Medmindre agenturet allerede har godkendt det i litra a) omhandlede reference-CPCP i overensstemmelse med punkt 21.A.3B, litra c), nr. 1), i bilag I (del 21) til forordning (EU) nr. 748/2012 henholdsvis i en af agenturet godkendt MRBR (maintenance review board report), skal indehaveren af et TC eller et begrænset TC med henblik på agenturets godkendelse forelægge dette det pågældende reference-CPCP inden den 26. februar 2023.

c) En ansøger til et TC eller et begrænset TC, jf. artikel 1, stk. 2, litra c), for en stor flyvemaskine skal opstille et reference-CPCP inden udstedelsen af TC'et.

26.305 Gyldigheden af programmet for vedvarende strukturel integritet

a) En indehaver af et TC eller et begrænset TC for en stor flyvemaskine, der er certificeret den 1. januar 1958 eller senere, for hvilken ansøgningen om et TC blev indgivet før den 1. januar 2019, skal udarbejde og gennemføre en procedure, hvormed det sikres, at programmet for vedvarende strukturel integritet forbliver gyldigt i flyvemaskinens samlede driftslevetid, idet erfaringer fra eftersyn og de løbende operationer tages i betragtning.

b) Indehaveren af et TC eller et begrænset TC skal inden den 26. februar 2023 med henblik på agenturets godkendelse forelægge dette en beskrivelse af den procedure, der er nævnt i litra a). Indehaveren af et TC eller et begrænset TC skal gennemføre proceduren senest 6 måneder efter agenturets godkendelse heraf.

c) En ansøger til et TC eller et begrænset TC som omhandlet i artikel 1, stk. 2, litra c), for en stor flyvemaskine skal udarbejde og gennemføre en procedure, hvormed det sikres, at programmet for vedvarende strukturel integritet forbliver gyldigt i flyvemaskinens samlede driftslevetid, idet erfaringer fra eftersyn og de løbende operationer tages i betragtning. Nævnte ansøger skal med henblik på agenturets godkendelse forelægge dette en beskrivelse af proceduren inden den 26. februar 2023 eller inden udstedelsen af certifikatet, alt efter hvad der indtræffer senest, og gennemføre proceduren senest 6 måneder efter agenturets godkendelse heraf.

26.306 Træthedskritiske referencestrukturer

a) En indehaver af et TC eller et begrænset TC for en stor flyvemaskine, der er certificeret den 1. januar 1958 eller senere, for hvilken ansøgningen om et TC blev indgivet før den 1. januar 2019, og som er certificeret til at befordre 30 passagerer eller derover eller har en nyttelastkapacitet på 3 402 kg (7 500 lbs) eller derover, skal udpege og udarbejde en liste over træthedskritiske referencestrukturer (FCBS) for alle flyvemaskinemodelvarianter og afledte modeller, der indgår i det pågældende TC eller begrænsede TC.

▼M5

b) Indehaveren af et TC eller et begrænset TC skal inden den 26. august 2021 med henblik på agenturets godkendelse forelægge dette listen over de strukturer, der er nævnt i litra a).

c) Efter agenturets godkendelse af den i litra a) omhandlede liste skal indehaveren af et TC eller et begrænset TC stille den til rådighed for de indehavere af en STC eller en godkendelse af en større ændring, der skal opfylde kravene i punkt 26.330, og for alle kendte operatører af sådanne flyvemaskiner samt på anmodning for organisationer, der er ansvarlige for sikring af vedvarende luftdygtighed, for at støtte for de operatører, der skal overholde punkt 26.370.

d) En ansøger til et TC eller et begrænset TC som omhandlet i artikel 1, stk. 2, litra c), for en stor flyvemaskine, der skal certificeres til at befordre 30 passagerer eller derover eller har en nyttelastkapacitet på 3 402 kg (7 500lbs) eller derover, skal udpege og udarbejde en liste over de FCBS'er for alle flyvemaskinemodelvarianter og afledte modeller, der indgår i det pågældende TC eller begrænsede TC. Nævnte ansøger skal med henblik på agenturets godkendelse forelægge dette listen over disse strukturer inden den 26. august 2021 eller inden udstedelsen af certifikatet, alt efter hvad der indtræffer senest.

e) Efter agenturets godkendelse af den i litra d) omhandlede liste skal ansøgeren til et TC eller et begrænset TC som omhandlet i artikel 1, stk. 2, litra c), stille den til rådighed for alle kendte operatører af sådanne flyvemaskiner og på anmodning for organisationer, der er ansvarlige for sikring af vedvarende luftdygtighed, for at støtte for de operatører, der skal overholde punkt 26.370.

26.307 Skadestolerancedata for eksisterende ændringer af træthedskritiske strukturer

a) En indehaver af et TC eller et begrænset TC for en stor flyvemaskine, der er certificeret den 1. januar 1958 eller senere, og som er certificeret til at befordre 30 passagerer eller derover eller har en nyttelastkapacitet på 3 402 kg (7 500 lbs) eller derover, skal for så vidt angår ændringer og træthedskritiske modificerede strukturer (FCMS), der eksisterer pr. 26. februar 2021:

i) gennemgå eksisterende konstruktionsændringer og udpege alle ændringer, som berører de FCBS'er, der er udpeget i overensstemmelse med punkt 26.306

ii) for hver ændring, der udpeges i overensstemmelse med nr. i), udpege enhver tilknyttet FCMS

iii) for hver ændring, der udpeges i overensstemmelse med nr. i), foretage en skadestoleranceevaluering samt fastlægge og dokumentere de tilknyttede DTI'er.

b) Indehaveren af et TC eller et begrænset TC skal inden den 26. februar 2022 med henblik på agenturets godkendelse forelægge dette listen over alle FCMS'er, der er udpeget i overensstemmelse med litra a), nr. ii).

▼M5

c) Indehaveren af et TC eller et begrænset TC skal inden den 26. august 2022 med henblik på agenturets godkendelse forelægge dette de skadestolerancedata, herunder DTI-dokumentationen, der følger af den evaluering, der er udført i henhold til litra a), nr. iii).

d) Efter agenturets godkendelse af den i litra b) omhandlede liste over FCMS'er skal indehaveren af et TC eller et begrænset TC stille listen til rådighed for de indehavere af en STC eller en godkendelse af en større ændring, der skal opfylde kravene i punkt 26.330, og for alle kendte operatører af sådanne flyvemaskiner samt på anmodning for organisationer, der er ansvarlige for sikring af vedvarende luftdygtighed, for at støtte for de operatører, der skal overholde punkt 26.370.

26.308 Skadestolerancedata for eksisterende reparationer af træthedskritiske strukturer

a) En indehaver af et TC eller et begrænset TC for en stor flyvemaskine, der er certificeret den 1. januar 1958 eller senere, og som er certificeret til at befordre 30 passagerer eller derover eller har en nyttelastkapacitet på 3 402 kg (7 500 lbs) eller derover, skal for så vidt angår offentliggjorte ændringer, der eksisterer pr. 26. februar 2021:

i) gennemgå reparationsdataene og udpege hver enkelt reparation, der er angivet i dataene, og som berører de FCBS'er og FCMS'er, der er udpeget i overensstemmelse med punkt 26.306, litra a), og punkt 26.307, litra a), nr. ii)

ii) udføre en skadestoleranceevaluering for hver reparation, der er udpeget i overensstemmelse med nr. i), medmindre dette er sket tidligere.

b) Indehaveren af et TC eller et begrænset TC skal inden den 26. maj 2022 med henblik på agenturets godkendelse forelægge dette de skadestolerancedata, herunder dokumentationen for skadestoleranceinspektioner (DTI), der følger af den skadestoleranceevaluering, der er udført i henhold til litra a), nr. ii), medmindre de allerede inden den 26. august 2022 er godkendt i henhold til punkt 21.A.435, litra b), nr. 2), i bilag I (del-21) til forordning (EU) nr. 748/2012.

26.309 Reparationsevalueringsvejledninger

a) En indehaver af et TC eller et begrænset TC for en stor flyvemaskine, der er certificeret den 1. januar 1958 eller senere, og som er certificeret til at befordre 30 passagerer eller derover eller har en nyttelastkapacitet på 3 402 kg (7 500 lbs) eller derover, og for hvilken det pågældende TC eller begrænsede TC blev udstedt før den 11. januar 2008, skal udarbejde reparationsevalueringsvejledninger (REG'er) med henblik på at fastlægge:

i) en procedure for inspektion af de berørte flyvemaskiner, der gør det muligt at udpege og dokumentere alle eksisterende reparationer, der berører de træthedskritiske strukturer, der er udpeget i overensstemmelse med punkt26.306, litra a), og punkt26.307, litra a), nr. ii)

ii) en procedure, der gør det muligt for operatører og organisationer med ansvar for sikring af vedvarende luftdygtighed at opnå en DTI for reparationer, der er udpeget i overensstemmelse med nr. i)

iii) en tidsplan, hvori der fastsættes frister for gennemførelsen af flyvemaskineinspektioner, opnåelse af DTI'er og indarbejdelse af DTI'erne i flyvemaskinens vedligeholdelsesprogram.

b) Indehaveren af et TC eller et begrænset TC skal inden den 26. februar 2023 med henblik på agenturets godkendelse forelægge dette de REG'er, der er udarbejdet i henhold til litra a).

▼M5

26.330 Skadestolerancedata for eksisterende supplerende typecertifikater (STC), andre eksisterende større ændringer og eksisterende reparationer, der berører disse STC'er eller ændringer

a) En indehaver af en STC, der blev udstedt før den 26. februar 2021, eller en indehaver af en godkendelse af en større ændring, der anses for at være godkendt i overensstemmelse med artikel 4 i forordning (EU) nr. 748/2012, for store flyvemaskiner, der er certificeret den 1. januar 1958 eller senere til at befordre 30 passagerer eller derover eller har en nyttelastkapacitet på 3 402 kg (7 500 lbs) eller derover, skal tage højde for disse ændringers og reparationers negative indvirkning på de berørte ændringer af flyvemaskinestrukturen for at understøtte overholdelsen af punkt 26.370, litra a), nr. ii), og skal opfylde kravene i punkt 26.331-26.334.

b) Litra a) finder ikke anvendelse på større ændringer og reparationer af en stor flyvemaskinemodel, der blev certificeret første gang før den 26. februar 2021, hvis denne flyvemaskinemodel opfylder en eller flere af følgende betingelser:

i) den er opført i tabel A.1 i tillæg 1 til dette bilag

ii) den er ikke længere i drift efter den 26. februar 2021

iii) den er ikke certificeret til at udføre civile operationer med en nyttelast eller passagerer

iv) den har et begrænset TC og er certificeret i overensstemmelse med skadestolerancekrav, forudsat at den ikke opereres ud over 75 % af dens konstruktionsbestemte servicemål, og den primært opereres til støtte for en fremstillingsoperation udført af indehaveren af det begrænsede TC

v) den har fået udstedt et begrænset TC og er primært konstrueret til brandslukning.

c) Litra a) finder ikke anvendelse på større ændringer og reparationer af en stor flyvemaskine, der blev certificeret første gang før den 26. februar 2021, hvis ændringerne eller reparationerne ikke er og ikke vil blive inkorporeret i nogen stor flyvemaskine, som er i drift den 26. august 2022 eller senere.

d) De undtagelser, der er fastsat i litra b), nr. ii)-v), og litra c), finder kun anvendelse, hvis indehaveren af en ændringsgodkendelse inden den 26. februar 2022 har forelagt agenturet med henblik på dettes godkendelse en liste over ændringer, der berører FCBS'erne, med oplysninger, der understøtter begrundelsen for, hvorfor hver enkelt ændring er optaget på listen.

26.331 Overholdelsesplan for STC-indehavere

Godkendelsesindehaveren som omhandlet i punkt 26.330, litra a), skal:

a) udarbejde en overholdelsesplan, der opfylder kravene i punkt 26.332-26.334

b) inden den 25. august 2021 forelægge agenturet med henblik på dettes godkendelse den overholdelsesplan, der er omhandlet i litra a).

▼M5

26.332 Udpegning af ændringer, der berører træthedskritiske strukturer

a) Godkendelsesindehaveren som omhandlet i punkt 26.330, litra a), skal:

i) gennemgå ændringerne og udpege de ændringer, der berører FCBS

ii) for hver ændring, der udpeges i overensstemmelse med nr. i), udpege enhver tilknyttet FCMS

iii) udpege de offentliggjorte reparationer, der berører hver ændring, der er udpeget i overensstemmelse med nr. i).

b) For en ændringsgodkendelse, der blev udstedt den 1. september 2003 eller senere, skal den godkendelsesindehaver, der er omhandlet i litra a), udarbejde og inden den 26. februar 2022 forelægge agenturet med henblik på dettes godkendelse en liste over de ændringer og FCMS'er, der er udpeget i overensstemmelse med litra a), nr. i) og ii), og når agenturet har godkendt listen, stille den til rådighed for alle kendte operatører af sådanne flyvemaskiner og på anmodning for organisationer med ansvar for sikring af vedvarende luftdygtighed for at støtte de operatører, der skal overholde punkt 26.370, litra a), nr. ii).

c) For en ændringsgodkendelse, der blev udstedt før den 1. september 2003, skal godkendelsesindehaveren som omhandlet i litra a):

i) udarbejde og inden den 26. februar 2022 forelægge agenturet med henblik på dettes godkendelse en liste over de ændringer, der er udpeget i overensstemmelse med litra a), nr. i)

ii) efter anmodning fra operatører og organisationer, der er ansvarlige for sikring af vedvarende luftdygtighed, for at støtte de operatører, der skal overholde punkt 26.370, litra a), nr. ii), udpege og opføre eventuelle FCMS'er, der har tilknytning til ændringen, på listen og indsende disse data til agenturet med henblik på dettes godkendelse senest 12 måneder efter anmodningen

iii) efter godkendelse af data, der er indsendt i henhold til litra c), nr. i) og ii), stille disse data til rådighed for alle kendte operatører af disse flyvemaskiner og på anmodning for organisationer med ansvar for sikring af vedvarende luftdygtighed for at støtte de operatører, der skal overholde punkt 26.370, litra a), nr. ii).

26.333 Skadestolerancedata for STC'er og reparationer, som berører de STC'er, der er godkendt den 1. september 2003 eller senere

a) For en ændringsgodkendelse, der er udstedt den 1. september 2003 eller senere, skal godkendelsesindehaveren som omhandlet i punkt 26.330, litra a):

i) for så vidt angår ændringer og offentliggjorte reparationer, der er udpeget i overensstemmelse med punkt 26.332, litra a), nr. i) og iii), foretage en skadestoleranceevaluering

ii) fastlægge og dokumentere den tilknyttede DTI, medmindre den allerede er foretaget.

▼M5

b) Godkendelsesindehaveren som omhandlet i litra a) skal inden den 26. februar 2023 med henblik på agenturets godkendelse forelægge dette de skadestolerancedata, der følger af den skadestoleranceevaluering, der er udført i henhold til litra a), nr. i), medmindre de allerede er godkendt i henhold til punkt 21.B.111 i bilag I (del-21) til forordning (EU) nr. 748/2012.

c) Uanset litra b) skal den godkendelsesindehaver, der er omhandlet i litra a), for så vidt angår ændringer, der i certificeringsgrundlaget ikke er pålagt krav om skadestoleranceevaluering, med henblik på agenturets godkendelse forelægge dette de skadestolerancedata, der følger af den skadestoleranceevaluering, der er udført i henhold til litra a), inden den seneste af følgende frister:

i) inden en flyvemaskine, hvori denne ændring er inkorporeret, opereres i overensstemmelse med bilag IV (del-CAT) til forordning (EU) nr. 965/2012 eller

ii) inden den 26. februar 2023.

26.334 Skadestolerancedata for STC'er og andre eksisterende større ændringer og reparationer, der berører de STC'er eller ændringer, der er godkendt før den 1. september 2003

a) For at støtte overholdelsen af punkt 26.370, litra a), nr. ii), skal den godkendelsesindehaver, der er omhandlet i punkt 26.330, litra a), i forbindelse med en ændringsgodkendelse, der blev udstedt før den 1. september 2003, efter anmodning fra operatører og organisationer, der er ansvarlige for sikring af vedvarende luftdygtighed:

i) for så vidt angår ændringer og offentliggjorte reparationer, der er udpeget i overensstemmelse med punkt 26.332, litra a), nr. i) og iii), foretage en skadestoleranceevaluering

ii) fastlægge og dokumentere den tilknyttede DTI, medmindre den allerede er foretaget.

b) Godkendelsesindehaveren som omhandlet i litra a) skal med henblik på agenturets godkendelse forelægge dette de skadestolerancedata, der følger af den evaluering, der er udført i henhold til litra a), nr. i):

i) inden for 24 måneder fra modtagelsen af en anmodning for så vidt angår anmodninger, der er modtaget inden den 26. februar 2023 eller

ii) inden den 26. februar 2025 eller inden for 12 måneder fra modtagelsen af en anmodning, alt efter hvad der indtræffer senest, for så vidt angår anmodninger, der er modtaget den 26. februar 2023 eller senere.

26.370 Vedligeholdelsesprogram

a) Operatører af store flyvemaskiner, der er certificeret den 1. januar 1958 eller senere, skal sikre, at vedligeholdelsesprogrammerne for disse flyvemaskiner omfatter:

i) for store flyvemaskiner, der er certificeret til at befordre 30 passagerer eller derover eller har en nyttelastkapacitet på over 3 402 kg (7 500 lbs), godkendte DTI'er

▼M5

ii) for store flyvemaskiner, der opereres i overensstemmelse med bilag IV (del-CAT) til forordning (EU) nr. 965/2012, og som er certificeret til at befordre 30 passagerer eller derover eller har en nyttelastkapacitet på over 3 402 kg (7 500 lbs), et middel til at tage højde for den negative indvirkning, som reparationer og ændringer kan have på træthedskritiske strukturer og de inspektioner, der kræves i henhold til litra a), nr. i),

iii) for store flyvemaskiner, der er certificeret med en MTOW på over 34 019 kg (75 000 lbs), en godkendt LOV

iv) et CPCP.

b) Følgende frister finder anvendelse på den i litra a) fastsatte forpligtelse:

i) Flyvemaskinernes vedligeholdelsesprogram skal revideres for at tage højde for kravene i litra a), nr. i), ii) og iv), inden den 26. februar 2024, eller inden flyvemaskinens operationer påbegyndes, alt efter hvad der indtræffer senest

ii) Flyvemaskinernes vedligeholdelsesprogram skal revideres for at tage højde for kravene i litra a), nr. iii), inden den 26. august 2021 eller seks måneder efter offentliggørelsen af den pågældende LOV, eller inden flyvemaskinens operationer påbegyndes, alt efter hvad der indtræffer senest.

c) For en stor flyvemaskinemodel, der blev certificeret første gang før den 26. februar 2021, og:

i) som ikke længere er i drift efter den 26. februar 2024, finder litra a), nr. i), ii) og iv), ikke anvendelse

ii) som ikke længere er i drift efter den 26. august 2021, finder litra a), nr. iii), ikke anvendelse

iii) som har et begrænset TC, der blev udstedt før den 26. februar 2021 i overensstemmelse med skadestolerancekrav, forudsat at den ikke opereres ud over 75 % af dens konstruktionsbestemte servicemål, og den primært opereres til støtte for godkendelsesindehaverens fremstillingsoperation, finder litra a), nr. i), ii) og iv), ikke anvendelse.

d) For en stor flyvemaskinemodel, for hvilken der er udstedt et begrænset TC før den 26. februar 2021, og som primært er konstrueret til brandslukning, finder litra a), nr. i) og ii), ikke anvendelse.

▼M4

SUBPART C

HELIKOPTERE

▼M1

26.400 Ildslukkere

Operatører af store helikoptere skal sørge for, at følgende ildslukkere ikke anvender halon som slukningsmiddel:

a) indbyggede ildslukkere for hver affaldsbeholder til håndklæder, papir eller andet affald på toilettet i store helikoptere, for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis første gang udstedes den 18. februar 2020 eller senere

b) transportable ildslukkere i store helikoptere, for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis første gang udstedes den 18. maj 2019 eller senere.

▼M5

26.405 Brandbeskyttelse af lastrum

a) For små såvel som store helikoptere, der er udstyret med mindst ét lastrum adskilt fra cockpittet, og for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis første gang udstedes den 1. januar 2025 eller senere, skal indehavere af:

— et TC eller et begrænset TC eller

— et STC eller godkendelser af en konstruktionsændring, hvis ændringen vedrører brandbeskyttelseskapaciteten i helikopterens lastrum,

stille oplysninger om helikopterens konstruktionskarakteristika vedrørende brandbeskyttelseskapaciteten i alle lastrum, der er adskilt fra cockpittet, til rådighed for alle kendte operatører af sådanne helikoptere.

b) De oplysninger, der stilles til rådighed i henhold til litra a), skal være tilstrækkeligt detaljerede til, at de kan bruges af operatørerne, når de foretager en risikovurdering med henblik på transport af gods i lastrummet.

Oplysningerne skal være indeholdt i den relevante dokumentation vedrørende helikopteren, der stilles til rådighed for operatørerne, og de skal let kunne findes frem af det personale hos operatørerne, der er ansvarligt for at foretage risikovurderingen.

c) Indehaveren af konstruktionsgodkendelsen, der har pligt til at stille oplysningerne til rådighed i overensstemmelse med litra a), skal også stille ændringer af disse oplysninger til rådighed for alle kendte operatører af de helikoptere, der er berørt af ændringen.

▼M4

26.410 Nødbetjeningsanordninger, der opereres under vand

Operatører af små helikoptere og store helikoptere, der i henhold til punkt CAT.IDE.H.320, litra a), i bilag IV til forordning (EU) nr. 965/2012 skal være konstrueret til landing på vand eller certificeret til nødlanding på vand, skal sikre, at alle de nødbetjeningsinstrumenter, der skal opereres under vand, er markeret med en betjeningsvejledning samt gule og sorte striber.

26.415 Nødudgange under vand

a) Operatører af små helikoptere og store helikoptere, som i henhold til punkt CAT.IDE.H.320, litra a), i bilag IV til forordning (EU) nr. 965/2012 skal være konstrueret til landing på vand eller certificeret til nødlanding på vand, skal sikre, at:

1) det er muligt for de ombordværende let at identificere midlerne til at betjene alle nødudgange under vand for at gøre det lettere at forlade luftfartøjet i tilfælde af nødlanding på vand eller kæntring

2) der findes en nødudgang til brug under vand på hver side af helikopteren for hver enhed (eller del af en enhed) på fire passagersæder, medmindre nødudgangen til brug under vand er tilstrækkelig stor til, at to passagerer kan forlade luftfartøjet samtidig

3) passagersæder er placeret efter de nødudgange til brug under vand, der er omhandlet i nr. 2), på en sådan måde, at passagererne får lettere ved at undslippe i det tilfælde, at helikopteren kæntrer, og kabinen oversvømmes.

▼M4

b) Operatører af små helikoptere i kategori A og store helikoptere, som i henhold til punkt CAT.IDE.H.320, litra a), i bilag IV til forordning (EU) nr. 965/2012 skal være konstrueret til landing på vand eller certificeret til nødlanding på vand, skal sikre, at:

1) alle nødudgange, herunder nødudgange til flyvebesætningen, og alle døre, vinduer og andre åbninger, der er egnede til brug som nødudgang under vand, til stadighed kan betjenes i en nødsituation

2) der forefindes et automatisk middel til under alle belysningsforhold let at identificere omridset af åbningerne til alle nødudgange til brug under vand; sådanne markeringer skal være udformet, så de forbliver synlige selv i det tilfælde, at helikopteren er kæntret, eller kabinen er under vand.

26.420 Nødudstyr ved flyvning over vand

a) Operatører af små helikoptere og store helikoptere, der skal opfylde kravene i punkt CAT.IDE.H.300 i bilag IV, punkt NCC.IDE.H.227 i bilag VI eller punkt SPO.IDE.H.199 i bilag VIII til forordning (EU) nr. 965/2012, skal sikre, at hver oppumpet redningsflåde er forsynet med en anordning til at holde den i nærheden af helikopteren og en yderligere anordning til at holde den oppumpede redningsflåde, der er fastgjort til helikopteren, længere væk på en afstand, der hverken udgør en fare for selve redningsflåden eller for de ombordværende. Hvis helikopteren synker helt, skal begge disse anordninger til fastholdelse af redningsflåder kappes, før helikopteren er helt dækket af vand, selv når redningsflåden er tom.

b) Operatører af små helikoptere og store helikoptere, der i henhold til punkt CAT.IDE.H.320, litra a), i bilag IV til forordning (EU) nr. 965/2012 skal konstrueres til landing på vand eller være certificeret til nødlanding på vand, skal sikre, at der forefindes stuvemuligheder, der gør det muligt at medbringe en redningsvest for hver ombordværende person i helikopteren inden for let rækkevidde af hver person siddende på sit sæde, medmindre de ombordværende altid er forpligtet til at bære dem om bord på helikopteren.

c) Operatører af store helikoptere, der i henhold til punkt SPA.HOFO.165, litra d), i bilag V til forordning (EU) nr. 965/2012 skal have installeret en eller flere redningsflåder, skal sikre, at redningsflåden eller redningsflåderne:

1) kan deployeres via fjernbetjening, idet redningsflådens/redningsflådernes udløsningsmekanisme er placeret inden for rækkevidde af flyvebesætningen, ombordværende i passagerkabinen og eventuelle overlevende i vandet med helikopteren flydende på ret køl eller kæntret

2) kan deployeres pålideligt med helikopteren i enhver flydestilling, der med rimelighed kan forventes, herunder kæntret, og under de konstruktionsbestemmende havforhold med hensyn til modstandsdygtighed over for kæntring.

▼M4

26.425 Oplysning om konstruktionsbestemmende havforhold

a) En indehaver af et typecertifikat til en lille helikopter eller en stor helikopter skal sikre, at de konstruktionsbestemmende havforhold med hensyn til modstandsdygtighed over for kæntring og eventuelle tilknyttede oplysninger vedrørende bestemmelserne om certificering af nødlanding på vand eller nødflydesystemet indgår i flyvehåndbogen for rotorluftfartøjer (RFM) og stilles til rådighed for alle operatører.

b) En indehaver af et supplerende typecertifikat for et nødflydesystem, der er installeret på en lille helikopter eller en stor helikopter, skal sikre, at de konstruktionsbestemmende havforhold med hensyn til modstandsdygtighed over for kæntring og eventuelle tilknyttede oplysninger vedrørende bestemmelserne om certificering af nødlanding på vand eller nødflydesystemet indgår i den pågældende RFM og stilles til rådighed for alle operatører.

26.430 Et nødflydesystems modstandsdygtighed over for skader

a) Operatører af små helikoptere eller store helikoptere, for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis første gang udstedes den 9. august 2025 eller derefter, og som i henhold til punkt CAT.IDE.H.320, litra a), i bilag IV til forordning (EU) nr. 965/2012 skal være konstrueret til landing på vand eller certificeret til nødlanding på vand, hvis helikopteren rummer et stuvet nødflydesystem, skal sikre, at konstruktionen, så vidt det er praktisk muligt, tager højde for at minimere de eventuelle skader efter et sammenstød med vandet, der kan påvirke en vellykket deployering og fastholdelse af nødflydesystemet.

b) Operatører af små helikoptere eller store helikoptere med stuvede nødflydesystemer, som er installeret første gang den 9. august 2025 eller derefter, og som i henhold til punkt CAT.IDE.H.320, litra a), i bilag IV til forordning (EU) nr. 965/2012 skal være certificeret til nødlanding på vand, skal sikre, at konstruktionen, så vidt det er praktisk muligt, tager højde for at minimere de eventuelle skader efter et sammenstød med vandet, der kan påvirke en vellykket deployering og fastholdelse af nødflydesystemerne.

26.431 Bestemmelse af robustheden af nødflydesystemets konstruktion

a) En operatør af en lille helikopter eller en stor helikopter, der i henhold til punkt CAT.IDE.H.320, litra a), i bilag IV til forordning (EU) nr. 965/2012 skal være konstrueret til landing på vand eller certificeret til nødlanding på vand, kan anmode den person, der er omhandlet i litra b), om at udøve de tjenester, der er omhandlet i litra c), hvis begge følgende betingelser er opfyldt:

1) operatøren skal påvise overensstemmelse med punkt 26.430 i dette bilag

2) nødflydesystemets robusthed i tilfælde af sammenstød med vand er ikke påvist som led i den pågældende helikopters typecertifikat eller supplerende typecertifikat.

b) Vedkommende person, som udøver de tjenester, der er omhandlet i litra c), er:

1) indehaveren af typecertifikatet, hvis nødflydesystemet indgår i typekonstruktionen

2) indehaveren af det supplerende typecertifikat, hvis nødflydesystemet er certificeret i kraft af et supplerende typecertifikat

▼M4

c) Den i litra b) omhandlede person skal:

1) fastslå, at der, så vidt det er praktisk muligt, er taget højde for at minimere de eventuelle skader efter et sammenstød med vand, der kan påvirke en vellykket deployering og fastholdelse af nødflydesystemet

2) fastslå, at de påvirkninger, der er omhandlet i litra c), nr. 1), er taget i betragtning ved konstruktionen af nødflydesystemet

3) forelægge operatøren en vurdering.

26.435 Automatisk ibrugtagning af et nødflydesystem

a) Operatører af små helikoptere, der i henhold til punkt CAT.IDE.H.320, litra a), i bilag IV til forordning (EU) nr. 965/2012 skal være konstrueret til landing på vand eller certificeret til nødlanding på vand og under flyvningen har installeret et stuvet nødflydesystem, skal sikre, at dette deployeres automatisk, når luftfartøjet rammer vandet.

b) Operatører af små helikoptere i kategori A og store helikoptere, der i henhold til punkt CAT.IDE.H.320, litra a), i bilag IV til forordning (EU) nr. 965/2012 skal være konstrueret til landing på vand eller certificeret til nødlanding på vand og under flyvningen har installeret et stuvet nødflydesystem, skal sikre, at dette aktiveres automatisk, når luftfartøjet rammer vandet, hvilket ikke må afhænge af et indgreb fra pilotens side under flyvningen.

▼M5

26.440 Brændstofsystemets kollisionsresistens

Operatører af små helikoptere og store helikoptere skal sikre, at brændstofsystemets konstruktion så vidt muligt minimerer sandsynligheden for, at der opstår brand efter en kollision, når:

a) helikopterens typecertifikatet er udstedt den 2. oktober 1994 eller senere, og:

1) helikopterens første individuelle luftdygtighedsbevis er udstedt den 22. december 2026 eller senere, eller

2) helikopterens første individuelle luftdygtighedsbevis er udstedt før den 22. december 2026, og

i) hvis en medlemsstat har udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 22. december 2024 eller senere, efter import af helikopteren fra et tredjeland, eller

ii) hvis:

A) helikopteren er konstrueret til seks eller flere ombordværende og opereres den 22. december 2031 eller senere, eller

B) helikopteren er konstrueret til fem eller færre ombordværende og opereres den 22. december 2039 eller senere.

b) helikopterens typecertifikatet er udstedt før den 2. oktober 1994, og:

1) helikopterens første individuelle luftdygtighedsbevis er udstedt den 22. december 2026 eller senere, eller

2) helikopterens første individuelle luftdygtighedsbevis er udstedt før den 22. december 2026, og hvis en medlemsstat har udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 22. december 2024 eller senere, efter import af helikopteren fra et tredjeland.

▼**M5**

Tillæg 1

Liste over flyvemaskinemodeller, som ikke er omfattet af visse bestemmelser i bilag I (del-26)

Tabel A.1

TC-indehaver	Type	Modeller	Serienummer	Bestemmelser i bilag I (del-26), der IKKE finder anvendelse
The Boeing Company	707	Alle		26.301-26.334
The Boeing Company	720	Alle		26.301-26.334
The Boeing Company	DC-10	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	Alle	26.301-26.334
The Boeing Company	DC-8	Alle		26.301-26.334
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	Alle	26.301-26.334
The Boeing Company	MD-90	MD-90-30	Alle	26.301-26.334
FOKKER SERVICE B.V.	F27	Mark 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700	Alle	26.301-26.334
FOKKER SERVICE B.V.	F28	Mark 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000	Alle	26.301-26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-159	G-159 (Gulfstream I)	Alle	26.301-26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-II_III_IV_V	G-1159A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	Alle	26.301-26.334
KELOWNA FLIGHT-CRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	Alle	26.301-26.334

▼**M5**

TC-indehaver	Type	Modeller	Serienummer	Bestemmelser i bilag I (del-26), der IKKE finder anvendelse
LEARJET INC.	Learjet 24/25/31/36/35/55/60	24, 24A, 24B, 24B-A, 24D,24D-A, 24F, 24F-A, 25, 25B, 25C, 25D, 25F	Alle	26.301-26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1329	Alle		26.301-26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	188	Alle		26.301-26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F, 382G	Alle	26.301-26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	Alle		26.301-26.334
PT. DIRGANTARA INDONESIA	CN-235	Alle		26.301-26.334
SABRELINER CORPORATION	NA-265	NA-265-65	Alle	26.301-26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	Alle	26.301-26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	Alle		26.301-26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	Alle	26.301-26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	Alle	26.301-26.334
AIRBUS	A320-serien	A320-251N, A320-271N	10033, 10242, 10281 og 10360	26.60
AIRBUS	A321-serien	A321-271NX	10257, 10371 og 10391	26.60.
AIRBUS	A330-serien	A330-243, A330-941	1844, 1861, 1956, 1978, 1982, 1984, 1987, 1989, 1998, 2007, 2008 og 2011	26.60
ATR-GIE Avions de Transport Régional	ATR 72-serien	ATR72-212A	1565, 1598, 1620, 1629, 1632, 1637, 1640, 1642, 1649, 1657, 1660, 1661	26.60

▼**M5**

TC-indehaver	Type	Modeller	Serienummer	Bestemmelser i bilag I (del-26), der IKKE finder anvendelse
The Boeing Company	737-serien	737-8 og 737-9	43299, 43304, 43305, 43310, 43321, 43322, 43332, 43334, 43344, 43348, 43391, 43579, 43797, 43798, 43799, 43917, 43918, 43919, 43921, 43925, 43927, 43928, 43957, 43973, 43974, 43975, 43976, 44867, 44868, 44873, 60009, 60010, 60040, 60042, 60056, 60057, 60058, 60059, 60060, 60061, 60063, 60064, 60065, 60066, 60068, 60194, 60195, 60389, 60434, 60444, 60455, 61857, 61859, 61862, 61864, 62451, 62452, 62453, 62454, 62533, 63358, 63359, 63360, 64610, 64611, 64612, 62613, 64614, 65899, 66147, 66148, 66150	26.60.
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	Gulfstream G100-serien	1125 Astra 1125 Astra SP G100/Astra SPX	Alle	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP	Gulfstream G100-serien	Gulfstream G150	Alle	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	GALAXY G200-serien	Gulfstream 200/ Galaxy	Alle	26.157
LEARJET INC.	Learjet Model 45	Alle	Alle	26.157
LEARJET INC.	Learjet 24/25/31/36/ 35/55/60	55, 55B, 55C	Alle	26.157
LEARJET INC.	Learjet Model 60	Alle	Alle	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	650-serien	650	Alle	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Cessna 500/550/ S550/560/560XL-serien	500 550 560 560XL S550	Alle	26.157

▼**M5**

TC-indehaver	Type	Modeller	Serienummer	Bestemmelser i bilag I (del-26), der IKKE finder anvendelse
TEXTRON AVIATION INC.	Hawker-serien	BAe.125-serien Hawker 750 Hawker 800XP	Alle	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	CESSNA 750-serien (Citation X)	750	Alle	26.157

▼B

BILAG II

I bilag III (del-ORO) til forordning (EU) nr. 965/2012 affattes punkt ORO.AOC.100, litra c), nr. 1), således:

»1) de er i overensstemmelse med alle gældende krav i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008, bilag III (del-ORO), bilag IV (del-CAT) og bilag V (del-SPA) til denne forordning samt bilag I (del-26) til Kommissionens forordning (EU) 2015/640 (*).

(*) Kommissionens forordning (EU) 2015/640 af 23. april 2015 om supplerende luftdygtighedsspecifikationer for en given type operationer og om ændring af forordning (EU) nr. 965/2012 (EUT L 106 af 24.4.2015, s. 18).«