Onderstaande tekst dient louter ter informatie en is juridisch niet bindend. De EU-instellingen zijn niet aansprakelijk voor de inhoud. Alleen de besluiten die zijn gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie (te raadplegen in EUR-Lex) zijn authentiek. Deze officiële versies zijn rechtstreeks toegankelijk via de links in dit document

►**B**

VERORDENING (EU) 2015/640 VAN DE COMMISSIE

van 23 april 2015

betreffende aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties voor een bepaald soort vluchtuitvoering en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012

(PB L 106 van 24.4.2015, blz. 18)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
►**M1**	Uitvoeringsverordening (EU) 2019/133 van de Commissie van 28 januari 2019	L 25	14	29.1.2019
►**M2**	Uitvoeringsverordening (EU) 2020/1159 van de Commissie van 5 augustus 2020	L 257	14	6.8.2020
►**M3**	Uitvoeringsverordening (EU) 2021/97 van de Commissie van 28 januari 2021	L 31	208	29.1.2021
►**M4**	Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1254 van de Commissie van 19 juli 2022	L 191	47	20.7.2022
►**M5**	Uitvoeringsverordening (EU) 2024/2954 van de Commissie van 29 november 2024	L 2954	1	2.12.2024

▼B

VERORDENING (EU) 2015/640 VAN DE COMMISSIE

van 23 april 2015

betreffende aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties voor een bepaald soort vluchtuitvoering en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012

▼M2

Artikel 1

Onderwerp en toepassingsgebied

1. Bij deze verordening worden gemeenschappelijke aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties vastgesteld die verband houden met de permanente luchtwaardigheid en verbeteringen van de veiligheid van luchtvaartuigen.

▼M5

2. Deze verordening is van toepassing op:

a) exploitanten van:

i) in een lidstaat geregistreerde luchtvaartuigen, tenzij en voor zover de lidstaat zijn verantwoordelijkheden uit hoofde van het Verdrag van Chicago heeft overgedragen aan een derde land en het luchtvaartuig wordt geëxploiteerd door een luchtvaartuigexploitant uit een derde land;

ii) in een derde land geregistreerde luchtvaartuigen die worden geëxploiteerd door een luchtvaartuigexploitant die is gevestigd, verblijft of een hoofdkantoor heeft op het grondgebied waarop de verdragen van toepassing zijn;

b) houders van typecertificaten, beperkte typecertificaten, aanvullende typecertificaten, goedkeuringen van ontwerpwijzigingen of goedkeuringen van reparatieontwerpen die door het Agentschap zijn uitgegeven overeenkomstig Verordening (EU) nr. 748/2012 van de Commissie [1] of die geacht worden te zijn afgegeven overeenkomstig artikel 3 van die verordening;

c) aanvragers van een typecertificaat of een beperkt typecertificaat voor een groot vliegtuig, die hun aanvraag vóór 1 januari 2019 hebben ingediend en die het certificaat na 26 augustus 2020 hebben ontvangen, indien gespecificeerd in bijlage I (Deel-26).

▼B

Artikel 2

Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

a) „maximale operationele passagiersconfiguratie”: het met het oog op de exploitatie in het vluchthandboek vastgestelde maximumaantal zitplaatsen voor passagiers in een bepaald luchtvaartuig, zonder de zitplaatsen voor de cabinebemanning mee te rekenen;

[1] Verordening (EU) nr. 748/2012 van de Commissie van 3 augustus 2012 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties (PB L 224 van 21.8.2012, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj).

▼M5

b) „groot vliegtuig”: een vliegtuig waarvan de certificeringsbasis voldoet aan de certificeringsspecificaties voor grote vliegtuigen „CS-25” of gelijkwaardig;

b bis) „klein vliegtuig”: een vliegtuig waarvan de certificeringsbasis voldoet aan de certificeringsspecificaties voor vliegtuigen uit de categorie normaal „CS-23” of gelijkwaardig;

c) „grote helikopter”: een helikopter waarvan de certificeringsbasis voldoet aan de certificeringsspecificaties voor grote draagschroefvliegtuigen „CS-29” of gelijkwaardig;

c bis) „kleine helikopter”: een helikopter waarvan de certificeringsbasis voldoet aan de certificeringsspecificaties voor kleine draagschroefvliegtuigen „CS-27” of gelijkwaardig;

▼M4

c ter) „kleine helikopter van categorie A”: een kleine helikopter met alle kenmerken van categorie A, zoals gedefinieerd in punt 17 van bijlage I bij Verordening (EU) nr. 965/2012, waarvan de certificeringsbasis voldoet aan de aanvullende specificaties die zijn uiteengezet in de certificeringsspecificaties voor grote draagschroefvliegtuigen (CS-29) die van toepassing zijn krachtens de verwijzing in aanhangsel C naar CS-27 of gelijkwaardig;

c quater) „aangetoonde zeeomstandigheden”: zeeomstandigheden waarvoor de aanvrager van een typecertificaat of aanvullend typecertificaat heeft aangetoond dat het draagschroefvliegtuig bestand is tegen kapseizen, waarop het vervolgens gecertificeerd is met betrekking tot noodlandingen op het water of nooddrijfbepalingen;

▼M1

d) „vliegtuig met een beperkt aantal inzittenden”: een vliegtuig met een maximale operationele passagiersconfiguratie van:

1) maximaal 19 stoelen, of;

2) maximaal een derde van het hoogste aantal voor passagiers beschikbare stoelen in een vliegtuig waarvoor een typecertificaat is afgegeven, zoals aangegeven in het in typecertificaatgegevensblad (JCDS) van dat vliegtuig, mits aan de twee volgende voorwaarden is voldaan:

a) het totale aantal passagiersstoelen dat tijdens het taxiën, opstijgen of landen bezet mag zijn, bedraagt niet meer dan 100 per dek;

b) de maximale operationele passagiersconfiguratie tijdens het taxiën, opstijgen of landen in elke afzonderlijke zone tussen twee paren nooduitgangen (of in een doodlopende zone) bedraagt niet meer dan één derde van de som van het toegestane aantal zitplaatsen per paar nooduitgangen die aan die zone grenzen (op basis van het toegestane aantal zitplaatsen per paar nooduitgangen als bepaald in de toepasselijke certificeringsspecificaties van het vliegtuig). Om te bepalen of deze beperking per zone wordt nageleefd, wordt, voor vliegtuigen waarvan bepaalde nooduitgangen gedeactiveerd zijn, aangenomen dat alle nooduitgangen functioneel zijn;

▼M2

e) „beperkte geldigheid”: in het kader van de engineeringgegevens waarop het structurele onderhoudsprogramma is gebaseerd, een termijn, uitgedrukt als een totaal aantal gecumuleerde vliegcycli of vlieguren of beide, tijdens dewelke wordt aangetoond dat zich geen wijdverspreide vermoeiingsschade zal voordoen in het vliegtuig;

f) „deel luchtwaardigheidsbeperkingen”: een deel van de instructies voor blijvende luchtwaardigheid, zoals vereist bij de punten 21.A.61, 21.A.107 en 21.A.120A van bijlage I (Deel-21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012, dat luchtwaardigheidsbeperkingen bevat waarin alle verplichte vervangingstijden, inspectie-intervals en bijbehorende inspectieprocedures zijn vermeld;

▼M5

g) „programma voor de preventie en bestrijding van corrosie”: een document waarin een systematische aanpak wordt beschreven om corrosie in de primaire structuur van een vliegtuig te voorkomen, bestaande uit fundamentele corrosietaken, met inbegrip van inspecties, onder die taken vallende gebieden, gedefinieerde corrosieniveaus en nalevingstermijnen (uitvoeringsdrempels en herhalingsintervallen);

▼M2

h) „wijdverspreide vermoeiingsschade”: de gelijktijdige aanwezigheid van scheuren op verschillende plaatsen in de structuur van een vliegtuig, waarvan de grootte en het aantal van die aard zijn dat de structuur niet langer voldoet aan de faalveilige sterkte of reststerkte die gebruikt zijn voor de certificering van die structuur;

▼M5

i) „basisstructuur”: de structuur die is ontworpen volgens het typecertificaat of beperkt typecertificaat voor dat vliegtuigmodel (d.w.z. de „modelconfiguratie voor het vliegtuig zoals geleverd”);

j) „vermoeiingskritieke basisstructuur”: de basisstructuur van een vliegtuig die door de houder van het typecertificaat of beperkt typecertificaat is geclassificeerd als vermoeiingskritieke structuur;

▼M2

k) „vermoeiingskritieke gewijzigde structuur”: alle vermoeiingskritieke structuur van een vliegtuig die wordt geïntroduceerd of beïnvloed door een wijziging van het typeontwerp ervan, en die nog niet als onderdeel van de vermoeiingskritieke basisstructuur is vermeld;

l) „evaluatie van de schadetolerantie”: een proces dat leidt tot de vaststelling van onderhoudswerkzaamheden die nodig zijn om vermoeiingsscheurtjes die tot een catastrofale storing kunnen leiden, op te sporen of uit te sluiten. Als een beoordeling van de schadetolerantie wordt toegepast op reparaties en wijzigingen, omvat ze de beoordeling van de reparatie of wijziging en de vermoeiingskritieke structuur die door de reparatie of wijziging wordt beïnvloed;

▼M5

m) „inspectie van de schadetolerantie”: een gedocumenteerde inspectie-eis of andere onderhoudsactie die als gevolg van een evaluatie van de schadetolerantie is opgesteld door houders van een typecertificaat, een beperkt typecertificaat, een aanvullend typecertificaat of een goedkeuring van een bestaande belangrijke wijziging, zoals gespecificeerd in bijlage I (Deel-26), met inbegrip van de te inspecteren gebieden, de inspectiemethode, de inspectieprocedures (met inbegrip van de opeenvolgende stappen van de inspectie en de aanvaardings- en afwijzingscriteria), de inspectiedrempel en alle repetitieve intervallen die verband houden met die inspecties alsook, voor zover van toepassing, passende specificaties van onderhoudsacties zoals een vervanging, reparatie of wijziging;

n) „richtsnoer voor de evaluatie van de reparatie”: een door de houder van het typecertificaat of beperkt typecertificaat vastgesteld proces en tijdschema voor de uitvoering van onderzoeken met het oog op reparaties die betrekking hebben op vermoeiïngskritieke structuren, teneinde de blijvende structurele integriteit van alle relevante reparaties te waarborgen, zoals gespecificeerd in punt 26.309 van bijlage I (Deel-26);

▼M2

o) „vermoeiingskritieke structuur”: een structuur van een vliegtuig die gevoelig is voor vermoeiingsscheurtjes die tot een catastrofale storing van het vliegtuig kunnen leiden.

▼M5

_____

▼B

Artikel 4

Wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012

Bijlage III bij Verordening (EU) nr. 965/2012 wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage II bij de onderhavige verordening teneinde deze aan te vullen met een verwijzing naar deze verordening.

Artikel 5

Overgangsbepaling

Luchtvaartuigen waarvan de exploitanten vóór de in artikel 6 bedoelde toepassingsdatum ten aanzien van de bevoegde autoriteit hebben aangetoond dat zij voldoen aan JAR-26 „aanvullende luchtwaardigheidseisen voor vluchtuitvoeringen” (hierna: „JAR-26-eisen”), door de gezamenlijke luchtvaartautoriteiten gepubliceerd op 13 juli 1998 en als gewijzigd bij amendement 3 van 1 december 2005, worden geacht te voldoen aan de in bijlage I bij deze verordening vastgestelde gelijkwaardige specificaties.

Luchtvaartuigen waarvan overeenkomstig de eerste alinea is aangetoond dat zij voldoen aan de JAR-26-eisen die gelijkwaardig zijn met de in de punten 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 en 26.250 van bijlage I bij deze verordening vastgestelde specificaties, mogen naderhand geen wijzigingen ondergaan waardoor de conformiteit met de JAR-26-eisen in het gedrang komt.

▼B

Artikel 6

Inwerkingtreding en toepassing

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing met ingang van 14 mei 2015.

De punten 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 en 26.250 van bijlage I zijn echter van toepassing vanaf 14 mei 2017.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

▼M2

BIJLAGE I

DEEL 26

AANVULLENDE LUCHTWAARDIGHEIDSSPECIFICATIES VOOR VLUCHTUITVOERINGEN

▼M5

INHOUD

SUBDEEL A — ALGEMENE VOORZIENINGEN

26.10 Bevoegde autoriteit

26.20 Tijdelijk niet-functionerende uitrusting

26.30 Bewijs van naleving

SUBDEEL B — VLIEGTUIGEN

26.50 Zitplaatsen, ligplaatsen, veiligheidsgordels en veiligheidstuigen

26.60 Noodlandingen — dynamische voorwaarden

26.100 Locatie van nooduitgangen

26.105 Toegang tot nooduitgangen

26.110 Aanduiding van nooduitgangen

26.120 Noodverlichting in het interieur en bediening van de noodverlichting

26.150 Interieurs van compartimenten

26.155 Ontvlambaarheid van de bekleding van vrachtcompartimenten

26.156 Thermische of geluidsisolerende materialen

26.157 Ombouw van compartimenten van klasse D

26.160 Toiletten — bescherming tegen brand

26.170 Brandblusapparaten

26.175 Brandbeveiliging vrachtcompartiment

26.200 Landingsgestel — akoestisch geluidssignaal

26.201 Bandenspanning

26.205 Systemen voor bewustmaking van en waarschuwing voor runway overrun

26.250 Deurbedieningssysteem cockpit — situatie waarbij één bemanningslid zijn taken niet meer kan uitvoeren

26.300 Programma voor blijvende structurele integriteit van verouderende vliegtuigstructuren — algemene eisen

26.301 Nalevingsplan voor houders van (R)TC

26.302 Beoordeling van de vermoeiings- en schadetolerantie

26.303 Beperking van de geldigheid

26.304 Programma voor de preventie en bestrijding van corrosie

26.305 Geldigheid van het programma voor blijvende structurele integriteit

▼M5

26.306 Vermoeiingskritieke basisstructuren

26.307 Gegevens over schadetolerantie voor bestaande wijzigingen van vermoeiingskritieke structuren

26.308 Gegevens over schadetolerantie voor bestaande reparaties van vermoeiingskritieke structuren

26.309 Richtsnoeren voor de beoordeling van reparaties

26.330 Gegevens over schadetolerantie voor bestaande aanvullende typecertificaten (STC's), andere bestaande belangrijke wijzigingen en bestaande reparaties die gevolgen hebben voor die STC's of wijzigingen

26.331 Nalevingsplan voor houders van STC's

26.332 Identificatie van wijzigingen die gevolgen hebben voor vermoeiingskritieke structuren

26.333 Gegevens over schadetolerantie voor STC's en reparaties van die STC's die op of na 1 september 2003 zijn goedgekeurd

26.334 Gegevens over schadetolerantie voor STC's en andere bestaande belangrijke wijzigingen en reparaties die gevolgen hebben voor die STC's of wijzigingen die vóór 1 september 2003 zijn goedgekeurd

26.370 Onderhoudsprogramma

SUBDEEL C — HELIKOPTERS

26.400 Brandblusapparaten

26.405 Brandbeveiliging vrachtcompartiment

26.410 Onder water bediende noodbedieningsorganen

26.415 Nooduitgangen onder water

26.420 Nooduitrusting voor vluchten boven water

26.425 Terbeschikkingstelling van aangetoonde zeeomstandigheden

26.430 Schadebestendigheid van een nooddrijfsysteem

26.431 Bepaling van de robuustheid van het ontwerp van nooddrijfsystemen

26.435 Automatische inzet van een nooddrijfsysteem

26.440 Crashbestendigheid van het brandstofsysteem

Aanhangsel 1 — Lijst van vliegtuigmodellen die niet onder sommige bepalingen van bijlage I (Deel-26) vallen

▼B

SUBDEEL A

ALGEMENE BEPALINGEN

▼M5

26.10 Bevoegde autoriteit

a) Met het oog op de toepassing van deze bijlage is de bevoegde autoriteit waarbij een luchtvaartuigexploitant moet aantonen dat zijn luchtvaartuig, waarvan het ontwerp al gecertificeerd is, voldoet aan de eisen van deze bijlage, de bevoegde autoriteit die verantwoordelijk is voor het toezicht op die exploitant of het Agentschap indien de verantwoordelijkheid voor het toezicht op de exploitant aan het Agentschap is toegewezen overeenkomstig artikel 64 of artikel 65 van Verordening (EU) 2018/1139.

▼M5

b) Met het oog op de toepassing van deze bijlage is de bevoegde autoriteit waarbij houders van een typecertificaat (TC), beperkt typecertificaat, aanvullend typecertificaat (STC), goedkeuring van een ontwerpwijziging of goedkeuring van een reparatieontwerp moeten aantonen dat de voorschriften van deze bijlage zijn nageleefd, het Agentschap.

▼B

26.20 Tijdelijke niet-functionerende uitrusting

Een vlucht mag niet worden aangevat wanneer een van de in dit deel vereiste instrumenten, uitrustingsonderdelen of functies niet functioneert of ontbreekt, tenzij ontheffing is verleend in de door de bevoegde autoriteit goedgekeurde minimumuitrustingslijst van de exploitant als gedefinieerd in deel ORO.MLR.105.

▼M5

26.30 Bewijs van naleving

a) Het Agentschap stelt overeenkomstig artikel 76, lid 3, van Verordening (EU) 2018/1139 certificeringsspecificaties op als gestandaardiseerd middel om de naleving van deze bijlage aan te tonen. De certificeringsspecificaties zijn voldoende gedetailleerd en specifiek om duidelijk te maken onder welke voorwaarden de naleving van de eisen van deze bijlage kan worden aangetoond.

b) Luchtvaartuigexploitanten en houders van een TC, beperkt TC, STC, goedkeuring van een ontwerpwijziging of goedkeuring van een reparatieontwerp kunnen de naleving van de eisen van deze bijlage aantonen door aan een van de volgende te voldoen:

i) de specificaties die door het Agentschap zijn afgegeven op grond van punt a) of de gelijkwaardige certificeringsspecificaties die door het Agentschap zijn afgegeven op grond van punt 21.B.70 van bijlage I (Deel-21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012;

ii) technische normen die een veiligheidsniveau bieden dat gelijkwaardig is aan dat van de in die certificeringsspecificaties vervatte normen.

c) Houders van een TC, beperkt TC, STC, goedkeuring van een ontwerpwijziging of goedkeuring van een reparatieontwerp stellen elke wijziging van de instructies voor blijvende luchtwaardigheid die zijn opgesteld om de naleving van deze bijlage te waarborgen, ter beschikking van alle bekende exploitanten van het betrokken luchtvaartuig en, op verzoek, van alle andere personen die verplicht zijn dergelijke instructies na te leven, met inbegrip van organisaties voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid. Met het oog op de toepassing van deze verordening bevatten de instructies voor blijvende luchtwaardigheid ook schadetolerantie-inspecties (DTI), richtsnoeren voor de beoordeling van reparaties (REG), een basisprogramma voor de preventie en bestrijding van corrosie (CPCP) en een lijst van vermoeiingskritieke structuren en delen luchtwaardigheidsbeperkingen (ALS).

SUBDEEL B — VLIEGTUIGEN

▼B

26.50 Zitplaatsen, ligplaatsen, veiligheidsgordels en veiligheidstuigen

Exploitanten van grote vliegtuigen die voor commerciële luchtvervoersactiviteiten worden gebruikt, waarvan het type op 1 januari 1958 of later is gecertificeerd, waarborgen dat alle zitplaatsen van de cockpit- of cabinebemanning geconfigureerd zijn op een manier die een optimale bescherming biedt bij noodlandingen en de die bemanningsleden tevens in staat stellen de nodige functies te vervullen en het toestel snel te verlaten.

▼M3

26.60 Noodlanding — dynamische omstandigheden

Exploitanten van grote vliegtuigen die voor commercieel luchtvervoer van passagiers worden gebruikt, waarvan het type op of na 1 januari 1958 is gecertificeerd en waarvan het individueel luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst op of na 26 februari 2021 is afgegeven, dienen voor elk type stoel dat door inzittenden tijdens het taxiën, opstijgen of landen mag worden gebruikt, aan te tonen dat de inzittende beschermd is tegen de krachten die door een noodlanding worden veroorzaakt. Dit moet op een van de volgende manieren worden aangetoond:

a) succesvolle dynamische tests, of

b) een rationele analyse die een gelijkwaardig veiligheidsniveau waarborgt op basis van dynamische tests van een soortgelijk type stoel.

De verplichting van het eerste lid is niet van toepassing op de volgende stoelen:

a) stoelen in de cockpit,

b) stoelen in vliegtuigen met een beperkt aantal inzittenden, die uitsluitend gebruikt worden voor niet-geregelde commerciële vluchtuitvoeringen op aanvraag,

c) stoelen in een in tabel A.1 van aanhangsel 1 vermeld vliegtuigmodel waarop een in die tabel vermeld serienummer van de fabrikant is aangebracht.

▼M5

26.100 Locatie van nooduitgangen

Exploitanten van grote vliegtuigen die worden gebruikt voor commercieel luchtvervoer en met een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan 19, waarvan een of meer nooduitgangen buiten gebruik zijn gesteld, moeten ervoor zorgen dat de afstand(en) tussen de resterende uitgangen zodanig is (zijn) dat effectieve evacuatie mogelijk blijft, behalve voor grote vliegtuigen waarvan de configuratie voor nooduitgangen is goedgekeurd en de nooduitgangen zijn geïnstalleerd vóór 1 april 1999.

▼B

26.105 Toegang tot nooduitgangen

Exploitanten van grote vliegtuigen die voor commerciële luchtvervoersactiviteiten worden gebruikt, voorzien in middelen om alle passagiers bij een noodevacuatie in staat te stellen vanaf hun zitplaats snel en vlot een nooduitgang te bereiken.

26.110 Aanduiding van nooduitgangen

Exploitanten van grote vliegtuigen die voor commerciële luchtvervoersactiviteiten worden gebruikt, dienen het volgende in acht te nemen:

a) er wordt voorzien in middelen die de in de cabine aanwezige personen in geval van bij een noodevacuatie te verwachten omstandigheden naar de nooduitgangen leiden en hen helpen om deze te bedienen;

b) er wordt voorzien in middelen om personeel buiten het vliegtuig in geval van een noodevacuatie te helpen om de nooduitgangen te vinden en deze te bedienen.

26.120 Noodverlichting in het interieur en bediening van de noodverlichting

Exploitanten van grote vliegtuigen die voor commerciële luchtvervoersactiviteiten worden gebruikt, voorzien in verlichte uitgangsbewegwijzering, algemene verlichting van de cabine en uitgang, en vloerverlichting van de looproute naar de uitgang om passagiers bij een noodevacuatie naar de uitgang te geleiden en de beweging van de passagiers te faciliteren.

▼B

26.150 Interieurs van compartimenten

Exploitanten van grote vliegtuigen die voor commerciële luchtvervoersactiviteiten worden gebruikt, dienen het volgende in acht te nemen:

a) alle in bemannings- en passagierscompartimenten gebruikte materialen en uitrusting hebben ontvlammingskenmerken die de gevolgen van branden aan boord zo veel mogelijk beperken en ervoor zorgen dat de in de cabine aanwezige personen kunnen overleven gedurende de tijd die nodig is om het luchtvaartuig te evacueren;

b) het rookverbod wordt door middel van borden bekendgemaakt;

c) bij het ontwerp van afvalbakken wordt ervoor gezorgd dat interne branden niet overslaan; op de afvalbakken moet met een symbool worden aangebracht dat er geen smeulend materiaal in mag worden geworpen.

26.155 Ontvlambaarheid van de bekleding van vrachtcompartimenten

Exploitanten van grote vliegtuigen die voor commerciële luchtvervoersactiviteiten worden gebruikt, waarvan het type op 1 januari 1958 of later is gecertificeerd, waarborgen dat de bekleding van vrachtcompartimenten van klasse C of D vervaardigd is uit materialen die ervoor zorgen dat het luchtvaartuig en zijn inzittenden geen gevaar lopen bij een brand in het compartiment.

▼M5

26.156 Thermische of geluidsisolerende materialen

Exploitanten van grote vliegtuigen die voor commercieel luchtvervoer worden gebruikt en waarvan het type op of na 1 januari 1958 is gecertificeerd, zorgen ervoor dat:

a) voor grote vliegtuigen waarvan het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst is afgegeven vóór 18 februari 2021, bij het aanbrengen van nieuwe thermische en akoestische isolatiematerialen op of na 18 februari 2021 nieuwe materialen worden gebruikt met brandvertragende eigenschappen die weerstand bieden tegen de uitbreiding van de vlam, zodat het risico op uitbreiding van de vlam in het vliegtuig wordt beperkt of voorkomen;

b) voor grote vliegtuigen waarvan het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst is afgegeven op of na 18 februari 2021, thermische of akoestische isolatiematerialen brandvertragende eigenschappen bezitten die weerstand bieden tegen de uitbreiding van de vlam, zodat het risico op uitbreiding van de vlam in het vliegtuig wordt beperkt of voorkomen;

c) voor grote vliegtuigen met een capaciteit van twintig passagiers of meer waarvan het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst op of na 18 februari 2021 is afgegeven, thermische en akoestische isolatiematerialen (met inbegrip van de bevestigingen daarvan aan de romp) die in de onderste helft van het vliegtuig worden aangebracht vlamwerende eigenschappen bezitten die na een ongeval het risico op het binnendringen van vlammen in het vliegtuig voorkomen of beperken en ervoor zorgen dat de in de cabine aanwezige personen kunnen overleven gedurende de tijd die nodig is om het vliegtuig te evacueren.

26.157 Ombouw van compartimenten van klasse D

Exploitanten van grote vliegtuigen die voor commercieel luchtvervoer worden gebruikt en waarvan het type op of na 1 januari 1958 is gecertificeerd, zorgen ervoor dat:

a) voor grote vliegtuigen die voor passagiersvluchten worden gebruikt, elk vracht- of bagagecompartiment van klasse D, ongeacht het volume ervan, voldoet aan de certificeringsspecificaties die van toepassing zijn op een compartiment van klasse C;

▼M5

b) voor grote vliegtuigen die alleen voor vrachtvervoer worden gebruikt, elk vrachtcompartiment van klasse D, ongeacht het volume ervan, voldoet aan de certificeringsspecificaties die van toepassing zijn op een compartiment van klasse C of klasse E.

Dit punt is niet van toepassing op exploitanten van een in tabel A.1 van aanhangsel 1 van deze bijlage vermeld vliegtuigmodel.

▼B

26.160 Toiletten — bescherming tegen brand

Exploitanten van grote vliegtuigen die voor commerciële luchtvervoersactiviteiten worden gebruikt en met een maximale operationele passagiersconfiguratie van 19 of meer, dienen te voldoen aan het volgende:

Toiletten worden uitgerust met:

a) rookmelders;

b) voorzieningen om een brand in alle opvangreservoirs automatisch te blussen.

▼M1

26.170 Brandblussers

Exploitanten van grote vliegtuigen zorgen ervoor dat in de volgende brandblussers geen halon als blusmiddel wordt gebruikt:

a) ingebouwde blustoestellen voor afvalbakken voor handdoeken, papier of afval in toiletten van grote vliegtuigen waarvan het eerste individuele luchtwaardigheidscertificaat is afgegeven op of na 18 februari 2020;

b) draagbare blustoestellen in grote vliegtuigen waarvan het eerste individuele luchtwaardigheidscertificaat is afgegeven op of na 18 mei 2019.

▼M5

26.175 Brandbeveiliging vrachtcompartiment

a) Voor grote vliegtuigen en voor kleine vliegtuigen met een maximaal startgewicht (MTOW) van meer dan 5 700 kg (12 500 lb), waarvoor het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 2025, moeten de houders van:

— TC's of beperkte TC's, of

— STC's of goedkeuringen van ontwerpwijzigingen, indien de wijziging betrekking heeft op de brandbeveiligingsmogelijkheden van het vrachtcompartiment van het vliegtuig,

informatie over de ontwerpkenmerken van het vliegtuig in verband met de brandbeveiligingsmogelijkheden van het vrachtcompartiment beschikbaar stellen aan alle bekende exploitanten van dergelijke vliegtuigen.

b) Voor kleine vliegtuigen met een maximale startmassa van 5 700 kg (12 500 lb) of minder die zijn uitgerust met ten minste één vrachtcompartiment dat gescheiden is van de cockpit, en waarvoor het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 2025, moeten de houders van:

— TC's of beperkte TC's, of

▼M5

— STC's of goedkeuringen van ontwerpwijzigingen, indien de wijziging betrekking heeft op de brandbeveiligingsmogelijkheden van het vrachtcompartiment van het vliegtuig,

informatie over de ontwerpkenmerken van het vliegtuig in verband met de brandbeveiligingsmogelijkheden van alle van de cockpit gescheiden vrachtcompartimenten beschikbaar stellen aan alle bekende exploitanten van dergelijke vliegtuigen.

c) De overeenkomstig de punten a) en b) beschikbaar gestelde informatie moet voldoende gedetailleerd zijn om exploitanten te ondersteunen bij het uitvoeren van een risicobeoordeling voor het vervoer van goederen in het vrachtcompartiment.

De informatie dient te worden opgenomen in passende vliegtuigdocumentatie die ter beschikking van de exploitanten wordt gesteld en gemakkelijk kan worden geïdentificeerd door het personeel van de exploitant dat verantwoordelijk is voor de uitvoering van de risicobeoordeling.

d) De houder van de ontwerpgoedkeuring, die verplicht is de informatie overeenkomstig punt a) of punt b) beschikbaar te stellen, stelt ook wijzigingen van deze informatie ter beschikking van alle bekende exploitanten van de vliegtuigen waarop de wijziging betrekking heeft.

▼B

26.200 Landingsgestel — akoestisch geluidssignaal

Exploitanten van grote vliegtuigen die voor commerciële luchtvervoersactiviteiten worden gebruikt, zorgen ervoor dat dat het toestel uitgerust is met apparatuur die een akoestisch geluidssignaal geeft zodat het risico op landingen met ingetrokken landingsgestel aanzienlijk wordt gereduceerd.

▼M4

26.201 Bandenspanning

Exploitanten van grote vliegtuigen dienen het risico dat de bandenspanning tijdens de vluchtuitvoering tot onder de minimale bruikbare bandenspanning daalt, tot een minimum te beperken.

▼M2

26.205 Systemen voor bewustmaking van en waarschuwing voor runway overrun

▼M5

a) Exploitanten van grote vliegtuigen die worden gebruikt voor commercieel luchtvervoer zien erop toe dat elk groot vliegtuig waarvan het individueel luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst op of na 1 juli 2026 is afgegeven, is uitgerust met een systeem voor bewustmaking van en waarschuwing voor runway overrun.

▼M2

b) Dit systeem moet zo zijn ontworpen dat het risico op een longitudinale runway excursion tijdens de landing wordt beperkt door, tijdens de vlucht en op de grond, een alarmsignaal te geven aan de bemanning wanneer het vliegtuig het risico loopt niet te kunnen stoppen binnen de beschikbare afstand tot het einde van de baan.

▼B

26.250 Deurbedieningssysteem cockpit — situatie waarbij één bemanningslid zijn taken niet meer kan uitvoeren

Exploitanten van grote vliegtuigen die voor commerciële luchtvervoersactiviteiten worden gebruikt, zorgen ervoor dat de bedieningssytemen van de cockpitdeur worden uitgerust met een alternatief middel om de deur te openen om cabinebemanningsleden toegang tot de cockpit te verschaffen wanneer één cockpitbemanningslid het vermogen verliest zijn/haar taken uit te voeren.

▼M5

26.300 Programma voor blijvende structurele integriteit van verouderende vliegtuigstructuren — algemene eisen

a) Een houder van een TC of een beperkt TC voor een groot vliegtuig, gecertificeerd op of na 1 januari 1958, waarvan de aanvraag voor een TC is ingediend vóór 1 januari 2019, moet een programma voor blijvende structurele integriteit opstellen voor verouderende vliegtuigstructuren, dat moet voldoen aan de eisen van de punten 26.301 tot en met 26.309.

b) Punt a) is niet van toepassing op een groot vliegtuigmodel waarvoor een TC is afgegeven vóór 26 februari 2021 en dat voldoet aan alle onderstaande voorwaarden:

i) het is opgenomen in tabel A.1 van aanhangsel 1 van deze bijlage;

ii) het wordt niet meer geëxploiteerd na 26 februari 2021;

iii) het is niet gecertificeerd voor het uitvoeren van civiele vluchten met lading of passagiers;

iv) het beschikt over een beperkt TC dat is afgegeven vóór 26 februari 2021, overeenkomstig de schadetolerantievereisten, voor zover het niet voor meer dan 75 % van zijn ontwerpdoelstellingen wordt geëxploiteerd en voornamelijk wordt gebruikt ter ondersteuning van de productie van de houder van de goedkeuring;

v) het is gecertificeerd met een beperkt TC en is hoofdzakelijk ontworpen voor brandbestrijding.

De uitzonderingen in punt b), ii) tot en met v), zijn alleen van toepassing nadat de houder van een TC of beperkt TC vóór 27 mei 2021 ter goedkeuring een lijst van de vliegtuigtypes en -modellen, varianten of serienummers heeft ingediend, samen met informatie over de redenen waarom het vliegtuig in de lijst is opgenomen.

c) Voor een groot vliegtuigmodel waarvoor voor het eerst een typecertificaat is afgegeven vóór 26 februari 2021 en waarvoor een bestaande wijziging of reparatie in geen enkel in gebruik genomen vliegtuig is opgenomen op of na 26 februari 2022, zijn punt a), ii) en iii), van punt 26.307 en punt a), ii), van punt 26.308 niet van toepassing indien de houder van een TC of beperkt TC vóór 26 februari 2022 de lijst van alle wijzigingen en reparaties ter goedkeuring heeft ingediend bij het Agentschap.

▼M2

26.301 Nalevingsplan voor houders van (R)TC

a) ►M5 Een houder van een TC of een beperkt TC voor een groot vliegtuig, gecertificeerd op of na 1 januari 1958, waarvan de aanvraag voor een TC is ingediend vóór 1 januari 2019, moet: ◄

i) een nalevingsplan voor blijvende structurele integriteit opstellen, waarin beschreven is hoe de naleving van de eisen van de punten 26.302 tot en met 26.309 zal worden aangetoond;

ii) het onder i) bedoelde nalevingsplan voor blijvende structurele integriteit vóór 27 mei 2021 ter goedkeuring bij het Agentschap indienen.

b) Een in artikel 1, lid 2, onder c), bedoelde aanvrager van een TC of beperkt TC moet:

i) een nalevingsplan voor blijvende structurele integriteit opstellen, waarin beschreven is hoe de naleving van de eisen van de punten 26.303 tot en met 26.306 zal worden aangetoond;

ii) het in punt i) bedoelde nalevingsplan voor blijvende structurele integriteit vóór 27 mei 2021 of vóór de afgifte van het certificaat, als dit later is, ter goedkeuring bij het Agentschap indienen.

26.302 Beoordeling van de vermoeiings- en schadetolerantie

▼M5

a) Een houder van een TC of een beperkt TC voor een groot vliegtuig, gecertificeerd voor het vervoer van dertig passagiers of meer of met een laadvermogen van 3 402 kg (7 500 lb) of meer, dat op of na 1 januari 1958 is gecertificeerd en waarvoor de aanvraag van het TC vóór 1 januari 2019 is ingediend, moet een beoordeling van de vermoeiings- en schadetolerantie van de vliegtuigstructuur uitvoeren en een inspectie van de schadetolerantie (DTI) ontwikkelen teneinde catastrofale defecten ten gevolge van vermoeiing te voorkomen gedurende de volledige operationele levensduur van het vliegtuig.

▼M2

b) Tenzij de documentatie waarin de onder a) bedoelde DTI wordt beschreven, reeds is goedgekeurd door het Agentschap overeenkomstig bijlage I (Deel-21) van Verordening (EU) nr. 748/2012, moet de houder van een TC of beperkt TC die documentatie vóór 26 februari 2023 ter goedkeuring bij het Agentschap indienen.

▼M5

26.303 Beperking van de geldigheid

a) Een houder van een TC of een beperkt TC voor een groot vliegtuig dat op of na 1 januari 1958 is gecertificeerd en waarvoor de aanvraag van een TC vóór 1 januari 2019 was ingediend, en dat gecertificeerd is met een maximaal startgewicht (MTOW) van meer dan 34 019 kg (75 000 lb), moet:

i) een geldigheidslimiet (LOV) vaststellen en die LOV opnemen in een gewijzigde luchtwaardigheidsbeperking (ALS);

ii) bestaande en nieuwe onderhoudswerkzaamheden identificeren waarvan de LOV afhankelijk is, en de dienstinformatie opstellen die nodig is om die onderhoudswerkzaamheden uit te voeren, alsook de dienstinformatie voor de onderhoudswerkzaamheden bij het Agentschap indienen overeenkomstig een bindend tijdschema dat met het Agentschap is overeengekomen.

▼**M5**

De structurele configuraties van vliegtuigen die moeten worden beoordeeld om de LOV op te stellen, moeten alle varianten en afgeleiden van modellen omvatten die eerder op basis van het TC zijn goedgekeurd vóór 26 februari 2021, alsook alle structurele wijzigingen en vervangingen van de structurele configuraties van die vliegtuigen die vereist zijn krachtens een vóór 26 februari 2021 uitgegeven luchtwaardigheidsrichtsnoer.

Bij wijze van uitzondering op punt ii) hoeft een houder van een TC of een beperkt TC voor een groot vliegtuig de dienstinformatie voor een onderhoudsactie die van toepassing is op een groot vliegtuigmodel dat niet meer zal worden geëxploiteerd na het geplande tijdstip voor de indiening van de dienstinformatie over die onderhoudsactie, niet op te stellen en niet in te dienen bij het Agentschap. Deze uitzondering geldt alleen als de houder van een TC of een beperkt TC het Agentschap uiterlijk op de datum waarop het vliegtuigmodel uit gebruik wordt genomen, in kennis stelt.

b) De houder van het TC of beperkt TC dient de overeenkomstig punt a) vastgestelde LOV en de wijziging van de in dat punt bedoelde ALS samen met het bindende tijdschema ter goedkeuring in bij het Agentschap, vóór de in punten i), ii) en iii) hieronder vastgestelde termijnen:

i) 26 augustus 2022 voor een vermoeiingskritieke structuur met een certificeringsbasis die geen beoordeling van de schadetolerantie omvat;

ii) 26 februari 2026 voor een vliegtuigstructuur die grootschalige vermoeiingstests ondergaat op de toepassingsdatum van deze wijzigingsverordening;

iii) 26 februari 2025 voor alle andere vliegtuigstructuren.

c) Een aanvrager van een TC of een beperkt TC, zoals bedoeld in artikel 1, lid 2, punt c), voor een groot vliegtuig met een maximaal startgewicht (MTOW) van meer dan 34 019 kg (75 000 lb), moet:

i) een LOV vaststellen en die LOV opnemen in de ALS;

ii) bestaande en nieuwe onderhoudswerkzaamheden identificeren waarvan de LOV afhankelijk is, en de dienstinformatie opstellen die nodig is om die onderhoudswerkzaamheden uit te voeren, alsook de dienstinformatie voor de onderhoudswerkzaamheden bij het Agentschap indienen overeenkomstig een bindend tijdschema dat met het Agentschap is overeengekomen.

d) De aanvrager van een TC of een beperkt TC als bedoeld in artikel 1, lid 2, punt c), dient de overeenkomstig punt c) vastgestelde LOV en de in dat punt bedoelde ALS samen met het bindende tijdschema ter goedkeuring in bij het Agentschap:

i) vóór de door het Agentschap goedgekeurde datum in het plan van de aanvrager voor het voltooien van de tests en analyses van een vliegtuigstructuur die nieuwe grootschalige vermoeiingstests vereist om de LOV te kunnen vaststellen;

ii) vóór 26 februari 2025 voor alle andere vliegtuigstructuren.

▼M5

26.304 Programma voor de preventie en bestrijding van corrosie

a) Een houder van een TC of een beperkt TC voor een groot vliegtuig, gecertificeerd op of na 1 januari 1958, waarvan de aanvraag voor een TC is ingediend vóór 1 januari 2019, moet een basisprogramma voor de preventie en bestrijding van corrosie (CPCP) opstellen.

b) Tenzij het in punt a) bedoelde basis-CPCP reeds door het Agentschap is goedgekeurd overeenkomstig punt 21.A.3B, punt c), 1, van bijlage I (Deel-21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012 of in een door het Agentschap goedgekeurd verslag van de raad voor onderhoudsbeoordeling (Maintenance Review Board — MRBR), moet de houder van een TC of beperkt TC het CPCP vóór 26 februari 2023 ter goedkeuring bij het Agentschap indienen.

c) Een aanvrager van een TC of een beperkt TC, zoals bedoeld in artikel 1, lid 2, punt c), voor een groot vliegtuig moet een basis-CPCP vaststellen alvorens het TC wordt afgegeven.

26.305 Geldigheid van het programma voor blijvende structurele integriteit

a) Een houder van een TC of een beperkt TC voor een groot vliegtuig, gecertificeerd op of na 1 januari 1958, waarvan de aanvraag voor het TC is ingediend vóór 1 januari 2019, moet een proces vaststellen en toepassen dat garandeert dat het programma voor blijvende structurele integriteit geldig blijft gedurende de volledige levensduur van het vliegtuig, rekening houdende met de ervaring met de dienstverlening en de huidige activiteiten.

b) De houder van een TC of een beperkt TC moet vóór 26 februari 2023 een beschrijving van het in punt a) bedoelde proces ter goedkeuring bij het Agentschap indienen. De houder van een TC of een beperkt TC moet het proces binnen zes maanden na de goedkeuring ervan door het Agentschap toepassen.

c) Een aanvrager van een TC of beperkt TC, zoals bedoeld in artikel 1, lid 2, punt c), voor een groot vliegtuig, moet een proces vaststellen en toepassen dat garandeert dat het programma voor blijvende structurele integriteit geldig blijft gedurende de volledige levensduur van het vliegtuig, rekening houdende met de ervaring met de dienstverlening en de huidige activiteiten. Hij dient vóór 26 februari 2023 of vóór de afgifte van het certificaat, als dit later is, een beschrijving van het proces ter goedkeuring in bij het Agentschap en past het proces binnen zes maanden na de goedkeuring ervan door het Agentschap toe.

26.306 Vermoeiingskritieke basisstructurens

a) Een houder van een TC of een beperkt TC voor een groot vliegtuig, gecertificeerd voor het vervoer van dertig passagiers of meer of met een laadvermogen van 3 402 kg (7 500 lb) of meer, dat op of na 1 januari 1958 is gecertificeerd en waarvoor de aanvraag van een TC vóór 1 januari 2019 is ingediend, moet de vermoeiingskritieke basisstructuren voor alle in het TC of beperkt TC opgenomen varianten en afgeleiden van vliegtuigmodellen identificeren en vermelden.

▼M5

b) De houder van een TC of een beperkt TC dient de lijst van de in punt a) bedoelde structuren vóór 26 augustus 2021 ter goedkeuring in bij het Agentschap.

c) Na goedkeuring van de in punt a) bedoelde lijst door het Agentschap stelt de houder van een TC of beperkt TC deze ter beschikking van de houders van een STC of een goedkeuring van een belangrijke wijziging die moeten voldoen aan punt 26.330, van alle bekende exploitanten van dergelijke vliegtuigen en, op verzoek, van organisaties die verantwoordelijk zijn voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid ter ondersteuning van de exploitanten die moeten voldoen aan punt 26.370.

d) Een aanvrager van een TC of een beperkt TC, als bedoeld in artikel 1, lid 2, punt c), voor een groot vliegtuig dat moet worden gecertificeerd voor het vervoer van dertig passagiers of meer, of met een laadvermogen van 3 402 kg (7 500 lb) of meer, moet de vermoeiingskritieke basisstructuren voor alle in het TC of beperkt TC opgenomen varianten en afgeleiden van de vliegtuigmodellen identificeren en vermelden. Hij dient de lijst van deze structuren vóór 26 augustus 2021 of vóór de afgifte van het certificaat, als dit later is, ter goedkeuring in bij het Agentschap.

e) Na goedkeuring van de in punt d) bedoelde lijst door het Agentschap stelt de aanvrager van een TC of beperkt TC, zoals bedoeld in artikel 1, lid 2, punt c), deze ter beschikking van alle bekende exploitanten van dergelijke vliegtuigen en, op verzoek, van de organisaties die verantwoordelijk zijn voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid ter ondersteuning van de exploitanten die moeten voldoen aan punt 26.370.

26.307 Gegevens over schadetolerantie voor bestaande wijzigingen van vermoeiingskritieke structuren

a) Een houder van een TC of een beperkt TC voor een groot vliegtuig, dat op of na 1 januari 1958 is gecertificeerd voor het vervoer van dertig passagiers of meer, of met een laadvermogen van 3 402 kg (7 500 lb) of meer, moet, voor wijzigingen en gewijzigde vermoeiingskritieke structuren die bestaan op 26 februari 2021:

i) de bestaande wijzigingen van het ontwerp beoordelen en alle wijzigingen identificeren die gevolgen hebben voor overeenkomstig punt 26.306 geïdentificeerde vermoeiingskritieke basisstructuren;

ii) voor elke overeenkomstig punt i) vastgestelde wijziging alle bijbehorende gewijzigde vermoeiingskritieke structuren identificeren;

iii) voor elke overeenkomstig punt i) vastgestelde wijziging, een beoordeling van de schadetolerantie uitvoeren en de bijbehorende schadetolerantie-inspecties vaststellen en documenteren.

b) De houder van een TC of een beperkt TC dient de overeenkomstig punt a), ii), opgestelde lijst van alle gewijzigde vermoeiingskritieke structuren vóór 26 februari 2022 ter goedkeuring in bij het Agentschap.

▼M5

c) De houder van een TC of een beperkt TC dient de schadetolerantiegegevens, met inbegrip van schadetolerantie-inspecties, die voortvloeien uit de overeenkomstig punt a), iii), uitgevoerde beoordeling vóór 26 augustus 2022 ter goedkeuring in bij het Agentschap.

d) Na goedkeuring van de overeenkomstig punt b) ingediende lijst van gewijzigde vermoeiingskritieke structuren door het Agentschap stelt de houder van een TC of beperkt TC die lijst ter beschikking van de houders van een STC of een goedkeuring van een belangrijke wijziging die moeten voldoen aan punt 26.330, van alle bekende exploitanten van dergelijke vliegtuigen en, op verzoek, van organisaties die verantwoordelijk zijn voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid, ter ondersteuning van de exploitanten die moeten voldoen aan punt 26.370.

26.308 Gegevens over schadetolerantie voor bestaande reparaties van vermoeiingskritieke structuren

a) Een houder van een TC of een beperkt TC voor een groot vliegtuig, dat op of na 1 januari 1958 is gecertificeerd voor het vervoer van dertig passagiers of meer, of met een laadvermogen van 3 402 kg (7 500 lb) of meer, moet, voor gepubliceerde reparaties die bestaan op 26 februari 2021:

i) de reparatiegegevens beoordelen en elke in die gegevens gespecificeerde reparatie die gevolgen heeft voor de overeenkomstig punt 26.306, a), en punt 26.307, a), ii), geïdentificeerde vermoeiingskritieke basisstructuren en de gewijzigde vermoeiingskritieke structuren identificeren;

ii) een schadetolerantiebeoordeling uitvoeren voor elke overeenkomstig punt i) geïdentificeerde reparatie, tenzij dit al eerder is gedaan.

b) De houder van een TC of beperkt TC dient de schadetolerantiegegevens, met inbegrip van de inspecties van de schadetolerantie (DTI), die voortvloeien uit de overeenkomstig punt a), ii), uitgevoerde evaluatie vóór 26 mei 2022 ter goedkeuring in bij het Agentschap, tenzij ze al vóór 26 augustus 2022 zijn goedgekeurd overeenkomstig punt 21.A.435, b), 2, van bijlage I (Deel-21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012.

26.309 Richtsnoeren voor de beoordeling van reparaties

a) Een houder van een TC of een beperkt TC voor een groot vliegtuig dat op of na 1 januari 1958 is gecertificeerd voor het vervoer van dertig passagiers of meer, of met een laadvermogen van 3 402 kg (7 500 lb) of meer, en waarvoor het TC of beperkt TC vóór 11 januari 2008 is afgegeven, moet richtsnoeren voor de beoordeling van reparaties opstellen, teneinde:

i) een proces vast te stellen voor het uitvoeren van onderzoeken van betrokken vliegtuigen, dat het mogelijk maakt alle bestaande reparaties die gevolgen hebben voor de overeenkomstig punt 26.306, a), en punt 26.307, a), ii), geïdentificeerde vermoeiingskritieke structuren te identificeren en te documenteren;

ii) een proces vast te stellen dat exploitanten en organisaties die verantwoordelijk zijn voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid in staat stelt een inspectie van de schadetolerantie te verkrijgen voor overeenkomstig punt i) geïdentificeerde reparaties;

iii) een uitvoeringsschema vast te stellen dat voorziet in termijnen voor het uitvoeren van onderzoeken van vliegtuigen, het verkrijgen van inspecties van de schadetolerantie en het opnemen van die inspecties in het onderhoudsprogramma van het vliegtuig.

b) De houder van een TC of een beperkt TC dient de overeenkomstig punt a) opgestelde richtsnoeren voor de beoordeling van reparaties vóór 26 februari 2023 ter goedkeuring in bij het Agentschap.

▼M5

26.330 Gegevens over schadetolerantie voor bestaande aanvullende typecertificaten (STC's), andere bestaande belangrijke wijzigingen en bestaande reparaties die gevolgen hebben voor die STC's of wijzigingen

a) Een houder van een vóór 26 februari 2021 afgegeven STC of een houder van een goedkeuring van een belangrijke wijziging, die overeenkomstig artikel 4 van Verordening (EU) nr. 748/2012 is geacht te zijn goedgekeurd, voor grote vliegtuigen die op of na 1 januari 1958 zijn gecertificeerd voor het vervoer van dertig passagiers of meer, of met een laadvermogen van 3 402 kg (7 500 lb) of meer, moet de nadelige gevolgen van die wijzigingen en reparaties van wijzigingen voor de structuur van het vliegtuig aanpakken, ter ondersteuning van de naleving van punt 26.370, a), ii), en moet voldoen aan de eisen van de punten 26.331 tot en met 26.334.

b) Punt a) is niet van toepassing op belangrijke wijzigingen en reparaties van een model van een groot vliegtuig dat voor het eerst is gecertificeerd vóór 26 februari 2021, als dat vliegtuigmodel aan alle onderstaande voorwaarden voldoet:

i) het is opgenomen in tabel A.1 van aanhangsel 1 van deze bijlage;

ii) het wordt niet meer geëxploiteerd na 26 februari 2021;

iii) het is niet gecertificeerd voor het uitvoeren van civiele vluchten met lading of passagiers;

iv) het beschikt over een beperkt TC en is gecertificeerd overeenkomstig de schadetolerantievereisten, voor zover het niet voor meer dan 75 % van zijn ontwerpdoelstellingen wordt geëxploiteerd en voornamelijk wordt gebruikt ter ondersteuning van de productie van de houder van het beperkt TC;

v) er is een beperkt TC voor afgegeven en het is hoofdzakelijk ontworpen voor brandbestrijding.

c) Punt a) is niet van toepassing op belangrijke wijzigingen en reparaties van een groot vliegtuig dat voor het eerst is gecertificeerd vóór 26 februari 2021 als de wijzigingen of reparaties niet zijn opgenomen en niet zullen worden opgenomen in een groot vliegtuig dat operationeel is op of na 26 augustus 2022.

d) De in punt b), ii) tot en met v), en punt c) vermelde uitzonderingen zijn alleen van toepassing nadat de houder van de goedkeuring van de wijziging een lijst van wijzigingen die gevolgen hebben voor de vermoeiingskritieke basisstructuur, samen met informatie ter ondersteuning van de redenen waarom elke wijziging is opgenomen in de lijst, vóór 26 februari 2022 ter goedkeuring heeft ingediend bij het Agentschap.

26.331 Nalevingsplan voor houders van STC's

De in punt 26.330, a), bedoelde houder van de goedkeuring:

a) stelt een nalevingsplan op dat beantwoordt aan de vereisten van de punten 26.332, 26.333 en 26.334;

b) dient het in punt a) bedoelde nalevingsplan vóór 25 augustus 2021 ter goedkeuring in bij het Agentschap.

▼M5

26.332 Identificatie van wijzigingen die gevolgen hebben voor vermoeiingskritieke structuren

a) De in punt 26.330, a), bedoelde houder van de goedkeuring:

i) de wijzigingen beoordelen en die wijzigingen identificeren die gevolgen hebben voor de vermoeiingskritieke basisstructuur;

ii) voor elke overeenkomstig punt i) vastgestelde wijziging alle bijbehorende gewijzigde vermoeiingskritieke structuren identificeren;

iii) de gepubliceerde reparaties die van invloed zijn op alle overeenkomstig punt i) geïdentificeerde wijzigingen identificeren.

b) Voor een goedkeuring van een wijziging die op of na 1 september 2003 is afgegeven, stelt de in punt a) bedoelde houder van de goedkeuring vóór 26 februari 2022 een lijst op van de wijzigingen en gewijzigde vermoeiingskritieke structuren die zijn geïdentificeerd overeenkomstig punt a), i) en ii), en stelt hij deze lijst, na goedkeuring door het Agentschap, ter beschikking van alle bekende exploitanten van dergelijke vliegtuigen en, op verzoek, van organisaties die verantwoordelijk zijn voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid ter ondersteuning van de exploitanten die moeten voldoen aan punt 26.370, a), ii).

c) Voor een goedkeuring van een wijziging die vóór 1 september 2003 is afgegeven, moet de in punt a) bedoelde houder van de goedkeuring:

i) vóór 26 februari 2022 een lijst van de overeenkomstig punt a), i), geïdentificeerde wijzigingen opstellen en ter goedkeuring indienen bij het Agentschap;

ii) op verzoek van exploitanten en organisaties die verantwoordelijk zijn voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid, ter ondersteuning van de exploitanten die moeten voldoen aan punt 26.370, a), ii), alle met de wijziging verband houdende gewijzigde vermoeiingskritieke structuren identificeren en opsommen en deze gegevens binnen twaalf maanden na het verzoek ter goedkeuring bij het Agentschap indienen;

iii) na goedkeuring van alle overeenkomstig punt c), i) en ii), ingediende gegevens, deze gegevens ter beschikking stellen van alle bekende exploitanten van dergelijke vliegtuigen en, op verzoek, van organisaties die verantwoordelijk zijn voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid, ter ondersteuning van de exploitanten die moeten voldoen aan punt 26.370, a), ii).

26.333 Gegevens over schadetolerantie voor STC's en reparaties die gevolgen hebben voor die STC's, die op of na 1 september 2003 zijn goedgekeurd

a) Voor een goedkeuring van een wijziging die op of na 1 september 2003 is afgegeven, moet de in punt 26.330, a), bedoelde houder van de goedkeuring:

i) voor wijzigingen en gepubliceerde reparaties die overeenkomstig punt 26.332, a), i) en iii), zijn geïdentificeerd, een beoordeling van de schadetolerantie uitvoeren;

ii) de bijbehorende schadetolerantie-inspecties vaststellen en documenteren, tenzij dit reeds is gebeurd.

▼M5

b) De in punt a) bedoelde houder van een goedkeuring moet vóór 26 februari 2023 de uit de overeenkomstig punt a), i), uitgevoerde beoordeling van de schadetolerantie voortvloeiende schadetolerantiegegevens ter goedkeuring indienen bij het Agentschap, tenzij deze gegevens reeds zijn goedgekeurd overeenkomstig punt 21.B.111 van bijlage I (Deel-21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012.

c) Voor wijzigingen waarvoor volgens de certificeringsbasis geen beoordeling van de schadetolerantie moest worden uitgevoerd, moet de punt a) bedoelde houder van een goedkeuring, bij wijze van uitzondering op punt b), de uit de overeenkomstig punt a) uitgevoerde beoordeling van de schadetolerantie voortvloeiende schadetolerantiegegevens vóór het verstrijken van de laatste van de onderstaande termijnen ter goedkeuring bij het Agentschap indienen:

i) alvorens een vliegtuig waarin die wijziging is opgenomen, wordt geëxploiteerd overeenkomstig bijlage IV (Deel-CAT) bij Verordening (EU) nr. 965/2012, of

ii) vóór 26 februari 2023.

26.334 Gegevens over schadetolerantie voor STC's en andere bestaande belangrijke wijzigingen en reparaties die gevolgen hebben voor die STC's of wijzigingen die vóór 1 september 2003 zijn goedgekeurd

a) Op verzoek van exploitanten en organisaties die verantwoordelijk zijn voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid, ter ondersteuning van de naleving van punt 26.370, a), ii), voor een wijzigingsgoedkeuring die vóór 1 september 2003 is afgegeven, moet de in punt 26.330, a), bedoelde houder van de goedkeuring:

i) voor wijzigingen en gepubliceerde reparaties die overeenkomstig punt 26.332, a), i) en iii), zijn geïdentificeerd, een beoordeling van de schadetolerantie uitvoeren;

ii) de bijbehorende schadetolerantie-inspecties vaststellen en documenteren, tenzij dit reeds is gebeurd.

b) De in punt a) bedoelde houder van een goedkeuring van een wijziging moet de uit de overeenkomstig punt a), i), uitgevoerde beoordeling van de schadetolerantie voortvloeiende schadetolerantiegegevens bij het Agentschap indienen:

i) binnen 24 maanden na ontvangst van een verzoek, voor verzoeken die vóór 26 februari 2023 worden ontvangen, of

ii) vóór 26 februari 2025 of binnen twaalf maanden na ontvangst van een verzoek, als dit later is, voor verzoeken die op of na 26 februari 2023 worden ontvangen.

26.370 Onderhoudsprogramma

a) Exploitanten van grote vliegtuigen die op of na 1 januari 1958 zijn gecertificeerd, zorgen ervoor dat de onderhoudsprogramma's van die vliegtuigen het volgende omvatten:

i) voor grote vliegtuigen die gecertificeerd zijn voor het vervoer van dertig passagiers of meer, of met een laadvermogen van meer dan 3 402 kg (7 500 lb), goedgekeurde schadetolerantie-inspecties;

▼M5

ii) voor grote vliegtuigen die overeenkomstig bijlage IV (Deel-CAT) bij Verordening (EU) nr. 965/2012 worden geëxploiteerd en zijn gecertificeerd voor het vervoer van dertig passagiers of meer of met een laadvermogen van meer dan 3 402 kg (7 500 lb), een middel om de nadelige gevolgen aan te pakken die reparaties en wijzigingen kunnen hebben voor vermoeiingskritieke structuren en voor de in punt a), i), bedoelde inspecties;

iii) voor grote vliegtuigen die zijn gecertificeerd met een MTOW van meer dan 34 019 kg (75 000 lb), een goedgekeurde LOV;

iv) een CPCP.

b) De volgende uiterste termijnen gelden voor de in punt a) bedoelde verplichting:

i) het onderhoudsprogramma van de vliegtuigen wordt vóór 26 februari 2024 of vóór het vliegtuig wordt geëxploiteerd, als dit later is, herzien om rekening te houden met de eisen van punt a), i), ii) en iv);

ii) het onderhoudsprogramma van het luchtvaartuig wordt vóór 26 augustus 2021 of zes maanden na de publicatie van de LOV of vóór het vliegtuig wordt geëxploiteerd, als dit later is, herzien om rekening te houden met de eisen van punt a), iii).

c) Voor een groot vliegtuigmodel dat voor het eerst is gecertificeerd vóór 26 februari 2021 en:

i) dat niet meer wordt geëxploiteerd na 26 februari 2024, is punt a), i), ii) en iv), niet van toepassing;

ii) dat niet meer wordt geëxploiteerd na 26 augustus 2021, is punt a), iii), niet van toepassing;

iii) dat een beperkt TC heeft dat is afgegeven vóór 26 februari 2021 overeenkomstig de eisen inzake schadetolerantie, voor zover het niet voor meer dan 75 % van zijn ontwerpdoelstellingen wordt geëxploiteerd en voornamelijk wordt gebruikt ter ondersteuning van de productie van de houder van de goedkeuring, is punt a), i), ii) en iv), niet van toepassing.

d) Voor een groot vliegtuigmodel met een beperkt TC dat is afgegeven vóór 26 februari 2021 en dat hoofdzakelijk is ontworpen voor brandbestrijding, is punt a), i) en ii), niet van toepassing.

▼M4

SUBDEEL C

HELIKOPTERS

▼M1

26.400 Brandblussers

Exploitanten van grote helikopters zorgen ervoor dat in de volgende brandblussers geen halon als blusmiddel wordt gebruikt:

a) ingebouwde blustoestellen voor afvalbakken voor handdoeken, papier of afval in toiletten van grote helikopters waarvan het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst is afgegeven op of na 18 februari 2020;

b) draagbare blustoestellen in grote helikopters waarvan het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst is afgegeven op of na 18 mei 2019.

▼M5

26.405 Brandbeveiliging vrachtcompartiment

a) Voor zowel kleine als grote helikopters die zijn uitgerust met ten minste één vrachtcompartiment dat gescheiden is van de cockpit, en waarvoor het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 2025, moeten de houders van:

— TC's of beperkte TC's, of

— STC's of goedkeuringen van ontwerpwijzigingen, indien de wijziging betrekking heeft op de brandbeveiligingsmogelijkheden van het vrachtcompartiment van de helikopter,

informatie over de ontwerpkenmerken van de helikopter in verband met de brandbeveiligingsmogelijkheden van alle van de cockpit gescheiden vrachtcompartimenten beschikbaar stellen aan alle bekende exploitanten van dergelijke helikopters.

b) De overeenkomstig punt a) beschikbaar gestelde informatie moet voldoende gedetailleerd zijn om exploitanten te ondersteunen bij het uitvoeren van een risicobeoordeling voor het vervoer van goederen in het vrachtcompartiment.

De informatie dient te worden opgenomen in passende helikopterdocumentatie die ter beschikking van de exploitanten wordt gesteld en dient gemakkelijk identificeerbaar te zijn door het personeel van de exploitant dat verantwoordelijk is voor de uitvoering van de risicobeoordeling.

c) De houder van de ontwerpgoedkeuring, die verplicht is informatie overeenkomstig punt a) beschikbaar te stellen, stelt ook wijzigingen van deze informatie ter beschikking van alle bekende exploitanten van de helikopters waarop de wijziging betrekking heeft.

▼M4

26.410 Onder water bediende noodbedieningsorganen

Exploitanten van kleine helikopters en grote helikopters die, overeenkomstig punt CAT.IDE.H.320, a), van bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 965/2012 moeten zijn ontworpen voor landingen op het water of gecertificeerd zijn voor noodlandingen op het water, moeten ervoor zorgen dat op alle noodbedieningsorganen die onder water moeten worden bediend, de bedieningsmethode en gele en zwarte strepen zijn gemarkeerd.

26.415 Nooduitgangen onder water

a) Exploitanten van kleine helikopters en grote helikopters die, overeenkomstig punt CAT.IDE.H.320, a), van bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 965/2012 moeten zijn ontworpen voor landingen op het water of gecertificeerd zijn voor noodlandingen op het water, moeten ervoor zorgen dat:

1) inzittenden gemakkelijk kunnen vaststellen hoe zij alle nooduitgangen onder water kunnen bedienen, teneinde het verlaten van de helikopter in geval van noodlanding op het water of kapseizen te vergemakkelijken;

2) voor elke eenheid (of deel van een eenheid) van vier passagiersstoelen is een nooduitgang onder water beschikbaar aan weerszijden van de helikopter, tenzij de nooduitgang onder water zo groot is dat twee passagiers gelijktijdig de helikopter kunnen verlaten;

3) de passagiersstoelen zijn zodanig geplaatst ten opzichte van de in punt 2) bedoelde nooduitgangen onder water dat de passagiers gemakkelijker kunnen ontsnappen wanneer de helikopter kapseist en de cabine onder water loopt.

▼M4

b) Exploitanten van kleine helikopters van categorie A en grote helikopters die, overeenkomstig punt CAT.IDE.H.320, a), van bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 965/2012 moeten zijn ontworpen voor landingen op het water of gecertificeerd zijn voor noodlandingen op het water, moeten ervoor zorgen dat:

1) alle nooduitgangen, waaronder nooduitgangen voor de cockpitbemanning, en alle deuren, ramen of andere openingen die geschikt zijn om onder water te ontsnappen, in een noodsituatie kunnen worden gebruikt;

2) de omtrek van de openingen van alle onderwaternooduitgangen moet in alle lichtomstandigheden gemakkelijk kunnen worden herkend aan de hand van een automatisch middel; die markeringen moeten zodanig ontworpen zijn dat ze zichtbaar blijven als de helikopter kapseist en de cabine onder water komt te liggen.

26.420 Nooduitrusting voor vluchten boven water

a) Exploitanten van kleine helikopters en grote helikopters die moeten voldoen aan de eisen van punt CAT.IDE.H.300 van bijlage IV, punt NCC.IDE.H.227 van bijlage VI of punt SPO.IDE.H.199 van bijlage VIII bij Verordening (EU) nr. 965/2012, moeten ervoor zorgen dat elk opgeblazen reddingsvlot over een middel beschikt om het dicht bij de helikopter te houden, en over een extra middel dat ervoor zorgt dat het opgeblazen reddingsvlot aan de helikopter vastgemaakt blijft op een afstand die geen gevaar vormt voor het vlot zelf en de personen aan boord. In het geval de helikopter volledig ondergedompeld wordt, worden beide bevestigingsmiddelen voor het vastmaken van het reddingsvlot verbroken vóór de helikopter volledig ondergedompeld wordt, zelfs wanneer het reddingsvlot leeg is.

b) Exploitanten van kleine helikopters en grote helikopters die, overeenkomstig punt CAT.IDE.H.320, a), van bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 965/2012 moeten zijn ontworpen voor landingen op het water of gecertificeerd zijn voor noodlandingen op het water, moeten ervoor zorgen dat er opslagvoorzieningen zijn met één reddingsvest voor elke inzittende van de helikopter; deze voorzieningen moeten eenvoudig bereikbaar zijn voor elke inzittenden terwijl hij neerzit, tenzij de inzittenden ze altijd moeten dragen terwijl zij zich aan boord van de helikopter bevinden.

c) Exploitanten van grote helikopters die, overeenkomstig punt SPA.HOFO.165, d), van bijlage V bij Verordening (EU) nr. 965/2012, een of meer reddingsvlotten moeten laten installeren, moeten ervoor zorgen ervoor dat de reddingsvlotten:

1) van op afstand inzetbaar zijn, waarbij de middelen om de reddingsvlotten in te zetten eenvoudig bereikbaar moeten zijn voor de cockpitbemanning, de inzittenden van de passagierscabine en eventuele overlevenden in het water, zowel wanneer de helikopter rechtop drijft als wanneer hij gekapseisd is;

2) op betrouwbare wijze kunnen worden ingezet in elke redelijkerwijs te voorziene drijvende stand van de helikopter, en in de aangetoonde zeeomstandigheden voor bestendigheid tegen kapseizen.

▼M4

26.425 Terbeschikkingstelling van aangetoonde zeeomstandigheden

a) Een houder van een typecertificaat voor een kleine helikopter of een grote helikopter dient ervoor te zorgen dat de aangetoonde zeeomstandigheden voor bestendigheid tegen kapseizen en alle bijbehorende informatie met betrekking tot de certificering voor noodlandingen op het water of nooddrijfvoorzieningen worden opgenomen in het vlieghandboek voor draagschroefvliegtuigen en aan alle exploitanten worden verstrekt.

b) Een houder van een aanvullend typecertificaat voor een nooddrijfsysteem dat geïnstalleerd is op een kleine helikopter of een grote helikopter dient ervoor te zorgen dat de aangetoonde zeeomstandigheden voor bestendigheid tegen kapseizen en alle bijbehorende informatie met betrekking tot de certificering voor noodlandingen op het water of nooddrijfvoorzieningen worden opgenomen in het vlieghandboek voor draagschroefvliegtuigen en aan alle exploitanten worden verstrekt.

26.430 Schadebestendigheid van een nooddrijfsysteem

a) Exploitanten van kleine helikopters of grote helikopters waarvan het eerste individuele luchtwaardigheidscertificaat is afgegeven op of na 9 augustus 2025 en die overeenkomstig punt CAT.IDE.H.320, a), van bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 965/2012 moeten zijn ontworpen voor landingen op het water of moeten zijn gecertificeerd voor noodlandingen op het water, dienen ervoor te zorgen dat, als de helikopter een opgeborgen nooddrijfsysteem bevat, dit systeem, voor zover praktisch mogelijk, zodanig is ontworpen dat de eventuele gevolgen van schade door de schok op het water voor de succesvolle ontplooiing en bevestiging van het systeem tot een minimum worden beperkt.

b) Exploitanten van kleine helikopters of grote helikopters met opgeborgen nooddrijfsystemen die voor het eerst zijn geïnstalleerd op of na 9 augustus 2025 en die overeenkomstig punt CAT.IDE.H.320, a), van bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 965/2012 moeten zijn gecertificeerd voor noodlandingen op het water, dienen ervoor te zorgen dat deze systemen, voor zover praktisch mogelijk, zodanig zijn ontworpen dat de eventuele gevolgen van schade door de schok op het water voor de succesvolle ontplooiing en bevestiging van de systemen tot een minimum worden beperkt.

26.431 Bepaling van de robuustheid van het ontwerp van nooddrijfsystemen

a) Een exploitant van een kleine helikopter of grote helikopter die overeenkomstig punt CAT.IDE.H.320, a), van bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 965/2012 moet zijn ontworpen voor landingen op het water of moet zijn gecertificeerd voor noodlandingen op het water, kan de in punt b) bedoelde persoon verzoeken de in punt c) bedoelde diensten te verlenen, voor zover de volgende voorwaarden allebei zijn vervuld:

1) de exploitant moet aantonen dat hij voldoet aan punt 26.430 van deze bijlage;

2) de robuustheid van het nooddrijfsysteem in het geval van schok op het water is niet aangetoond als onderdeel van het typecertificaat of aanvullend typecertificaat van die helikopter.

b) De volgende persoon verleent de in punt c) bedoelde diensten:

1) de houder van het typecertificaat, als het nooddrijfsysteem deel uitmaakt van het typeontwerp;

2) de houder van het aanvullend typecertificaat, als het nooddrijfsysteem gecertificeerd is aan de hand van een aanvullend typecertificaat.

▼M4

c) De in punt b) bedoelde persoon moet:

1) nagaan of de gevolgen van eventuele schade door een schok op het water voor de succesvolle ontplooiing en bevestiging van het nooddrijfsysteem voor zover praktisch mogelijk tot een minimum worden beperkt;

2) nagaan of in het ontwerp van het nooddrijfsysteem rekening is gehouden met de in punt c), 1), bedoelde gevolgen;

3) een beoordeling aan de exploitant verstrekken.

26.435 Automatische inzet van een nooddrijfsysteem

a) Exploitanten van kleine helikopters die overeenkomstig punt CAT.IDE.H.320, a), van bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 965/2012 moeten worden ontworpen voor landingen op het water of worden gecertificeerd voor noodlandingen op het water, moeten ervoor zorgen dat, indien tijdens de vlucht een nooddrijfsysteem is geïnstalleerd en opgeborgen, het automatisch wordt ingezet na contact met het water.

b) Exploitanten van kleine helikopters van categorie A en grote helikopters die, overeenkomstig punt CAT.IDE.H.320, a), van bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 965/2012 moeten zijn ontworpen voor landingen op het water of gecertificeerd zijn voor noodlandingen op het water, moeten ervoor zorgen dat, indien tijdens de vlucht een nooddrijfsysteem is geïnstalleerd en opgeborgen, het automatisch wordt ingezet na contact met het water en dit niet afhankelijk is van een actie van de piloot tijdens de vlucht.

▼M5

26.440 Crashbestendigheid van het brandstofsysteem

Exploitanten van kleine helikopters en grote helikopters zorgen ervoor dat, bij het ontwerp van het brandstofsysteem, de kans op brand na een ongeval zo veel mogelijk wordt beperkt wanneer:

a) het typecertificaat voor de helikopter is afgegeven op of na 2 oktober 1994, en:

1) het eerste individuele luchtwaardigheidscertificaat voor de helikopter is afgegeven op of na 22 december 2026, of

2) het eerste individuele luchtwaardigheidscertificaat voor de helikopter is afgegeven vóór 22 december 2026, en

i) als een individueel luchtwaardigheidscertificaat door een lidstaat is afgegeven op of na 22 december 2024, nadat de helikopter is geïmporteerd uit een niet-lidstaat, of

ii) indien:

A) de helikopter is ontworpen voor zes of meer inzittenden, en wordt geëxploiteerd op of na 22 december 2031, of

B) de helikopter is ontworpen voor vijf of minder inzittenden, en wordt geëxploiteerd op of na 22 december 2039.

b) het typecertificaat van de helikopter is afgegeven vóór 2 oktober 1994, en:

1) het eerste individuele luchtwaardigheidscertificaat voor de helikopter is afgegeven op of na 22 december 2026, of

2) het eerste individuele luchtwaardigheidscertificaat voor de helikopter is afgegeven vóór 22 december 2026 en als een individueel luchtwaardigheidscertificaat door een lidstaat wordt afgegeven op of na 22 december 2024 nadat de helikopter is geïmporteerd uit een niet-lidstaat.

▼**M5**

Aanhangsel 1

Lijst van vliegtuigmodellen die niet onder sommige bepalingen van bijlage I (Deel-26) vallen

Tabel A.1

TC-houder	Type	Modellen	Serienummer van de fabrikant	Bepalingen van bijlage I (Deel-26) die NIET van toepassing zijn
The Boeing Company	707	Alle		26.301 tot en met 26.334
The Boeing Company	720	Alle		26.301 tot en met 26.334
The Boeing Company	DC-10	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	Alle	26.301 tot en met 26.334
The Boeing Company	DC-8	Alle		26.301 tot en met 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 tot en met 26.334
The Boeing Company	MD-90	MD-90-30	Alle	26.301 tot en met 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F27	Mark 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700	Alle	26.301 tot en met 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Mark 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000	Alle	26.301 tot en met 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-159	G-159 (Gulfstream I)	Alle	26.301 tot en met 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-II_III_IV_V	G-1159A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	Alle	26.301 tot en met 26.334
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	Alle	26.301 tot en met 26.334

▼**M5**

TC-houder	Type	Modellen	Serienummer van de fabrikant	Bepalingen van bijlage I (Deel-26) die NIET van toepassing zijn
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 tot en met 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1329	Alle		26.301 tot en met 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	188	Alle		26.301 tot en met 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F, 382G	Alle	26.301 tot en met 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	Alle		26.301 tot en met 26.334
PT. DIRGANTARA INDONESIA	CN-235	Alle		26.301 tot en met 26.334
SABRELINER CORPORATION	NA-265	NA-265-65	Alle	26.301 tot en met 26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	Alle	26.301 tot en met 26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	Alle		26.301 tot en met 26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	Alle	26.301 tot en met 26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	Alle	26.301 tot en met 26.334
AIRBUS	A320 series	A320-251N, A320-271N	10033, 10242, 10281 en 10360	26.60
AIRBUS	A321 series	A321-271NX	10257, 10371 en 10391	26.60
AIRBUS	A330 series	A330-243, A330-941	1844, 1861, 1956, 1978, 1982, 1984, 1987, 1989, 1998, 2007, 2008 en 2011	26.60
ATR-GIE Avions de Transport Régional	ATR 72 series	ATR72-212A	1565, 1598, 1620, 1629, 1632, 1637, 1640, 1642, 1649, 1657, 1660, 1661	26.60

▼**M5**

TC-houder	Type	Modellen	Serienummer van de fabrikant	Bepalingen van bijlage I (Deel-26) die NIET van toepassing zijn
The Boeing Company	737 series	737-8 en 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 series	1125 Astra 1125 Astra SP G100/Astra SPX	Alle	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP	Gulfstream G100 series	Gulfstream G150	Alle	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	GALAXY G200 series	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 series	650	Alle	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Cessna 500/550/S550/560/560XL series	500 550 560 560XL S550	Alle	26.157

▼**M5**

TC-houder	Type	Modellen	Serienummer van de fabrikant	Bepalingen van bijlage I (Deel-26) die NIET van toepassing zijn
TEXTRON AVIATION INC.	Hawker Series	BAe.125 Series Hawker 750 Hawker 800XP	Alle	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	CESSNA 750 (Citation X) series	750	Alle	26.157

▼B

BIJLAGE II

In bijlage III (deel-ORO) van Verordening (EU) nr. 965/2012 wordt punt ORO.AOC.100, onder c), punt 1, vervangen door:

„1. zij voldoen aan alle eisen van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008, deze bijlage (deel-ORO), bijlage IV (deel-CAT) en bijlage V (deel-SPA) bij deze verordening en bijlage I (deel-26) bij Verordening (EU) 2015/640 (*);.

(*) Verordening (EU) 2015/640 van de Commissie van 23 april 2015 betreffende aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties voor een bepaald soort vluchtuitvoering en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012 (PB L 106 van 24.4.2015, blz. 18).”