Tämä asiakirja on ainoastaan dokumentoinnin apuväline eikä sillä ole oikeudellista vaikutusta. Unionin toimielimet eivät vastaa sen sisällöstä. Säädösten todistusvoimaiset versiot on johdanto-osineen julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä ja ne ovat saatavana EUR-Lexissä. Näihin virallisiin teksteihin pääsee suoraan tästä asiakirjasta siihen upotettujen linkkien kautta.

►B

KOMISSION ASETUS (EU) 2015/640,

annettu 23 päivänä huhtikuuta 2015,

lentotoiminnan lajin mukaisista täydentävistä yksityiskohtaisista lentokelpoisuusvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 965/2012 muuttamisesta

(EUVL L 106, 24.4.2015, s. 18)

sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

		virallinen lehti		
		N:o	sivu	päivämäärä
►M1	Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/133, annettu 28 päivänä tammikuuta 2019	L 25	14	29.1.2019
►M2	Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2020/1159, annettu 5 päivänä elokuuta 2020	L 257	14	6.8.2020
►M3	Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2021/97, annettu 28 päivänä tammikuuta 2021	L 31	208	29.1.2021
►M4	Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/1254, annettu 19 päivänä heinäkuuta 2022	L 191	47	20.7.2022
►M5	Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2024/2954, annettu 29 päivänä marraskuuta 2024	L 2954	1	2.12.2024

▼B

KOMISSION ASETUS (EU) 2015/640,

annettu 23 päivänä huhtikuuta 2015,

lentotoiminnan lajin mukaisista täydentävistä yksityiskohtaisista lentokelpoisuusvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 965/2012 muuttamisesta

▼M2

1 artikla

Kohde ja soveltamisala

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan yhteiset täydentävät yksityiskohtaiset lentokelpoisuusvaatimukset, jotka koskevat ilma-alusten jatkuvaa lentokelpoisuutta ja ilma-alusten turvallisuuden parantamista.

▼M5

2. Tätä asetusta sovelletaan

a) lentotoiminnan harjoittajiin, jotka harjoittavat toimintaa

i) jossakin jäsenvaltiossa rekisteröidyillä ilma-aluksilla, jollei jäsenvaltio ole siirtänyt ja siltä osin kuin se on siirtänyt Chicagon yleissopimuksen mukaiset velvollisuutensa kolmanteen maahan ja ilma-alusta käyttää kolmannen maan lentotoiminnan harjoittaja;

ii) kolmannessa maassa rekisteröidyillä ilma-aluksilla, joita käyttää lentotoiminnan harjoittaja, joka on sijoittautunut alueelle tai jonka asuinpaikka tai päätoimipaikka on alueella, johon perussopimuksia sovelletaan;

b) sellaisen tyyppihyväksyntätodistuksen, rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen, lisätyyppihyväksyntätodistuksen, suunnittelumuutoksen hyväksynnän tai korjauksen suunnitteluhyväksynnän haltijoihin, jonka virasto on antanut komission asetuksen (EU) N:o 748/2012 ([1]) mukaisesti tai joka katsotaan mainitun asetuksen 3 artiklan mukaisesti annetuksi;

c) sellaisen suuren lentokoneen tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen hakijoihin, jota koskeva hakemus on jätetty ennen 1 päivää tammikuuta 2019 ja joille annetaan todistus 26 päivän elokuuta 2020 jälkeen, kun ne mainitaan liitteessä I (osa 26).

▼B

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

a) ’suurimmalla käytettävällä matkustajapaikkaluvulla’ yksittäisen ilma-aluksen suurinta matkustajapaikkamäärää, joka on vahvistettu lentotoimintaa varten ja ilmoitettu toimintakäsikirjassa, miehistön istuimia lukuun ottamatta;

([1]) Komission asetus (EU) N:o 748/2012, annettu 3 päivänä elokuuta 2012, ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristösertifiointia sekä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden sertifiointia koskevista täytäntöönpanosäännöistä (EUVL L 224, 21.8.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj).

▼M5

b) ’suurella lentokoneella’ lentokonetta, jonka sertifioinnin perustana ovat suurten lentokoneiden sertifiointieritelmät CS-25 tai vastaavat sertifiointieritelmät;

ba) ’pienellä lentokoneella’ lentokonetta, jonka sertifioinnin perustana ovat normaaliluokan lentokoneiden sertifiointieritelmät CS-23 tai vastaavat sertifiointieritelmät;

c) ’suurella helikopterilla’ helikopteria, jonka sertifioinnin perustana ovat suurten pyöriväsiipisten ilma-alusten sertifiointieritelmät CS-29 tai vastaavat sertifiointieritelmät;

ca) ’pienellä helikopterilla’ helikopteria, jonka sertifioinnin perustana ovat pienten pyöriväsiipisten ilma-alusten sertifiointieritelmät CS-27 tai vastaavat sertifiointieritelmät;

▼M4

cb) ’pienellä luokan A helikopterilla’ pientä helikopteria, jolla on kaikki asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä I olevassa 17 kohdassa määritellyt luokan A ominaisuudet ja jonka sertifiointiperusteisiin kuuluvat suuria pyöriväsiipisiä ilma-aluksia koskevissa sertifiointieritelmissä (CS-29) vahvistetut lisäeritelmät, joita sovelletaan CS-27:n lisäyksessä C olevan viittauksen nojalla, tai vastaavat sertifiointieritelmät;

cc) ’vahvistetuilla meriolosuhteilla’ niitä hakijan tyyppi- tai lisätyyppihyväksyntätodistusta varten valitsemia meriolosuhteita, joissa pyöriväsiipisen ilma-aluksen kaatumattomuus on osoitettu ja sen jälkeen sertifioitu veteen tehtävän pakkolaskun tai hätäkellukkeita koskevien määräysten osalta;

▼M1

d) ’pieniä matkustajamääriä kuljettavalla lentokoneella’ lentokonetta, jossa suurin käytettävä matkustajapaikkaluku on enintään

1) 19 istuinta tai

2) yksi kolmasosa tyyppihyväksytyn lentokoneen suurimmasta matkustajapaikkamäärästä, joka on ilmoitettu lentokoneen tyyppihyväksyntätodistuksen tietolehdellä (TCDS), jos molemmat seuraavista edellytyksistä täyttyvät:

a) niiden matkustajapaikkojen kokonaismäärä, jotka voivat olla käytössä rullauksen, lentoonlähdön tai laskun ajan, on kerrosta kohti enintään 100;

b) suurin käytettävä matkustajapaikkaluku rullauksen, lentoonlähdön tai laskun aikana kullakin yksittäisellä vyöhykkeellä varauloskäyntiparien (tai umpikujavyöhykkeen) välillä ei ylitä yhtä kolmasosaa kyseistä vyöhykettä rajaavien varauloskäyntiparien osalta sallittujen matkustajapaikkojen summasta (kun käytetään kullekin varauloskäyntiparille lentokoneeseen sovellettavissa sertifiointiperusteissa määritettyä sallittujen matkustajapaikkojen määrää). Jos osa lentokoneen varauloskäynneistä on poissa käytöstä, tämän vyöhykerajoituksen noudattamista määritettäessä kuitenkin oletetaan, että kaikki varauloskäynnit ovat toimivia;

▼M2

e) ’voimassaolorajoituksella’ (LOV) rakenteellista huolto-ohjelmaa tukevien teknisten tietojen yhteydessä ajanjaksoa, joka ilmoitetaan kertyneiden lentojaksojen tai lentotuntien taikka molempien lukumääränä ja jonka osalta on osoitettu, ettei lentokoneessa tule sinä aikana esiintymään laaja-alaisia väsymisvaurioita;

f) ’lentokelpoisuusrajoitusjaksolla’ (ALS) asetuksen (EU) N:o 748/2012 liitteessä I (osa 21) olevassa 21.A.61, 107.A.21 ja 21.A.120A kohdassa vaadittujen jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpitämistä koskevien ohjeiden jaksoa, joka sisältää lentokelpoisuusrajoituksia, joissa määritellään pakolliset vaihtoajat, tarkastusvälit ja niihin liittyvä tarkastusmenetelmä;

▼M5

g) ’korroosionesto-ohjelmalla’ (CPCP) asiakirjaa, jossa esitetään järjestelmällinen lähestymistapa lentokoneen primäärirakenteen korroosion estoon ja valvontaan ja joka koostuu korroosioon liittyvistä perustehtävistä, joihin kuuluvat tarkastukset ja niiden kohdealueet, määritellyt korroosiotasot sekä vaatimusten noudattamisajat (toteutuskynnykset ja toistovälit);

▼M2

h) ’laaja-alaisella väsymisvauriolla’ (WFD) sitä, että lentokoneen rakenteessa on useissa paikoissa samanaikaisesti halkeamia, jotka ovat kooltaan ja määrältään sellaisia, ettei rakenne enää täytä sen sertifioinnissa käytettyjä viankestävyyden tai jäännöslujuuden vaatimuksia;

▼M5

i) ’perusrakenteella’ kunkin lentokonemallin tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen mukaista suunniteltua rakennetta (eli lentokoneen toimituskokoonpanoa);

j) ’väsymiskriittisellä perusrakenteella’ (FCBS) lentokoneen perusrakennetta, jonka tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen haltija on luokitellut väsymiskriittiseksi rakenteeksi;

▼M2

k) ’väsymiskriittisellä muutetulla rakenteella’ (FCMS) mitä tahansa väsymisen kannalta kriittistä lentokoneen rakennetta, joka on seurausta sen tyyppisuunnitelman muutoksesta tai johon tällainen muutos vaikuttaa, ja joka ei vielä kuulu väsymiskriittisen perusrakenteen osiin;

l) ’vaurionsietokyvyn arvioinnilla’ (DTE) prosessia, joka johtaa sellaisten huoltotoimenpiteiden määrittämiseen, jotka ovat tarpeen katastrofaaliseen vikaan mahdollisesti johtavien väsymismurtumien havaitsemiseksi tai estämiseksi. Korjausten ja muutosten yhteydessä vaurionsietokyvyn arviointiin sisältyy korjauksen tai muutoksen arviointi sekä korjauksen tai muutoksen kohteena olevan väsymisen kannalta kriittisen rakenteen arviointi;

▼M5

m) ’vaurionsietokyvyn tarkastuksella’ (DTI) dokumentoitua tarkastusvaatimusta tai muuta huoltotoimenpidettä, jonka tyyppihyväksyntätodistuksen, rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen, lisätyyppihyväksyntätodistuksen tai olemassa olevan suuren muutoksen hyväksynnän haltija on liitteessä I (osa 26) esitetysti vaurionsietokyvyn arvioinnin tuloksena määrittänyt ja johon sisältyvät tarkastettavat alueet, tarkastusmenettely, tarkastuksessa käytettävät menetelmät (mukaan lukien peräkkäiset tarkastusvaiheet sekä hyväksymis- ja hylkäysperusteet), tarkastuskynnys ja näihin tarkastuksiin mahdollisesti liittyvät toistuvat aikavälit sekä tarpeen mukaan erittely huoltotoimenpiteistä, kuten vaihdoista, korjauksista tai muutoksista;

n) ’korjauksen arviointiohjeilla’ (REG) tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen haltijan vahvistamaa prosessia ja toteutusaikataulua väsymiskriittisiin rakenteisiin vaikuttaville korjauksille, jotta liitteessä I (osa 26) olevassa 26.309 kohdassa esitetysti varmistetaan kaikkien asiaankuuluvien korjausten jatkuva rakenteellinen eheys;

▼M2

o) ’väsymiskriittisellä rakenteella’ (FCS) lentokoneen rakennetta, joka on altis lentokoneen katastrofaaliseen vikaan mahdollisesti johtaville väsymismurtumille.

▼M5

_____

▼B

4 artikla

Asetuksen (EU) N:o 965/2012 muuttaminen

Asetuksen (EU) N:o 965/2012 liite III muutetaan tämän asetuksen liitteen II mukaisesti, jotta edellä mainittuun asetukseen voidaan sisällyttää viittaus tähän asetukseen.

5 artikla

Siirtymäsäännökset

Niiden ilma-alusten, joiden osalta lentotoiminnan harjoittajat ovat ennen 6 artiklassa tarkoitettuja soveltamisen alkamispäiviä osoittaneet toimivaltaiselle viranomaiselle, että ilma-alukset täyttävät Euroopan ilmailuviranomaisten yhteistyöelimen (JAA) 13 päivänä heinäkuuta 1998 julkaisemat ja 1 päivänä joulukuuta 2005 muutetut (”Amendment 3”) lentotoiminnan lajin mukaiset täydentävät lentokelpoisuusvaatimukset, jäljempänä ’JAR-26-vaatimukset’, katsotaan olevan tämän asetuksen liitteessä I vahvistettujen vastaavien vaatimusten mukaisia.

Ilma-aluksiin, joiden on ensimmäisen kohdan mukaisesti osoitettu olevan tämän asetuksen liitteessä I olevien 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 ja 26.250 kohdan vaatimuksia vastaavien JAR-26-vaatimusten mukaisia, ei saa tehdä myöhemmässä vaiheessa muutoksia, joilla olisi vaikutusta kyseisten JAR-26-vaatimusten noudattamiseen.

▼B

6 artikla

Voimaantulo ja soveltaminen

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan 14 päivästä toukokuuta 2015.

Liitteessä I olevaa 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 ja 26.250 kohtaa sovelletaan 14 päivästä toukokuuta 2017.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

▼M2

LIITE I

OSA 26

LENTOTOIMINNAN LAJIN MUKAISET TÄYDENTÄVÄT YKSITYISKOHTAISET LENTOKELPOISUUSVAATIMUKSET

▼M5

SISÄLTÖ

OSASTO A – YLEISET SÄÄNNÖKSET

26.10 Toimivaltainen viranomainen

26.20 Tilapäisesti epäkuntoiset laitteet ja varusteet

26.30 Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen

OSASTO B – LENTOKONEET

26.50 Istuimet, makuupaikat sekä istuin- ja olkavyöt

26.60 Pakkolasku – dynamiikkaa koskevat vaatimukset

26.100 Varauloskäyntien sijainti

26.105 Kulku varauloskäynneille

26.110 Varauloskäyntien merkinnät

26.120 Sisätilojen hätävalaistus ja hätävalojen käyttö

26.150 Sisätilojen varustelu

26.155 Rahtiosaston vuorauksen palo-ominaisuudet

26.156 Lämpöeristeet ja akustiset eristysmateriaalit

26.157 Luokan D osastojen muuntaminen

26.160 Palontorjunta käymälöissä

26.170 Sammuttimet

26.175 Palosuojaus rahtitiloissa

26.200 Laskutelineiden äänivaroituslaite

26.201 Rengaspaine

26.205 Riittämättömästä laskumatkasta varoittavat järjestelmät

26.250 Ohjaamon oven käyttömekanismi – ohjaamomiehistön jäsenen toimintakyvyn menetys

26.300 Vanhentuvien lentokoneiden rakenteiden jatkuvan rakenteellisen eheyden ohjelma – yleiset vaatimukset

26.301 Vaatimustenmukaisuussuunnitelma (rajoitetun) tyyppihyväksyntätodistuksen haltijoille

26.302 Väsymisen ja vaurionsietokyvyn arviointi

26.303 Voimassaolorajoitus

26.304 Korroosionesto-ohjelma

26.305 Jatkuvan rakenteellisen eheyden ohjelman voimassaolo

▼M5

26.306 Väsymiskriittiset perusrakenteet

26.307 Tiedot vaurionsietokyvystä väsymiskriittisiin rakenteisiin tehtyjä muutoksia varten

26.308 Tiedot vaurionsietokyvystä väsymiskriittisiin rakenteisiin tehtyjä korjauksia varten

26.309 Korjausten arviointiohjeet

26.330 Tiedot vaurionsietokyvystä olemassa olevia lisätyyppihyväksyntätodistuksia, muita tehtyjä suuria muutoksia ja tehtyjä korjauksia varten, siltä osin kuin ne vaikuttavat näihin lisätyyppihyväksyntätodistuksiin tai muutoksiin

26.331 Vaatimustenmukaisuussuunnitelma lisätyyppihyväksyntätodistuksen haltijoille

26.332 Väsymiskriittisiin rakenteisiin vaikuttavien muutosten määrittäminen

26.333 Tiedot vaurionsietokyvystä 1 päivänä syyskuuta 2003 tai sen jälkeen hyväksyttyjä lisätyyppihyväksyntätodistuksia ja niihin vaikuttavia korjauksia varten

26.334 Tiedot vaurionsietokyvystä ennen 1 päivää syyskuuta 2003 hyväksyttyjä lisätyyppihyväksyntätodistuksia ja muita suuria muutoksia sekä näihin lisätyyppihyväksyntätodistuksiin tai muutoksiin vaikuttavia korjauksia varten

26.370 Huolto-ohjelma

OSASTO C – HELIKOPTERIT

26.400 Sammuttimet

26.405 Palosuojaus rahtitiloissa

26.410 Veden alla käytettävät hätähallintalaitteet

26.415 Vedenalaiset varauloskäynnit

26.420 Hätävarustus vesialueita ylittävillä lennoilla

26.425 Vahvistettujen meriolosuhteiden antaminen

26.430 Hätäkellukejärjestelmän vaurionkestävyys

26.431 Hätäkellukejärjestelmän suunnittelun aukottomuuden määrittäminen

26.435 Hätäkellukejärjestelmän automaattinen laukeaminen

26.440 Polttoainejärjestelmän törmäyskestävyys

Lisäys 1 – Luettelo lentokonemalleista, joihin ei sovelleta tiettyjä liitteen I (osa 26) säännöksiä

▼B

OSASTO A

YLEISET SÄÄNNÖKSET

▼M5

26.10 Toimivaltainen viranomainen

a) Tätä liitettä sovellettaessa toimivaltainen viranomainen, jolle ilma-aluksen käyttäjän on osoitettava, että sen ilma-alus, jonka suunnittelu on jo sertifioitu, täyttää tämän liitteen vaatimukset, on kyseisen ilma-aluksen käyttäjän valvonnasta vastaava toimivaltainen viranomainen tai virasto, jos vastuu ilma-aluksen käyttäjän valvonnasta on annettu virastolle asetuksen (EU) 2018/1139 64 tai 65 artiklan mukaisesti.

▼M5

b) Tätä liitettä sovellettaessa toimivaltainen viranomainen, jolle tyyppihyväksyntätodistuksen, rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen, lisätyyppihyväksyntätodistuksen, suunnittelumuutoksen hyväksynnän tai korjauksen suunnitteluhyväksynnän haltijan on osoitettava tämän liitteen vaatimusten noudattaminen, on virasto.

▼B

26.20 Tilapäisesti epäkuntoiset laitteet ja varusteet

Lentoa ei saa aloittaa, jos jokin tässä osassa vaadituista ilma-aluksen mittareista, laitteista, varusteista tai toiminnoista on epäkunnossa tai puuttuu, paitsi jos tästä vaatimuksesta poiketaan ORO.MLR.105 kohdassa tarkoitetun lentotoiminnan harjoittajan minimivarusteluettelon mukaisesti ja jos toimivaltainen viranomainen on hyväksynyt vaatimuksesta poikkeamisen.

▼M5

26.30 Vaatimustenmukaisuuden osoittaminen

a) Virasto julkaisee asetuksen (EU) 2018/1139 76 artiklan 3 kohdan mukaisesti sertifiointieritelmät, joita käytetään vakiomenetelminä osoitettaessa tämän liitteen vaatimusten täyttyminen. Sertifiointieritelmien on oltava riittävän yksityiskohtaiset ja täsmälliset, jotta niistä ilmenevät ehdot, joiden mukaisesti tämän liitteen vaatimusten täyttyminen voidaan osoittaa.

b) Ilma-aluksen käyttäjät ja tyyppihyväksyntätodistuksen, rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen, lisätyyppihyväksyntätodistuksen, suunnittelumuutoksen hyväksynnän tai korjauksen suunnitteluhyväksynnän haltijat voivat osoittaa täyttävänsä tämän liitteen vaatimukset noudattamalla jompaakumpaa seuraavista:

i) a alakohdassa tarkoitetut viraston julkaisemat eritelmät tai vastaavat asetuksen (EU) N:o 748/2012 liitteessä I (osa 21) olevassa 21.B.70 kohdassa tarkoitetut viraston julkaisemat sertifiointieritelmät;

ii) sellaiset tekniset standardit, jotka takaavat vastaavan turvallisuustason kuin mainittuihin sertifiointieritelmiin sisältyvät standardit.

c) Tyyppihyväksyntätodistuksen, rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen, lisätyyppihyväksyntätodistuksen, suunnittelumuutoksen hyväksynnän tai korjauksen suunnitteluhyväksynnän haltijoiden on asetettava tämän liitteen noudattamisen varmistamiseksi laadittujen jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpitämistä koskevien ohjeiden muutokset kaikkien asianomaisten ilma-alusten tunnettujen käyttäjien ja pyynnöstä muiden sellaisten henkilöiden saataville, joiden on noudatettava näitä ohjeita, jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiot mukaan luettuina. Tätä asetusta sovellettaessa jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpitämistä koskeviin ohjeisiin sisältyvät myös vaurionsietokyvyn tarkastukset (DTI), korjausten arviointiohjeet (REG), perustasoinen korroosionesto-ohjelma (CPCP) sekä luettelo väsymiskriittisistä rakenteista (FCS) ja lentokelpoisuusrajoitusjaksoista (ALS).

OSASTO B – LENTOKONEET

▼B

26.50 Istuimet, makuupaikat sekä istuin- ja olkavyöt

Vuoden 1958 tammikuun 1 päivänä tai sen jälkeen tyyppihyväksyttyjen, kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa käytettävien suurten lentokoneiden lentotoiminnan harjoittajien on varmistettava, että kaikki ohjaamo- tai matkustamomiehistön jäsenten istuimet ja niiden turvakiinnitysjärjestelmät on konfiguroitu niin, että ne tarjoavat parhaimman mahdollisen suojan hätälaskun sattuessa rajoittamatta kuitenkaan istuimella istuvan henkilön tavanomaisia toimia ja että niistä pääsee tarvittaessa irrottautumaan nopeasti.

▼M3

26.60 Pakkolasku – dynamiikkaa koskevat vaatimukset

Lentotoiminnan harjoittajien, jotka käyttävät matkustajien kaupallisissa ilmakuljetuksissa sellaisia suuria lentokoneita, jotka on tyyppihyväksytty 1 päivänä tammikuuta 1958 tai sen jälkeen ja joille on ensimmäisen kerran myönnetty yksilöllinen lentokelpoisuustodistus 26 päivänä helmikuuta 2021 tai sen jälkeen, on osoitettava kaikkien tyyppisuunnitelmassa rullauksen, lentoonlähdön tai laskun aikana käytettäviksi hyväksyttyjen istuinten osalta, että istuimen käyttäjä on suojattu pakkolaskutilanteissa syntyviltä kuormilta. Tämä on osoitettava jollakin seuraavista tavoista:

a) hyväksytysti suoritetut dynaamiset testit;

b) vastaavan turvallisuustason tuottava rationaalinen analyysi, joka perustuu samankaltaisen istuimen tyyppisuunnitelman dynaamisiin testeihin.

Ensimmäisessä kohdassa asetettu velvoite ei koske seuraavia istuimia:

a) ohjaamomiehistön istuimet,

b) istuimet pieniä matkustajamääriä kuljettavissa lentokoneissa, joita käytetään ainoastaan ei-säännölliseen tarveperustaiseen kaupalliseen ilmakuljetukseen;

c) istuimet lentokonemallissa, joka mainitaan lisäyksessä 1 olevassa taulukossa A.1 ja jossa on kyseisessä taulukossa mainittu valmistajan sarjanumero.

▼M5

26.100 Varauloskäyntien sijainti

Lentotoiminnan harjoittajien, jotka käyttävät kaupallisessa ilmakuljetuksessa suuria lentokoneita, joiden suurin käytettävä matkustajapaikkaluku on yli 19 ja joiden varauloskäynneistä vähintään yksi on pois käytöstä, on varmistettava, että jäljellä olevien uloskäyntien väliset etäisyydet mahdollistavat tehokkaan evakuoinnin, lukuun ottamatta suuria lentokoneita, joissa on ennen 1 päivää huhtikuuta 1999 asennetut ja hyväksytyt varauloskäynnit.

▼B

26.105 Kulku varauloskäynneille

Kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa käytettävien suurten lentokoneiden lentotoiminnan harjoittajien on varmistettava, että jokainen matkustaja pääsee istuinpaikaltaan mahdollisimman nopeasti ja vaivatta jollekin varauloskäynnille siinä tapauksessa, että lentokone on evakuoitava hätätilanteessa.

26.110 Varauloskäyntien merkinnät

Kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa käytettävien suurten lentokoneiden lentotoiminnan harjoittajien on

a) järjestettävä keinot, joilla matkustamossa olevat henkilöt pystyvät ennakoitavissa olevissa olosuhteissa paikallistamaan varauloskäynnit, löytämään tiensä niille ja käyttämään niitä siinä tapauksessa, että lentokone on evakuoitava hätätilanteessa;

b) järjestettävä keinot, joilla lentokoneen ulkopuolinen henkilökunta pystyy paikallistamaan varauloskäynnit ja käyttämään niitä siinä tapauksessa, että lentokone on evakuoitava hätätilanteessa.

26.120 Sisätilojen hätävalaistus ja hätävalojen käyttö

Kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa käytettävien suurten lentokoneiden lentotoiminnan harjoittajien on varmistettava, että matkustajat voivat valaistujen uloskäyntimerkintöjen, matkustamon ja hätäpoistumisalueen yleisvalaistuksen sekä varauloskäynneille opastavan lattiatason valaistuksen avulla paikallistaa varauloskäynnit ja siirtyä niille siinä tapauksessa, että lentokone on evakuoitava hätätilanteessa.

▼B

26.150 Sisätilojen varustelu

Kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa käytettävien suurten lentokoneiden lentotoiminnan harjoittajien on noudatettava seuraavia vaatimuksia:

a) kaikkien miehistön tai matkustajien käytössä olevissa tiloissa käytettävien materiaalien ja laitteiden paloturvallisuusominaisuuksien on todistetusti oltava sellaiset, että lennolla tapahtuvien tulipalojen vaikutukset jäävät mahdollisimman pieniksi ja elinkelpoisia olosuhteita matkustamossa voidaan ylläpitää kunnes ilma-aluksen evakuointi on suoritettu;

b) tupakointi on kiellettävä kyltein;

c) jäteastioiden on oltava sellaisia, ettei tuli pääse leviämään niiden ulkopuolelle, ja niissä on oltava merkinnät, jotka kieltävät palavan aineksen laittamisen jäteastiaan.

26.155 Rahtiosaston vuorauksen palo-ominaisuudet

Vuoden 1958 tammikuun 1 päivän jälkeen tyyppihyväksyttyjen, kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa käytettävien suurten lentokoneiden lentotoiminnan harjoittajien on varmistettava, että luokan C tai D rahtiosastojen vuoraus koostuu materiaaleista, jotka riittävästi suojaavat ilma-alusta ja siinä olevia henkilöitä rahtiosastossa syttyvän palon aiheuttamalta vaaralta.

▼M5

26.156 Lämpöeristeet ja akustiset eristysmateriaalit

Lentotoiminnan harjoittajien, jotka käyttävät kaupallisessa ilmakuljetuksessa 1 päivänä tammikuuta 1958 tai sen jälkeen tyyppihyväksyttyjä suuria lentokoneita, on varmistettava, että

a) asennettaessa 18 päivänä helmikuuta 2021 tai sen jälkeen uusia korvaavia lämpöeristeitä tai akustisia eristysmateriaaleja suuriin lentokoneisiin, joille on myönnetty ensimmäinen yksilöllinen lentokelpoisuustodistus ennen 18 päivää helmikuuta 2021, uusilla materiaaleilla on tulen leviämistä vastustavat ominaisuudet, jotka estävät tulen leviämisen lentokoneessa tai vähentävät sen riskiä;

b) sellaisten suurten lentokoneiden lämpöeristeillä ja akustisilla eristysmateriaaleilla, joille on myönnetty ensimmäinen yksilöllinen lentokelpoisuustodistus 18 päivänä helmikuuta 2021 tai sen jälkeen, on tulen leviämistä vastustavat ominaisuudet, jotka estävät tulen leviämisen lentokoneessa tai vähentävät sen riskiä;

c) lentokoneen alaosaan asennetuilla lämpöeristeillä ja akustisilla eristysmateriaaleilla (mukaan lukien tarvikkeet, joilla materiaalit kiinnitetään runkoon) sellaisissa suurissa lentokoneissa, joille on myönnetty ensimmäinen yksilöllinen lentokelpoisuustodistus 18 päivänä helmikuuta 2021 tai sen jälkeen ja joiden matkustajapaikkamäärä on vähintään 20, on tulen etenemistä vastustavat ominaisuudet, jotka estävät tulen etenemisen lentokoneen sisätiloihin onnettomuuden jälkeen tai vähentävät sen riskiä ja takaavat, että olosuhteet matkustamossa säilyvät elinkelpoisina lentokoneen evakuointiin tarvittavan ajan.

26.157 Luokan D osastojen muuntaminen

Lentotoiminnan harjoittajien, jotka käyttävät kaupallisessa ilmakuljetuksessa 1 päivänä tammikuuta 1958 tai sen jälkeen tyyppihyväksyttyjä suuria lentokoneita, on varmistettava, että

a) niiden suurten lentokoneiden osalta, joilla harjoitettavaan lentotoimintaan kuuluu matkustajien kuljettaminen, jokainen luokan D rahti- tai matkatavaraosasto sen tilavuudesta riippumatta on luokan C osastoihin sovellettavien sertifiointieritelmien mukainen;

▼M5

b) niiden suurten lentokoneiden osalta, joilla harjoitettavaan lentotoimintaan kuuluu ainoastaan rahdin kuljettaminen, jokainen luokan D rahtiosasto sen tilavuudesta riippumatta on joko luokan C tai luokan E osastoihin sovellettavien sertifiointieritelmien mukainen.

Tätä kohtaa ei sovelleta lentotoiminnan harjoittajiin, jotka käyttävät tämän liitteen lisäyksessä 1 olevassa taulukossa A.1 mainittua lentokonemallia.

▼B

26.160 Palontorjunta käymälöissä

Kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa käytettävien suurten lentokoneiden, joiden suurin käytettävä matkustajapaikkaluku on yli 19, lentotoiminnan harjoittajien on noudatettava seuraavia vaatimuksia:

Käymälöissä on oltava seuraava varustus:

a) savunilmaisumekanismi;

b) kaikissa jäteastioissa mekanismi, joka sammuttaa jäteastiassa syttyneen palon automaattisesti.

▼M1

26.170 Sammuttimet

Suuria lentokoneita käyttävien lentotoiminnan harjoittajien on varmistettava, ettei seuraavissa sammuttimissa käytetä sammutusaineena halonia:

a) käymälöiden pyyhe-, paperi- ja jäteastioiden kiinteät sammuttimet suurissa lentokoneissa, joille on myönnetty ensimmäinen yksilöllinen lentokelpoisuustodistus 18 päivänä helmikuuta 2020 tai sen jälkeen;

b) kannettavat sammuttimet suurissa lentokoneissa, joille on myönnetty ensimmäinen yksilöllinen lentokelpoisuustodistus 18 päivänä toukokuuta 2019 tai sen jälkeen.

▼M5

26.175 Palosuojaus rahtitiloissa

a) Suurten lentokoneiden sekä sellaisten pienten lentokoneiden osalta, joiden suurin sallittu lentoonlähtöpaino (MTOW) on yli 5 700 kilogrammaa (12 500 lb) ja joille on ensimmäisen kerran myönnetty yksilöllinen lentokelpoisuustodistus 1 päivänä tammikuuta 2025 tai sen jälkeen, seuraavien todistusten tai hyväksyntöjen haltijoiden:

— tyyppihyväksyntätodistus tai rajoitettu tyyppihyväksyntätodistus; taikka

— lisätyyppihyväksyntätodistus tai suunnittelumuutoksen hyväksynnät, kun muutos liittyy lentokoneen rahtitilan palosuojaukseen,

on asetettava kaikkien tällaisten lentokoneiden tunnettujen käyttäjien saataville tiedot rahtitilan palosuojaukseen liittyvistä lentokoneen suunnitteluominaisuuksista.

b) Sellaisten pienten lentokoneiden osalta, joiden suurin sallittu lentoonlähtöpaino on enintään 5 700 kilogrammaa (12 500 lb) ja joissa on vähintään yksi ohjaamosta erillinen rahtitila ja joille on ensimmäisen kerran myönnetty yksilöllinen lentokelpoisuustodistus 1 päivänä tammikuuta 2025 tai sen jälkeen, seuraavien todistusten tai hyväksyntöjen haltijoiden:

— tyyppihyväksyntätodistus tai rajoitettu tyyppihyväksyntätodistus; taikka

▼M5

— lisätyyppihyväksyntätodistus tai suunnittelumuutoksen hyväksynnät, kun muutos liittyy lentokoneen rahtitilan palosuojaukseen,

on asetettava kaikkien tällaisten lentokoneiden tunnettujen käyttäjien saataville tiedot lentokoneen suunnitteluominaisuuksista, jotka liittyvät rahtitilan palosuojaukseen kaikissa ohjaamosta erillisissä rahtitiloissa.

c) Edellä olevan a ja b alakohdan mukaisesti saataville asetettavien tietojen on oltava riittävän yksityiskohtaisia, jotta ilma-alusten käyttäjät voivat tukeutua niihin suorittaessaan riskinarviointia tavaroiden kuljetuksesta rahtitilassa.

Tiedot on sisällytettävä asianmukaiseen lentokoneen dokumentaatioon, joka on asetettava lentotoiminnan harjoittajien saataville ja jonka on oltava riskinarvioinnista vastaavalle lentotoiminnan harjoittajan henkilöstölle helposti tunnistettava.

d) Sen suunnitteluhyväksynnän haltijan, jonka on asetettava tiedot saataville a tai b alakohdan mukaisesti, on myös asetettava näiden tietojen muutokset kaikkien niiden lentokoneiden tunnettujen käyttäjien saataville, joihin muutos vaikuttaa.

▼B

26.200 Laskutelineiden äänivaroituslaite

Kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa käytettävien suurten lentokoneiden lentotoiminnan harjoittajien on varmistettava, että lentokoneeseen on asennettuna asianmukainen laskutelineiden äänivaroituslaite, mikä pienentää merkittävästi sellaisten laskeutumisten todennäköisyyttä, joissa laskuteline on tahattomasti sisään vedettynä.

▼M4

26.201 Rengaspaine

Lentotoiminnan harjoittajien, jotka harjoittavat lentotoimintaa suurilla lentokoneilla, on minimoitava riski siitä, että paine renkaassa olisi alle sen alimman käyttökelpoisen rengaspaineen.

▼M2

26.205 Riittämättömästä laskumatkasta varoittavat järjestelmät

▼M5

a) Lentotoiminnan harjoittajien, jotka harjoittavat kaupallista ilmakuljetustoimintaa suurilla lentokoneilla, on varmistettava, että jokaisessa suuressa lentokoneessa, jolle on myönnetty ensimmäinen yksilöllinen lentokelpoisuustodistus 1 päivänä heinäkuuta 2026 tai sen jälkeen, on riittämättömästä laskumatkasta varoittava järjestelmä.

▼M2

b) Järjestelmä on suunniteltava siten, että riskiä suistua kiitotieltä pitkittäissuunnassa laskun aikana voidaan vähentää antamalla ohjaamomiehistölle varoitus lennon aikana ja maassa, jos on olemassa vaara, ettei lentokone pysty pysähtymään käytettävissä olevalla matkalla ennen kiitotien päätä.

▼B

26.250 Ohjaamon oven käyttömekanismi – ohjaamomiehistön jäsenen toimintakyvyn menetys

Kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa käytettävien suurten lentokoneiden lentotoiminnan harjoittajien on varmistettava, että ohjaamon oven käyttömekanismeille, mikäli sellaisia on asennettu, on olemassa vaihtoehtoisia avausmenetelmiä, jotta matkustamomiehistön jäsenet voivat päästä ohjaamoon siinä tapauksessa, että yksi ohjaamomiehistön jäsenistä menettää toimintakykynsä.

▼M5

26.300 Vanhentuvien lentokoneiden rakenteiden jatkuvan rakenteellisen eheyden ohjelma – yleiset vaatimukset

a) Sellaisen suuren lentokoneen tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen haltijan, joka on sertifioitu 1 päivänä tammikuuta 1958 tai sen jälkeen ja jonka tyyppihyväksyntähakemus on jätetty ennen 1 päivää tammikuuta 2019, on laadittava vanhentuvien lentokoneiden rakenteiden jatkuvan rakenteellisen eheyden ohjelma, jonka on täytettävä 26.301–26.309 kohdan vaatimukset.

b) Edellä a alakohtaa ei sovelleta suureen lentokonemalliin, jolle on annettu tyyppihyväksyntätodistus ennen 26 päivää helmikuuta 2021 ja joka täyttää jonkin seuraavista vaatimuksista:

i) se mainitaan tämän liitteen lisäyksessä 1 olevassa taulukossa A.1;

ii) sillä ei harjoiteta lentotoimintaa enää 26 päivän helmikuuta 2021 jälkeen;

iii) sitä ei ole sertifioitu siviililentotoimintaan, jossa kuljetetaan hyötykuormaa tai matkustajia;

iv) sen rajoitettu tyyppihyväksyntätodistus, joka on vaurionsietokykyvaatimusten mukainen, on annettu ennen 26 päivää helmikuuta 2021 edellyttäen, että sitä ei käytetä enempää kuin 75 prosenttia koneen suunnittelun mukaisesta tavoitekäyttöiästä ja että sen pääasiallinen käyttötarkoitus on hyväksynnän haltijan valmistustoiminnan tukeminen;

v) se on sertifioitu rajoitetulla tyyppihyväksyntätodistuksella ja suunniteltu pääasiassa palontorjuntaan.

Edellä b alakohdan ii–v alakohdassa säädettyjä poikkeuksia sovelletaan vasta sen jälkeen, kun tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen haltija on toimittanut virastolle hyväksyntää varten ennen 27 päivää toukokuuta 2021 luettelon, jossa määritetään lentokonetyyppi ja -mallit, versiot tai sarjanumerot sekä perusteet sille, miksi lentokone on sisällytetty luetteloon.

c) Kun kyseessä on suuri lentokonemalli, jolle on annettu ensimmäinen tyyppihyväksyntätodistus ennen 26 päivää helmikuuta 2021 ja jonka osalta tehtyä muutosta tai korjausta ei ole sisällytetty eikä tulla sisällyttämään mihinkään 26 päivänä helmikuuta 2022 tai sen jälkeen käytössä olevaan lentokoneeseen, 26.307 kohdan a alakohdan ii ja iii alakohtaa ja 26.308 kohdan a alakohdan ii alakohtaa ei sovelleta, jos tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen haltija toimittaa virastolle hyväksyntää varten ennen 26 päivää helmikuuta 2022 luettelon kaikista muutoksista ja korjauksista.

▼M2

26.301 Vaatimustenmukaisuussuunnitelma (rajoitetun) tyyppihyväksyntätodistuksen haltijoille

a) ►M5 Sellaista suurta lentokonetta koskevan tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen haltijan, joka on sertifioitu 1 päivänä tammikuuta 1958 tai sen jälkeen ja jonka tyyppihyväksyntähakemus on jätetty ennen 1 päivää tammikuuta 2019, on ◄

i) laadittava jatkuvaa rakenteellista eheyttä koskeva vaatimustenmukaisuussuunnitelma, jossa kuvataan, miten 26.302–26.309 kohdassa asetettujen vaatimusten noudattaminen on suunniteltu osoitettavan;

ii) toimitettava i alakohdassa tarkoitettu jatkuvaa rakenteellista eheyttä koskeva vaatimustenmukaisuussuunnitelma virastolle hyväksyntää varten ennen 27 päivää toukokuuta 2021.

b) Hakijan, joka hakee 1 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitettua tyyppihyväksyntätodistusta tai rajoitettua tyyppihyväksyntätodistusta, on

i) laadittava jatkuvaa rakenteellista eheyttä koskeva vaatimustenmukaisuussuunnitelma, jossa kuvataan, miten 26.303–26.306 kohdassa asetettujen vaatimusten noudattaminen on suunniteltu osoitettavan;

ii) toimitettava i alakohdassa tarkoitettu jatkuvaa rakenteellista eheyttä koskeva vaatimustenmukaisuussuunnitelma virastolle hyväksyntää varten ennen 27 päivää toukokuuta 2021 tai ennen todistuksen antamista, jos todistus annetaan myöhemmin.

26.302 Väsymisen ja vaurionsietokyvyn arviointi

▼M5

a) Sellaisen vähintään 30 matkustajan kuljettamiseen sertifioidun tai hyötykuormakapasiteetiltaan vähintään 3 402 kilogramman (7 500 lb) suuruisen, 1 päivänä tammikuuta 1958 tai sen jälkeen sertifioidun suuren lentokoneen tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen haltijan, jonka tyyppihyväksyntähakemus on jätetty ennen 1 päivää tammikuuta 2019, on suoritettava lentokoneen rakenteen väsymisen ja vaurionsietokyvyn arviointi ja määritettävä vaurionsietokyvyn tarkastus, jolla estetään väsymisestä johtuvat katastrofaaliset viat lentokoneen koko käyttöiän ajan.

▼M2

b) Ellei virasto ole jo hyväksynyt a alakohdassa tarkoitettua vaurionsietokyvyn tarkastuksen kuvaavaa dokumentaatiota asetuksen (EU) N:o 748/2012 liitteen I (21 osa) mukaisesti, tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen haltijan on toimitettava dokumentaatio virastolle hyväksyntää varten ennen 26 päivää helmikuuta 2023.

▼M5

26.303 Voimassaolorajoitus

a) Sellaista suurta lentokonetta koskevan tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen haltijan, joka on sertifioitu 1 päivänä tammikuuta 1958 tai sen jälkeen ja jonka tyyppihyväksyntähakemus on jätetty ennen 1 päivää tammikuuta 2019 ja jonka sertifioitu suurin lentoonlähtöpaino on yli 34 019 kilogrammaa (75 000 lb), on

i) määrättävä voimassaolorajoitus (LOV) ja sisällytettävä se muutettuun lentokelpoisuusrajoitusjaksoon (ALS);

ii) määritettävä ne nykyiset ja uudet huoltotoimenpiteet, joista voimassaolorajoitus riippuu, ja laadittava huoltotiedot, jotka tarvitaan näiden huoltotoimenpiteiden toteuttamiseen, sekä toimitettava huoltotoimenpiteitä varten annetut huoltotiedot virastolle sen kanssa sovitun sitovan aikataulun mukaisesti.

▼M5

Voimassaolorajoituksen määräämiseksi arvioitaviin lentokoneen rakenteellisiin kokoonpanoihin on kuuluttava kaikki tyyppihyväksyntätodistuksen mukaisesti ennen 26 päivää helmikuuta 2021 hyväksytyt mallin versiot ja johdannaiset sekä ennen 26 päivää helmikuuta 2021 julkaistussa lentokelpoisuusmääräyksessä vaaditut rakenteelliset muutokset ja vaihdokset näiden lentokoneiden rakenteellisissa kokoonpanoissa.

Poiketen siitä, mitä ii alakohdassa säädetään, suuren lentokoneen tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen haltijan ei tarvitse laatia ja toimittaa virastolle huoltotietoja sellaista suurta lentokonemallia koskevaa huoltotoimenpidettä varten, jolla ei harjoiteta lentotoimintaa enää huoltotoimenpiteeseen liittyvien huoltotietojen toimittamisen määräajan jälkeen. Jotta tämä poikkeus tulisi voimaan, tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen haltijan on ilmoitettava siitä virastolle viimeistään sinä päivänä, jona lentotoiminta lentokonemallilla päättyy.

b) Tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen haltijan on toimitettava a alakohdan mukaisesti määrätty voimassaolorajoitus ja mainitussa alakohdassa tarkoitettu lentokelpoisuusrajoitusjakson muutos sekä niiden sitova aikataulu virastolle hyväksyntää varten ennen i–iii alakohdassa vahvistettuja määräaikoja seuraavasti:

i) 26 päivään elokuuta 2022 mennessä sellaisen väsymiskriittisen rakenteen osalta, jonka sertifiointiperusteisiin ei kuulu vaurionsietokyvyn arviointi;

ii) 26 päivään helmikuuta 2026 mennessä sellaisen lentokoneen rakenteen osalta, jonka täysimittainen väsymistestaus on käynnissä tämän muutosasetuksen voimaantulopäivänä;

iii) 26 päivään helmikuuta 2025 mennessä kaikkien muiden lentokoneen rakenteiden osalta.

c) Hakijan, joka hakee 1 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitettua tyyppihyväksyntätodistusta tai rajoitettua tyyppihyväksyntätodistusta suurelle lentokoneelle, jonka suurin sallittu lentoonlähtöpaino on yli 34 019 kilogrammaa (75 000 lb), on

i) määrättävä voimassaolorajoitus (LOV) ja sisällytettävä se lentokelpoisuusrajoitusjaksoon;

ii) määritettävä ne nykyiset ja uudet huoltotoimenpiteet, joista voimassaolorajoitus riippuu, ja laadittava huoltotiedot, jotka tarvitaan näiden huoltotoimenpiteiden toteuttamiseen, sekä toimitettava huoltotoimenpiteitä varten annetut huoltotiedot virastolle sen kanssa sovitun sitovan aikataulun mukaisesti.

d) Hakijan, joka hakee 1 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitettua tyyppihyväksyntätodistusta tai rajoitettua tyyppihyväksyntätodistusta, on toimitettava tämän alakohdan c alakohdan mukaisesti määrätty voimassaolorajoitus ja mainitussa alakohdassa tarkoitettu lentokelpoisuusrajoitusjakso sekä niiden sitova aikataulu virastolle hyväksyntää varten

i) ennen sitä päivää, jonka virasto on hyväksynyt hakijan suunnitelmassa sellaisten lentokoneen rakenteiden testien ja analyysien loppuun saattamista varten, jotka edellyttävät uusia täysimittaisia väsymistestejä voimassaolorajoituksen määräämisen tueksi;

ii) ennen 26 päivää helmikuuta 2025 kaikkien muiden lentokoneen rakenteiden osalta.

▼M5

26.304 Korroosionesto-ohjelma

a) Sellaista suurta lentokonetta koskevan tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen haltijan, joka on sertifioitu 1 päivänä tammikuuta 1958 tai sen jälkeen ja jonka tyyppihyväksyntähakemus on jätetty ennen 1 päivää tammikuuta 2019, on laadittava perustasoinen korroosionesto-ohjelma (CPCP).

b) Ellei virasto ole jo hyväksynyt a alakohdassa tarkoitettua perustasoista korroosionesto-ohjelmaa asetuksen (EU) N:o 748/2012 liitteessä I (osa 21) olevan 21.A.3B kohdan c alakohdan 1 alakohdan mukaisesti tai sitä ei ole hyväksytty viraston hyväksymässä huoltotoiminnan tarkastuslautakunnan raportissa (MRBR), tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen haltijan on toimitettava korroosionesto-ohjelma virastolle hyväksyntää varten ennen 26 päivää helmikuuta 2023.

c) Hakijan, joka hakee 1 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitettua tyyppihyväksyntätodistusta tai rajoitettua tyyppihyväksyntätodistusta suurelle lentokoneelle, on laadittava perustasoinen korroosionesto-ohjelma ennen kuin tyyppihyväksyntätodistus annetaan.

26.305 Jatkuvan rakenteellisen eheyden ohjelman voimassaolo

a) Sellaisen suuren lentokoneen tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen haltijan, joka on sertifioitu 1 päivänä tammikuuta 1958 tai sen jälkeen ja jonka tyyppihyväksyntähakemus on jätetty ennen 1 päivää tammikuuta 2019, on laadittava ja otettava käyttöön prosessi, jolla varmistetaan jatkuvan rakenteellisen eheyden ohjelman voimassaolo lentokoneen koko käyttöiän ajan ottaen huomioon huoltokokemus ja nykyinen lentotoiminta.

b) Tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen haltijan on toimitettava kuvaus a alakohdassa tarkoitetusta prosessista virastolle hyväksyntää varten ennen 26 päivää helmikuuta 2023. Tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen haltijan on otettava prosessi käyttöön kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun virasto on hyväksynyt sen.

c) Edellä 1 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitetun suuren lentokoneen tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen hakijan on laadittava ja otettava käyttöön prosessi, jolla varmistetaan jatkuvan rakenteellisen eheyden ohjelman voimassaolo lentokoneen koko käyttöiän ajan ottaen huomioon huoltokokemus ja nykyinen lentotoiminta. Hakijan on toimitettava prosessin kuvaus virastolle hyväksyntää varten ennen 26 päivää helmikuuta 2023 tai ennen todistuksen antamista, sen mukaan, kumpi näistä ajankohdista on myöhäisempi, ja otettava prosessi käyttöön kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun virasto on hyväksynyt sen.

26.306 Väsymiskriittiset perusrakenteet

a) Sellaisen vähintään 30 matkustajan kuljettamiseen 1 päivänä tammikuuta 1958 tai sen jälkeen sertifioidun tai hyötykuormakapasiteetiltaan vähintään 3 402 kilogramman (7 500 lb) suuruisen suuren lentokoneen tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen haltijan, jonka tyyppihyväksyntähakemus on jätetty ennen 1 päivää tammikuuta 2019, on määritettävä ja luetteloitava väsymiskriittiset perusrakenteet (FCBS) kaikkien tyyppihyväksyntätodistukseen tai rajoitettuun tyyppihyväksyntätodistukseen sisältyvien lentokonemallien versioiden ja johdannaisten osalta.

▼M5

b) Tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen haltijan on toimitettava luettelo a alakohdassa tarkoitetuista rakenteista virastolle hyväksyntää varten ennen 26 päivää elokuuta 2021.

c) Kun virasto on hyväksynyt a alakohdassa tarkoitetun luettelon, tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen haltijan on asetettava se niiden lisätyyppihyväksyntätodistuksen tai suuren muutoksen hyväksynnän haltijoiden, joiden on täytettävä 26.330 kohdan vaatimukset, sekä kaikkien tällaisten lentokoneiden tunnettujen käyttäjien ja, jos nämä sitä pyytävät, jatkuvan lentokelpoisuuden hallinnasta vastaavien organisaatioiden saataville niiden lentotoiminnan harjoittajien tukemiseksi, joiden on noudatettava 26.370 kohtaa.

d) Sellaista 1 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitettua suurta lentokonetta, joka sertifioidaan vähintään 30 matkustajan kuljettamiseen tai jonka hyötykuormakapasiteetti on vähintään 3 402 kilogrammaa (7 500 lb), koskevan tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen hakijan on määritettävä ja luetteloitava väsymiskriittiset perusrakenteet (FCBS) kaikkien tyyppihyväksyntätodistukseen tai rajoitettuun tyyppihyväksyntätodistukseen sisältyvien lentokonemallien versioiden ja johdannaisten osalta. Hakijan on toimitettava luettelo näistä rakenteista virastolle hyväksyntää varten ennen 26 päivää elokuuta 2021 tai ennen todistuksen antamista, sen mukaan, kumpi näistä ajankohdista on myöhäisempi.

e) Kun virasto on hyväksynyt d alakohdassa tarkoitetun luettelon, 1 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen hakijan on asetettava se kaikkien tällaisten lentokoneiden tunnettujen käyttäjien ja, jos nämä sitä pyytävät, jatkuvan lentokelpoisuuden hallinnasta vastaavien organisaatioiden saataville niiden lentotoiminnan harjoittajien tukemiseksi, joiden on noudatettava 26.370 kohtaa.

26.307 Tiedot vaurionsietokyvystä väsymiskriittisiin rakenteisiin tehtyjä muutoksia varten

a) Vähintään 30 matkustajan kuljettamiseen 1 päivänä tammikuuta 1958 tai sen jälkeen sertifioidun tai hyötykuormakapasiteetiltaan vähintään 3 402 kilogramman (7 500 lb) suuruisen suuren lentokoneen tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen haltijan on 26 päivään helmikuuta 2021 mennessä tehtyjen muutosten ja väsymiskriittisten muutettujen rakenteiden (FCMS) osalta

   i) tarkistettava tehdyt suunnittelun muutokset ja määritettävä kaikki 26.306 kohdan mukaisesti määritettyihin väsymiskriittisiin perusrakenteisiin (FCBS) vaikuttavat muutokset;

   ii) määritettävä kunkin i alakohdan mukaisesti määritetyn muutoksen osalta siihen mahdollisesti liittyvät väsymiskriittiset muutetut rakenteet;

   iii) suoritettava kunkin i alakohdan mukaisesti määritetyn muutoksen osalta vaurionsietokyvyn arviointi sekä laadittava ja dokumentoitava siihen liittyvät vaurionsietokyvyn tarkastukset (DTI).

b) Tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen haltijan on toimitettava virastolle hyväksyntää varten ennen 26 päivää helmikuuta 2022 luettelo a alakohdan ii alakohdan mukaisesti määritetyistä väsymiskriittisistä muutetuista rakenteista.

▼M5

c) Tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen haltijan on toimitettava virastolle hyväksyntää varten ennen 26 päivää elokuuta 2022 a alakohdan iii alakohdan mukaisesti suoritetusta arvioinnista saadut vaurionsietokykyä koskevat tiedot, joiden on katettava myös vaurionsietokyvyn tarkastus.

d) Kun virasto on hyväksynyt b alakohdan mukaisesti toimitetun luettelon, tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen haltijan on asetettava luettelo niiden lisätyyppihyväksynnän tai suuren muutoksen hyväksynnän haltijoiden, joiden on täytettävä 26.330 kohdan vaatimukset, sekä kaikkien tällaisten lentokoneiden tunnettujen käyttäjien ja, jos nämä sitä pyytävät, jatkuvan lentokelpoisuuden hallinnasta vastaavien organisaatioiden saataville niiden lentotoiminnan harjoittajien tukemiseksi, joiden on noudatettava 26.370 kohtaa.

26.308 Tiedot vaurionsietokyvystä väsymiskriittisiin rakenteisiin tehtyjä korjauksia varten

a) Vähintään 30 matkustajan kuljettamiseen 1 päivänä tammikuuta 1958 tai sen jälkeen sertifioidun tai hyötykuormakapasiteetiltaan vähintään 3 402 kilogramman (7 500 lb) suuruisen suuren lentokoneen tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen haltijan on 26 päivään helmikuuta 2021 mennessä tehtyjen julkaistujen korjausten osalta

   i) tarkistettava korjaustiedot ja määritettävä jokainen tiedoissa eritelty korjaus, joka vaikuttaa 26.306 kohdan a alakohdan ja 26.307 kohdan a alakohdan ii alakohdan mukaisesti tunnistettuun väsymiskriittiseen perusrakenteeseen ja väsymiskriittiseen muutettuun rakenteeseen;

   ii) suoritettava vaurionsietokyvyn arviointi kunkin i alakohdan mukaisesti määritetyn korjauksen osalta, ellei sitä ole aiemmin tehty.

b) Tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen haltijan on toimitettava virastolle hyväksyntää varten ennen 26 päivää toukokuuta 2022 a alakohdan ii alakohdan mukaisesti suoritetusta arvioinnista saatavat vaurionsietokykyä koskevat tiedot, joiden on katettava myös vaurionsietokyvyn tarkastus, ellei tietoja ole jo hyväksytty asetuksen (EU) N:o 748/2012 (osa 21) liitteessä I olevan 21.A.435 kohdan b alakohdan 2 alakohdan mukaisesti ennen 26 päivää elokuuta 2022.

26.309 Korjausten arviointiohjeet

a) Sellaisen vähintään 30 matkustajan kuljettamiseen 1 päivänä tammikuuta 1958 tai sen jälkeen sertifioidun tai hyötykuormakapasiteetiltaan vähintään 3 402 kilogramman (7 500 lb) suuruisen suuren lentokoneen tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen haltijan, jonka tyyppihyväksyntätodistus tai rajoitettu tyyppihyväksyntätodistus on annettu ennen 11 päivää tammikuuta 2008, on laadittava korjausten arviointiohjeet (REG), joissa vahvistetaan

   i) sellainen korjattavien lentokoneiden tarkastusprosessi, jonka avulla voidaan määrittää ja dokumentoida kaikki tehdyt korjaukset, jotka vaikuttavat 26.306 kohdan a alakohdan ja 26.307 kohdan a alakohdan ii alakohdan mukaisesti määritettyihin väsymiskriittisiin rakenteisiin;

   ii) prosessi, jonka avulla lentotoiminnan harjoittajat ja jatkuvan lentokelpoisuuden hallinnasta vastaavat organisaatiot voivat teettää vaurionsietokyvyn tarkastuksen i alakohdan mukaisesti määritettyjä korjauksia varten;

   iii) toteutusaikataulu, joka sisältää aikarajat lentokoneiden tarkastusten suorittamiselle, vaurionsietokyvyn tarkastusten teettämiselle ja vaurionsietokyvyn tarkastusten sisällyttämiselle lentokoneen huolto-ohjelmaan.

b) Tyyppihyväksyntätodistuksen tai rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen haltijan on toimitettava a alakohdan mukaisesti laaditut korjausten arviointiohjeet virastolle hyväksyntää varten ennen 26 päivää helmikuuta 2023.

▼M5

26.330 Tiedot vaurionsietokyvystä olemassa olevia lisätyyppihyväksyntätodistuksia, muita tehtyjä suuria muutoksia ja tehtyjä korjauksia varten, siltä osin kuin ne vaikuttavat näihin lisätyyppihyväksyntätodistuksiin tai muutoksiin

a) Sellaisen vähintään 30 matkustajan kuljettamiseen 1 päivänä tammikuuta 1958 tai sen jälkeen sertifioidun tai hyötykuormakapasiteetiltaan vähintään 3 402 kilogramman (7 500 lb) suuruisen suuren lentokoneen lisätyyppihyväksynnän haltijan, jonka lisätyyppihyväksyntätodistus on annettu ennen 26 päivää helmikuuta 2021, tai sellaisen suuren muutoksen hyväksynnän haltijan, joka katsotaan asetuksen (EU) N:o 748/2012 4 artiklan mukaisesti hyväksytyksi, on puututtava kyseisten muutosten ja korjausten kielteisiin vaikutuksiin lentokoneen rakenteeseen 26.370 kohdan a alakohdan ii alakohdan noudattamisen tukemiseksi sekä täytettävä 26.331–26.334 kohdassa asetetut vaatimukset.

b) Edellä a alakohtaa ei sovelleta sellaisten suurten lentokonemallien suuriin muutoksiin ja korjauksiin, jotka on sertifioitu ensimmäisen kerran ennen 26 päivää helmikuuta 2021, kun lentokonemalli täyttää jonkin seuraavista ehdoista:

i) se mainitaan tämän liitteen lisäyksessä 1 olevassa taulukossa A.1;

ii) sillä ei harjoiteta lentotoimintaa enää 26 päivän helmikuuta 2021 jälkeen;

iii) sitä ei ole sertifioitu siviililentotoimintaan, jossa kuljetetaan hyötykuormaa tai matkustajia;

iv) sillä on rajoitettu tyyppihyväksyntätodistus ja se on sertifioitu vaurionsietokykyä koskevien vaatimusten mukaisesti edellyttäen, että sitä ei käytetä enempää kuin 75 prosenttia koneen suunnittelun mukaisesta tavoitekäyttöiästä ja että sen pääasiallinen käyttötarkoitus on rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen haltijan valmistustoiminnan tukeminen;

v) sille on annettu rajoitettu tyyppihyväksyntätodistus ja se on suunniteltu pääasiassa palontorjuntaan.

c) Edellä olevaa a alakohtaa ei sovelleta sellaisen suuren lentokoneen suuriin muutoksiin ja korjauksiin, joka on sertifioitu ensimmäisen kerran ennen 26 päivää helmikuuta 2021, kun muutoksia tai korjauksia ole sisällytetty eikä tulla sisällyttämään mihinkään suureen lentokoneeseen, joka on käytössä 26 päivänä elokuuta 2022 tai sen jälkeen.

d) Edellä b alakohdan ii–v alakohdassa ja c alakohdassa säädettyjä poikkeuksia sovelletaan vasta sen jälkeen, kun muutoshyväksynnän haltija on toimittanut virastolle hyväksyntää varten ennen 26 päivää helmikuuta 2022 luettelon väsymiskriittiseen perusrakenteeseen vaikuttavista muutoksista sekä perusteet sille, miksi kukin muutos on sisällytetty luetteloon.

26.331 Vaatimustenmukaisuussuunnitelma lisätyyppihyväksyntätodistuksen haltijoille

Edellä 26.330 kohdan a alakohdassa tarkoitetun hyväksynnän haltijan on

a) laadittava vaatimustenmukaisuussuunnitelma, jossa otetaan huomioon 26.332–26.334 kohdan vaatimukset;

b) toimitettava tämän kohdan a alakohdassa tarkoitettu vaatimustenmukaisuussuunnitelma virastolle hyväksyntää varten ennen 25 päivää elokuuta 2021.

▼M5

26.332 Väsymiskriittisiin rakenteisiin vaikuttavien muutosten määrittäminen

a) Edellä 26.330 kohdan a alakohdassa tarkoitetun hyväksynnän haltijan on

i) tarkasteltava muutoksia ja määritettävä ne muutokset, jotka vaikuttavat väsymiskriittiseen perusrakenteeseen;

ii) määritettävä kunkin i alakohdan mukaisesti määritetyn muutoksen osalta siihen mahdollisesti liittyvät väsymiskriittiset muutetut rakenteet;

iii) määritettävä kuhunkin i alakohdan mukaisesti määritettyyn muutokseen vaikuttavat julkaistut korjaukset.

b) Edellä a alakohdassa tarkoitetun hyväksynnän haltijan on 1 päivänä syyskuuta 2003 tai sen jälkeen annetun muutoksen hyväksynnän osalta laadittava a alakohdan i ja ii alakohdan mukaisesti määritetyistä muutoksista ja väsymiskriittisistä muutetuista rakenteista luettelo ja toimitettava se virastolle hyväksyntää varten ennen 26 päivää helmikuuta 2022 ja viraston hyväksynnän saatuaan asetettava luettelo kaikkien tällaisten lentokoneiden tunnettujen käyttäjien ja, jos nämä sitä pyytävät, jatkuvan lentokelpoisuuden hallinnasta vastaavien organisaatioiden saataville niiden lentotoiminnan harjoittajien tukemiseksi, joiden on noudatettava 26.370 kohdan a alakohdan ii alakohtaa.

c) Ennen 1 päivää syyskuuta 2003 annetun muutoksen hyväksynnän osalta a alakohdassa tarkoitetun hyväksynnän haltijan on

i) laadittava luettelo a alakohdan i alakohdan mukaisesti määritetyistä muutoksista ja toimitettava se virastolle hyväksyntää varten ennen 26 päivää helmikuuta 2022;

ii) lentotoiminnan harjoittajien ja jatkuvan lentokelpoisuuden hallinnasta vastaavien organisaatioiden pyynnöstä niiden lentotoiminnan harjoittajien tukemiseksi, joiden on noudatettava 26.370 kohdan a alakohdan ii alakohtaa, määritettävä ja lueteltava kaikki muutokseen liittyvät väsymiskriittiset muutetut rakenteet ja toimitettava nämä tiedot virastolle hyväksyntää varten 12 kuukauden kuluessa pyynnön esittämisestä;

iii) asetettava c alakohdan i ja ii alakohdan mukaisesti toimitettujen tietojen hyväksymisen jälkeen kyseiset tiedot kaikkien tällaisten lentokoneiden tunnettujen käyttäjien ja, jos nämä sitä pyytävät, jatkuvan lentokelpoisuuden hallinnasta vastaavien organisaatioiden saataville niiden lentotoiminnan harjoittajien tukemiseksi, joiden on noudatettava 26.370 kohdan a alakohdan ii alakohtaa.

26.333 Tiedot vaurionsietokyvystä 1 päivänä syyskuuta 2003 tai sen jälkeen hyväksyttyjä lisätyyppihyväksyntätodistuksia ja niihin vaikuttavia korjauksia varten

a) Ennen 1 päivää syyskuuta 2003 annetun muutoksen hyväksynnän osalta 26.330 kohdan a alakohdassa tarkoitetun hyväksynnän haltijan on

i) suoritettava 26.332 kohdan a alakohdan i alakohdan mukaisesti määritettyjen muutosten ja 26.332 kohdan a alakohdan iii alakohdan mukaisesti määritettyjen julkaistujen korjausten osalta vaurionsietokyvyn arviointi;

ii) laadittava ja dokumentoitava asiaankuuluva vaurionsietokyvyn tarkastus, ellei sitä ole jo tehty.

▼M5

b) Edellä a alakohdassa tarkoitetun hyväksynnän haltijan on toimitettava virastolle hyväksyntää varten a alakohdan i alakohdan mukaisesti suoritetusta vaurionsietokyvyn arvioinnista saadut vaurionsietokykyä koskevat tiedot ennen 26 päivää helmikuuta 2023, ellei tietoja ole jo hyväksytty asetuksen (EU) N:o 748/2012 liitteessä I (osa 21) olevan 21.B.111 kohdan mukaisesti.

c) Poiketen siitä, mitä b alakohdassa säädetään, sellaisten muutosten osalta, joiden sertifiointiperusteisiin ei ole kuulunut vaurionsietokyvyn arviointivaatimusta, a alakohdassa tarkoitetun hyväksynnän haltijan on toimitettava a alakohdan mukaisesti suoritetusta vaurionsietokyvyn arvioinnista saadut vaurionsietoa koskevat tiedot virastolle hyväksyntää varten seuraavien määräaikojen kuluessa, sen mukaan, kumpi näistä ajankohdista on myöhäisempi:

i) ennen kuin lentokoneella, johon muutos on sisällytetty, harjoitetaan asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteen IV (osa CAT) mukaista lentotoimintaa; tai

ii) ennen 26 päivää helmikuuta 2023.

26.334 Tiedot vaurionsietokyvystä ennen 1 päivää syyskuuta 2003 hyväksyttyjä lisätyyppihyväksyntätodistuksia ja muita suuria muutoksia sekä näihin lisätyyppihyväksyntätodistuksiin tai muutoksiin vaikuttavia korjauksia varten

a) Edellä 26.330 kohdan a alakohdassa tarkoitetun hyväksynnän haltijan on lentotoiminnan harjoittajien ja jatkuvan lentokelpoisuuden hallinnasta vastaavien organisaatioiden pyynnöstä 26.370 kohdan a alakohdan ii alakohdan noudattamisen tukemiseksi ennen 1 päivää syyskuuta 2003 annetun muutoksen hyväksynnän osalta

i) suoritettava 26.332 kohdan a alakohdan i alakohdan mukaisesti määritettyjen muutosten ja 26.332 kohdan a alakohdan iii alakohdan mukaisesti määritettyjen julkaistujen korjausten osalta vaurionsietokyvyn arviointi;

ii) laadittava ja dokumentoitava asiaankuuluva vaurionsietokyvyn tarkastus, ellei sitä ole jo tehty.

b) Edellä a alakohdassa tarkoitetun hyväksynnän haltijan on toimitettava a alakohdan i alakohdan mukaisesti suoritetusta arvioinnista saadut vaurionsietokykyä koskevat tiedot virastolle hyväksyntää varten

i) 24 kuukauden kuluessa pyynnön vastaanottamisesta, kun on kyse ennen 26 päivää helmikuuta 2023 vastaanotetuista pyynnöistä; tai

ii) ennen 26 päivää helmikuuta 2025 tai 12 kuukauden kuluessa pyynnön vastaanottamisesta sen mukaan, kumpi ajankohta on myöhäisempi, kun on kyse 26 helmikuuta 2023 tai sen jälkeen vastaanotetuista pyynnöistä.

26.370 Huolto-ohjelma

a) Lentotoiminnan harjoittajien, jotka käyttävät 1 päivänä tammikuuta 1958 tai sen jälkeen sertifioituja suuria lentokoneita, on varmistettava, että kyseisten lentokoneiden huolto-ohjelmiin sisältyvät

i) hyväksytty vaurionsietokyvyn tarkastus, kun on kyse suurista lentokoneista, jotka on sertifioitu vähintään 30 matkustajan kuljettamiseen tai joiden hyötykuormakapasiteetti on yli 3 402 kilogrammaa (7 500 lb);

▼M5

ii) keino puuttua haitallisiin vaikutuksiin, joita korjauksilla ja muutoksilla voi olla väsymiskriittisiin rakenteisiin ja a alakohdan i alakohdassa säädettyihin tarkastuksiin, kun on kyse suurista lentokoneista, joilla harjoitetaan asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteen IV (osa CAT) mukaista lentotoimintaa ja jotka on sertifioitu vähintään 30 matkustajan kuljettamiseen tai joiden hyötykuormakapasiteetti on yli 3 402 kilogrammaa (7 500 lb);

iii) hyväksytty voimassaolorajoitus, kun on kyse suurista lentokoneista, joiden sertifioitu suurin lentoonlähtöpaino on yli 34 019 kilogrammaa (75 000 lb);

iv) korroosionesto-ohjelma.

b) Edellä a alakohdassa tarkoitettuun velvoitteeseen sovelletaan seuraavia määräaikoja:

i) lentokoneiden huolto-ohjelma on tarkistettava a alakohdan i, ii ja iv alakohdan vaatimusten huomioon ottamiseksi ennen 26 päivää helmikuuta 2024 tai ennen kuin lentokoneella harjoitetaan lentotoimintaa, sen mukaan, kumpi näistä ajankohdista on myöhäisempi;

ii) lentokoneiden huolto-ohjelma on tarkistettava a alakohdan iii alakohdan vaatimusten huomioon ottamiseksi ennen 26 päivää elokuuta 2021 tai kuuden kuukauden kuluttua voimassaolorajoituksen julkaisusta taikka ennen kuin lentokoneella harjoitetaan lentotoimintaa, sen mukaan, mikä näistä ajankohdista on myöhäisin.

c) Suureen lentokonemalliin, joka on sertifioitu ensimmäisen kerran ennen 26 päivää helmikuuta 2021 ja

i) jolla ei harjoiteta lentotoimintaa enää 26 päivän helmikuuta 2024 jälkeen, ei sovelleta a alakohdan i, ii ja iv alakohtaa;

ii) jolla ei harjoiteta lentotoimintaa enää 26 päivän elokuuta 2021 jälkeen, ei sovelleta a alakohdan iii alakohtaa;

iii) jonka rajoitettu tyyppihyväksyntätodistus on annettu vaurionsietokykyvaatimusten mukaisesti ennen 26 päivää helmikuuta 2021, ei sovelleta a alakohdan i, ii ja iv alakohtaa edellyttäen, että sitä ei käytetä enempää kuin 75 prosenttia koneen suunnittelun mukaisesta tavoitekäyttöiästä ja että sen pääasiallinen käyttötarkoitus on hyväksynnän haltijan valmistustoiminnan tukeminen.

d) Suureen lentokonemalliin, jolle on annettu rajoitettu tyyppihyväksyntätodistus ennen 26 päivää helmikuuta 2021 ja joka on tarkoitettu pääasiassa palontorjuntaan, ei sovelleta a alakohdan i ja ii alakohtaa.

▼M4

OSASTO C

HELIKOPTERIT

▼M1

26.400 Sammuttimet

Suuria helikoptereita käyttävien lentotoiminnan harjoittajien on varmistettava, ettei seuraavissa sammuttimissa käytetä sammutusaineena halonia:

a) käymälöiden pyyhe-, paperi- ja jäteastioiden kiinteät sammuttimet suurissa helikoptereissa, joille on ensimmäisen kerran myönnetty yksilöllinen lentokelpoisuustodistus 18 päivänä helmikuuta 2020 tai sen jälkeen;

b) kannettavat sammuttimet suurissa helikoptereissa, joille on ensimmäisen kerran myönnetty yksilöllinen lentokelpoisuustodistus 18 päivänä toukokuuta 2019 tai sen jälkeen.

▼M5

26.405 Palosuojaus rahtitiloissa

a) Sellaisten pienten ja suurten helikoptereiden osalta, joissa on vähintään yksi ohjaamosta erillinen rahtitila ja joille on ensimmäisen kerran annettu yksilöllinen lentokelpoisuustodistus 1 päivänä tammikuuta 2025 tai sen jälkeen, seuraavien todistusten tai hyväksyntöjen haltijoiden:

— tyyppihyväksyntätodistus tai rajoitettu tyyppihyväksyntätodistus; taikka

— lisätyyppihyväksyntätodistus tai suunnittelumuutoksen hyväksynnät, kun muutos liittyy helikopterin rahtitilan palosuojausvalmiuksiin,

on asetettava kaikkien tällaisten helikoptereiden tunnettujen käyttäjien saataville tiedot helikopterin suunnitteluominaisuuksista, jotka liittyvät rahtitilan palosuojaukseen kaikissa ohjaamosta erillisissä rahtitiloissa.

b) Edellä olevan a alakohdan mukaisesti saataville asetettavien tietojen on oltava riittävän yksityiskohtaisia, jotta ilma-alusten käyttäjät voivat tukeutua niihin suorittaessaan riskinarviointia tavaroiden kuljetuksesta rahtitilassa.

Tiedot on sisällytettävä asianmukaiseen helikopterin dokumentaatioon, joka asetetaan lentotoiminnan harjoittajien saataville ja jonka on oltava riskinarvioinnista vastaavalle lentotoiminnan harjoittajan henkilöstölle helposti tunnistettava.

c) Sen suunnitteluhyväksynnän haltijan, jonka on asetettava tiedot saataville a alakohdan mukaisesti, on myös asetettava muutokset näihin tietoihin kaikkien niiden helikoptereiden tunnettujen käyttäjien saataville, joihin muutos vaikuttaa.

▼M4

26.410 Veden alla käytettävät hätähallintalaitteet

Lentotoiminnan harjoittajien, jotka harjoittavat lentotoimintaa sellaisilla pienillä helikoptereilla ja suurilla helikoptereilla, joiden on asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä IV olevan CAT.IDE.H.320 kohdan a alakohdan mukaisesti oltava suunniteltuja laskeutumaan veteen tai hyväksyttyjä veteen tehtävän pakkolaskun varalta, on varmistettava, että kaikissa hätähallintalaitteissa, joita on tarpeen käyttää veden alla, on merkittynä käyttötapa sekä keltamusta raidoitus.

26.415 Vedenalaiset varauloskäynnit

a) Lentotoiminnan harjoittajien, jotka harjoittavat lentotoimintaa sellaisilla pienillä helikoptereilla ja suurilla helikoptereilla, joiden on asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä IV olevan CAT.IDE.H.320 kohdan a alakohdan mukaisesti oltava suunniteltuja laskeutumaan veteen tai hyväksyttyjä veteen tehtävän pakkolaskun varalta, on varmistettava, että

1) ilma-aluksessa olevat henkilöt voivat helposti tietää, miten vedenalaisia varauloskäyntejä käytetään, jotta poistuminen helpottuu, jos ilma-alus tekee pakkolaskun veteen tai kaatuu;

2) helikopterin molemmin puolin on varauloskäynti kutakin neljän matkustajapaikan yksikköä (tai yksikön osaa) varten, paitsi jos vedenalainen varauloskäynti on niin suuri, että kaksi matkustajaa voi poistua sen kautta samanaikaisesti;

3) matkustajapaikat on sijoitettu 2 alakohdassa tarkoitettujen vedenalaisten varauloskäyntien suhteen niin, että se helpottaa matkustajien poistumista helikopterin kaatuessa ja matkustamon joutuessa veden valtaan.

▼M4

b) Lentotoiminnan harjoittajien, jotka harjoittavat lentotoimintaa sellaisilla pienillä helikoptereilla ja suurilla helikoptereilla, joiden on asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä IV olevan CAT.IDE.H.320 kohdan a alakohdan mukaisesti oltava suunniteltuja laskeutumaan veteen tai hyväksyttyjä veteen tehtävän pakkolaskun varalta, on varmistettava, että

1) kaikki varauloskäynnit, myös ohjaamomiehistön varauloskäynnit, ja kaikki ovet, ikkunat ja muut aukot, jotka soveltuvat käytettäviksi poistumiseen helikopterin ollessa veden alla, ovat käytettävissä hätätilanteessa;

2) käytössä on automaattinen keino kaikkien vedenalaisten varauloskäyntien aukkojen reunamien helppoon tunnistamiseen kaikissa valaistusolosuhteissa; tällaiset merkinnät on suunniteltava siten, että ne näkyvät myös silloin, kun helikopteri on kaatunut tai matkustamo on veden alla.

26.420 Hätävarustus vesialueita ylittävillä lennoilla

a) Lentotoiminnan harjoittajien, jotka harjoittavat lentotoimintaa sellaisilla pienillä helikoptereilla ja suurilla helikoptereilla, joiden on täytettävä asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä IV olevan CAT.IDE.H.300 kohdan, liitteessä VI olevan NCC.IDE.H.227 kohdan tai liitteessä VIII olevan SPO.IDE.H.199 kohdan vaatimukset, on varmistettava, että käytössä on keino, jolla kaikki puhaltamalla täytettävät pelastuslautat pysyvät lähellä helikopteria, ja lisäksi keino, jolla helikopteriin kiinnitetty täytetty pelastuslautta voidaan pitää sellaisella etäisyydellä, ettei pelastuslautalle tai siinä oleville henkilöille aiheudu vaaraa. Jos helikopteri on kokonaan veden alla, näiden molempien pelastuslauttakiinnitysten on rikkouduttava ennen kuin helikopteri on veden alla, vaikka pelastuslautta olisi tyhjä.

b) Lentotoiminnan harjoittajien, jotka harjoittavat lentotoimintaa sellaisilla pienillä helikoptereilla ja suurilla helikoptereilla, joiden on asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä IV olevan CAT.IDE.H.320 kohdan a alakohdan mukaisesti oltava suunniteltuja laskeutumaan veteen tai hyväksyttyjä veteen tehtävän pakkolaskun varalta, on varmistettava, että kaikille helikopterin matkustajille on määräysten mukaan oltava yksi pelastusliivi, joka on helposti kunkin matkustajan ulottuvilla istuimelta nousematta, paitsi jos matkustajien vaaditaan pitävän sitä päällä helikopterissa ollessaan.

c) Lentotoiminnan harjoittajien, jotka harjoittavat lentotoimintaa sellaisilla suurilla helikoptereilla, joissa on asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä V olevan SPA.HOFO.165 kohdan d alakohdan mukaisesti oltava asennettuna yksi tai useampi pelastuslautta, on varmistettava, että pelastuslautat

1) on mahdollista ottaa käyttöön etäältä ja että ohjaamomiehistöllä, matkustamossa olevilla henkilöillä ja mahdollisilla vedessä olevilla eloonjääneillä on kädenulottuvissaan mahdollisuus ottaa ne käyttöön helikopterin ollessa suorassa kelluvassa asennossa tai kaatuneena;

2) voidaan luotettavasti ottaa käyttöön helikopterin ollessa missä tahansa kohtuudella ennakoitavissa olevassa kellunta-asennossa, myös kaatuneena, ja niissä vahvistetuissa meriolosuhteissa, joissa ilma-alus kestää kaatumatta.

▼M4

26.425 Vahvistettujen meriolosuhteiden antaminen

a) Pienen helikopterin tai suuren helikopterin tyyppihyväksyntätodistuksen haltijan on varmistettava, että ne vahvistetut meriolosuhteet, joissa ilma-alus kestää kaatumatta, ja kaikki veteen tehtävää pakkolaskua koskevaan sertifiointiin tai hätäkellukkeita koskeviin määräyksiin liittyvät tiedot sisällytetään pyöriväsiipisen ilma-aluksen lentokäsikirjaan ja annetaan kaikille lentotoiminnan harjoittajille.

b) Pieneen helikopteriin tai suureen helikopteriin asennetun hätäkellukejärjestelmän lisätyyppihyväksyntätodistuksen haltijan on varmistettava, että ne vahvistetut meriolosuhteet, joissa ilma-alus kestää kaatumatta, ja kaikki veteen tehtävää pakkolaskua koskevaan sertifiointiin tai hätäkellukkeita koskeviin määräyksiin liittyvät tiedot sisällytetään pyöriväsiipisen ilma-aluksen lentokäsikirjaan ja annetaan kaikille lentotoiminnan harjoittajille.

26.430 Hätäkellukejärjestelmän vaurionkestävyys

a) Lentotoiminnan harjoittajien, jotka harjoittavat lentotoimintaa sellaisilla pienillä helikoptereilla tai suurilla helikoptereilla, joille on myönnetty ensimmäinen yksilöllinen lentokelpoisuustodistus 9 päivänä elokuuta 2025 tai sen jälkeen ja joiden on asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä IV olevan CAT.IDE.H.320 kohdan a alakohdan mukaisesti oltava suunniteltuja laskeutumaan veteen tai hyväksyttyjä veteen tehtävän pakkolaskun varalta, on varmistettava, että jos helikopterissa on piilossa oleva hätäkellukejärjestelmä, veteen törmäyksestä mahdollisesti syntyvän vaurion vaikutukset hätäkellukejärjestelmän onnistuneeseen laukaisemiseen ja säilymiseen minimoidaan suunnittelussa siinä määrin kuin se on käytännössä mahdollista.

b) Lentotoiminnan harjoittajien, jotka harjoittavat lentotoimintaa sellaisilla pienillä helikoptereilla tai suurilla helikoptereilla, joihin on 9 päivänä elokuuta 2025 tai sen jälkeen ensimmäistä kertaa asennettu laukeava hätäkellukejärjestelmä ja joiden on asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä IV olevan CAT.IDE.H.320 kohdan a alakohdan mukaisesti oltava hyväksyttyjä veteen tehtävän pakkolaskun varalta, on veteen tehtävää pakkolaskua koskevaa sertifiointia varten varmistettava, että veteen törmäyksestä mahdollisesti syntyvän vaurion vaikutukset hätäkellukejärjestelmän onnistuneeseen laukaisemiseen ja säilymiseen minimoidaan suunnittelussa siinä määrin kuin se on käytännössä mahdollista.

26.431 Hätäkellukejärjestelmän suunnittelun aukottomuuden määrittäminen

a) Lentotoiminnan harjoittaja, joka harjoittaa lentotoimintaa sellaisella pienellä helikopterilla tai suurella helikopterilla, jonka on asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä IV olevan CAT.IDE.H.320 kohdan a alakohdan mukaisesti oltava suunniteltu laskeutumaan veteen tai hyväksytty veteen tehtävän pakkolaskun varalta, voi pyytää b alakohdassa tarkoitettua henkilöä tarjoamaan c alakohdassa tarkoitetut palvelut, jos molemmat seuraavista edellytyksistä täyttyvät:

1) lentotoiminnan harjoittajan edellytetään osoittavan, että tässä liitteessä olevan 26.430 kohdan vaatimukset täyttyvät;

2) hätäkellukejärjestelmän kestävyyttä veteen törmätessä ei ole osoitettu osana kyseisen helikopterin tyyppihyväksyntätodistusta tai lisätyyppihyväksyntätodistusta.

b) Seuraavan henkilön on tarjottava c alakohdassa tarkoitetut palvelut:

1) tyyppihyväksyntätodistuksen haltija, jos hätäkellukejärjestelmä sisältyy tyyppisuunnitelmaan;

2) lisätyyppihyväksyntätodistuksen haltija, jos hätäkellukejärjestelmä on hyväksytty lisätyyppihyväksyntätodistuksella.

▼M4

c) Edellä b alakohdassa tarkoitetun henkilön on

1) määritettävä, että mahdollisen veteen törmäyksestä johtuvan vaurion vaikutukset hätäkellukejärjestelmän onnistuneeseen laukaisemiseen ja säilymiseen on minimoitu siinä määrin kuin se käytännössä on mahdollista;

2) määritettävä, että c alakohdan 1 alakohdassa tarkoitetut vaikutukset otetaan huomioon hätäkellukejärjestelmän suunnittelussa;

3) annettava lentotoiminnan harjoittajalle arviointi.

26.435 Hätäkellukejärjestelmän automaattinen laukeaminen

a) Lentotoiminnan harjoittajien, jotka harjoittavat lentotoimintaa sellaisilla pienillä helikoptereilla, joiden on asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä IV olevan CAT.IDE.H.320 kohdan a alakohdan mukaisesti oltava suunniteltuja laskeutumaan veteen tai hyväksyttyjä veteen tehtävän pakkolaskun varalta, on varmistettava, että jos helikopteriin on asennettu hätäkellukejärjestelmä ja se on piilossa lennon ajan, järjestelmä laukeaa automaattisesti ilma-aluksen joutuessa veden varaan.

b) Lentotoiminnan harjoittajien, jotka harjoittavat lentotoimintaa sellaisilla pienillä luokan A helikoptereilla ja suurilla helikoptereilla, joiden on asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä IV olevan CAT.IDE.H.320 kohdan a alakohdan mukaisesti oltava suunniteltuja laskeutumaan veteen tai hyväksyttyjä veteen tehtävän pakkolaskun varalta, on varmistettava, että jos helikopteriin on asennettu hätäkellukejärjestelmä ja se on piilossa lennon ajan, järjestelmä laukeaa automaattisesti ilma-aluksen joutuessa veden varaan edellyttämättä ohjaajalta minkäänlaisia toimia lennon aikana.

▼M5

26.440 Polttoainejärjestelmän törmäyskestävyys

Lentotoimintaa pienillä ja suurilla helikoptereilla harjoittavien lentotoiminnan harjoittajien on varmistettava, että törmäyksen jälkeisen tulipalon todennäköisyys on minimoitu polttoainejärjestelmän suunnittelussa siinä määrin kuin se on käytännössä mahdollista, kun

a) helikopterin tyyppihyväksyntätodistus on annettu 2 päivänä lokakuuta 1994 tai sen jälkeen ja

1) helikopterin ensimmäinen yksilöllinen lentokelpoisuustodistus on myönnetty 22 päivänä joulukuuta 2026 tai sen jälkeen; taikka

2) helikopterin ensimmäinen yksilöllinen lentokelpoisuustodistus on myönnetty ennen 22 päivänä joulukuuta 2026 ja

i) jos jokin jäsenvaltio myöntää yksilöllisen lentokelpoisuustodistuksen 22 päivänä joulukuuta 2024 tai sen jälkeen, jos helikopteri on tuotu muualta kuin unionin jäsenvaltiosta, tai

ii) jos

A) helikopteri on suunniteltu kuudelle tai useammalle henkilölle ja sitä käytetään 22 päivänä joulukuuta 2031 tai sen jälkeen; taikka

B) helikopteri on suunniteltu enintään viidelle henkilölle ja sitä käytetään 22 päivänä joulukuuta 2039 tai sen jälkeen.

b) helikopterin tyyppihyväksyntätodistus on annettu ennen 2 päivää lokakuuta 1994 ja

1) helikopterin ensimmäinen yksilöllinen lentokelpoisuustodistus on myönnetty 22 päivänä joulukuuta 2026 tai sen jälkeen; taikka

2) helikopterin ensimmäinen yksilöllinen lentokelpoisuustodistus on myönnetty ennen 22 päivänä joulukuuta 2026 ja jos jokin jäsenvaltio myöntää yksilöllisen lentokelpoisuustodistuksen 22 päivänä joulukuuta 2024 tai sen jälkeen, jos helikopteri on tuotu muualta kuin unionin jäsenvaltiosta.

▼**M5**

Lisäys 1

Luettelo lentokonemalleista, joihin ei sovelleta tiettyjä liitteen I (osa 26) säännöksiä

Taulukko A.1

Tyyppihyväksyntätodistuksen haltija	Tyyppi	Mallit	Valmistajan sarjanumero	Liitteen I (osa 26) säännökset, joita EI sovelleta
The Boeing Company	707	Kaikki		26.301–26.334
The Boeing Company	720	Kaikki		26.301–26.334
The Boeing Company	DC-10	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	Kaikki	26.301–26.334
The Boeing Company	DC-8	Kaikki		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	Kaikki	26.301–26.334
The Boeing Company	MD-90	MD-90-30	Kaikki	26.301–26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F27	Sarja 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700	Kaikki	26.301–26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Sarja 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000	Kaikki	26.301–26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-159	G-159 (Gulfstream I)	Kaikki	26.301–26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-II_III_IV_V	G-1159A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	Kaikki	26.301–26.334
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	Kaikki	26.301–26.334

▼**M5**

Tyyppihyväksyntätodistuksen haltija	Tyyppi	Mallit	Valmistajan sarjanumero	Liitteen I (osa 26) säännökset, joita EI sovelleta
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	Kaikki	26.301–26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1329	Kaikki		26.301–26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	188	Kaikki		26.301–26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F, 382G	Kaikki	26.301–26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	Kaikki		26.301–26.334
PT. DIRGANTARA INDONESIA	CN-235	Kaikki		26.301–26.334
SABRELINER CORPORATION	NA-265	NA-265-65	Kaikki	26.301–26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	Kaikki	26.301–26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	Kaikki		26.301–26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	Kaikki	26.301–26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204–120CE	Kaikki	26.301–26.334
AIRBUS	A320-sarja	A320-251N, A320-271N	10033, 10242, 10281 ja 10360	26.60
AIRBUS	A321-sarja	A321-271NX	10257, 10371 ja 10391	26.60
AIRBUS	A330-sarja	A330-243, A330-941	1844, 1861, 1956, 1978, 1982, 1984, 1987, 1989, 1998, 2007, 2008 ja 2011	26.60
ATR-GIE Avions de Transport Régional	ATR 72 -sarja	ATR72-212A	1565, 1598, 1620, 1629, 1632, 1637, 1640, 1642, 1649, 1657, 1660, 1661	26.60

▼**M5**

Tyyppihyväksyntätodistuksen haltija	Tyyppi	Mallit	Valmistajan sarjanumero	Liitteen I (osa 26) säännökset, joita EI sovelleta
The Boeing Company	737-sarja	737–8 ja 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 -sarja	1125 Astra 1125 Astra SP G100/Astra SPX	Kaikki	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP	Gulfstream G100 -sarja	Gulfstream G150	Kaikki	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	GALAXY G200 -sarja	Gulfstream 200/Galaxy	Kaikki	26.157
LEARJET INC.	Learjet Model 45	Kaikki	Kaikki	26.157
LEARJET INC.	Learjet 24/25/31/36/35/55/60	55, 55B, 55C	Kaikki	26.157
LEARJET INC.	Learjet malli 60	Kaikki	Kaikki	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	650-sarja	650	Kaikki	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Cessna 500/550/S550/560/560XL -sarja	500 550 560 560XL S550	Kaikki	26.157

▼**M5**

Tyyppihyväksyntätodistuksen haltija	Tyyppi	Mallit	Valmistajan sarjanumero	Liitteen I (osa 26) säännökset, joita EI sovelleta
TEXTRON AVIATION INC.	Hawker-sarja	BAe.125-sarja Hawker 750 Hawker 800XP	Kaikki	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	CESSNA 750 (Citation X) -sarja	750	Kaikki	26.157

▼B

LIITE II

Korvataan asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteen III (osa ORO) ORO.AOC.100 kohdan c alakohdan 1 alakohta seuraavasti:

”1) se täyttää kaikki asetuksen (EY) N:o 216/2008 liitteessä IV, tässä liitteessä (osa ORO), tämän asetuksen liitteessä IV (osa CAT) ja liitteessä V (osa SPA) sekä asetuksen (EU) 2015/640 (*) liitteessä I (osa 26) asetetut vaatimukset;

(*) Komission asetus (EU) 2015/640, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2015, lentotoiminnan lajin mukaisista täydentävistä yksityiskohtaisista lentokelpoisuusvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 965/2012 muuttamisesta (EUVL L 106, 24.4.2015, s. 18).”