Den här texten är endast avsedd som ett dokumentationshjälpmedel och har ingen rättslig verkan. EU-institutionerna tar inget ansvar för innehållet. De autentiska versionerna av motsvarande rättsakter, inklusive ingresserna, publiceras i Europeiska unionens officiella tidning och finns i EUR-Lex. De officiella texterna är direkt tillgängliga via länkarna i det här dokumentet

►**B**

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) 2015/640

av den 23 april 2015

om ytterligare luftvärdighetsspecifikationer för en viss typ av drift och om ändring av förordning (EU) nr 965/2012

(EUT L 106, 24.4.2015, s. 18)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
►**M1**	Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/133 av den 28 januari 2019	L 25	14	29.1.2019
►**M2**	Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/1159 av den 5 augusti 2020	L 257	14	6.8.2020
►**M3**	Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/97 av den 28 januari 2021	L 31	208	29.1.2021
►**M4**	Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1254 av den 19 juli 2022	L 191	47	20.7.2022
►**M5**	Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/2954 av den 29 november 2024	L 2954	1	2.12.2024

▼B

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) 2015/640

av den 23 april 2015

om ytterligare luftvärdighetsspecifikationer för en viss typ av drift och om ändring av förordning (EU) nr 965/2012

▼M2

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. Genom denna förordning fastställs gemensamma ytterligare luftvärdighetsspecifikationer avseende fortsatt luftvärdighet och förbättrad säkerhet för luftfartyg.

▼M5

2. Denna förordning gäller för

a) operatörer av

i) luftfartyg som är registrerade i en medlemsstat, såvida inte och i den mån som medlemsstaten har överfört sitt ansvar enligt Chicagokonventionen till ett tredjeland och luftfartyget drivs av en luftfartygsoperatör från ett tredjeland,

ii) luftfartyg som är registrerade i ett tredjeland och drivs av en luftfartygsoperatör som är etablerad, bosatt eller har en huvudsaklig verksamhetsort inom det territorium där fördragen är tillämpliga,

b) innehavare av ett typcertifikat, begränsat typcertifikat, kompletterande typcertifikat, godkännande av konstruktionsändringar eller godkännande av underlag för reparationer som utfärdats av byrån i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 ([1]) eller som anses ha utfärdats i enlighet med artikel 3 i den förordningen,

c) sökandena till ett typcertifikat eller begränsat typcertifikat för ett stort flygplan, för vilket ansökan lämnades in före den 1 januari 2019, och vars certifikat utfärdades efter den 26 augusti 2020 när så anges i bilaga I (Del-26).

▼B

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning avses med

a) *maximal operativ kabinkonfiguration*: det maximala antal passagerarsäten i ett enskilt luftfartyg, med undantag för besättningssäten, som har fastställts av operativa skäl och som finns specificerat i drifthandboken.

([1]) Kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 av den 3 augusti 2012 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av eller försäkran om uppfyllelse av konstruktionskraven för luftfartyg och tillhörande produkter, delar och anordningar samt för krav på förmåga hos konstruktions- och tillverkningsorganisationer (EUT L 224, 21.8.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj).

▼M5

b) *stort flygplan*: flygplan som har certifieringsspecifikationer för stora flygplan (CS-25) eller likvärdigt i sin certifieringsgrund.

ba) *litet flygplan*: flygplan som har certifieringsspecifikationer för normalklassade flygplan (CS-23) eller likvärdigt i sin certifieringsgrund.

c) *stor helikopter*: helikopter som har certifieringsspecifikationer för stora rotorluftfartyg (CS-29) eller likvärdigt i sin certifieringsgrund.

ca) *liten helikopter*: helikopter som har certifieringsspecifikationer för små rotorluftfartyg (CS-27) eller likvärdigt i sin certifieringsgrund.

▼M4

cb) *liten helikopter av kategori A*: en liten helikopter som har alla egenskaper i kategori A enligt definitionen i punkt 17 i bilaga I till förordning (EU) nr 965/2012 och som i sin certifieringsgrund har de ytterligare specifikationer som anges i certifieringsspecifikationerna för stora rotorluftfartyg (CS-29) som är tillämpliga genom hänvisningen i tillägg C till CS-27, eller motsvarande.

cc) *bevisade sjöförhållanden*: de sjöförhållanden som valts av den som ansöker om ett typcertifikat eller kompletterande typcertifikat och för vilka rotorluftfartygets förmåga att motstå kapsejsning har demonstrerats, varefter luftfartyget certifierats med avseende på bestämmelser om nödlandning på vatten eller nödflottörer.

▼M1

d) *flygplan med låg beläggning*: ett flygplan som har en maximal operativ kabinkonfiguration för

1. upp till och med 19 säten, eller

2. upp till och med en tredjedel av det maximala antalet passagerarsäten i det typcertifierade flygplanet, i enlighet med vad som framgår av databladet för typcertifikatet (TCDS), under förutsättning att båda av följande villkor är uppfyllda:

   a) Det totala antalet passagerarsäten som godkänts för användning under taxning, start och landning överstiger inte 100 per däck.

   b) Den maximala operativa kabinkonfigurationen under taxning, start eller landning, i varje enskild zon mellan nödutgångspar (eller varje återvändszon) överstiger inte en tredjedel av det sammanlagda antalet tillåtna passagerarsäten för de nödutgångspar som gränsar till den zonen (med användning av det tillåtna antalet passagerarsäten för varje nödutgångspar, i enlighet med den tillämpliga certifieringsgrunden för flygplanet). För att fastställa huruvida denna zonbaserade begränsning efterlevs när det rör sig om ett flygplan som har inaktiverade nödutgångar, ska det antas att alla nödutgångar är i funktion.

▼M2

e) *giltighetsgräns*: i en kontext av tekniska data till stöd för det strukturella underhållsprogrammet, en tidsperiod, som anges som ett antal ackumulerade flygcyklar eller flygtimmar eller båda, under vilken det styrks att omfattande utmattningsskada inte kommer att uppstå i flygplanet.

f) *avsnitt om luftvärdighetsbegränsningar*: ett avsnitt i instruktionerna för fortsatt luftvärdighet, enligt kraven i punkterna 21.A.61, 21.A.107 och 21.A.120A i bilaga I (Del 21) till förordning (EU) nr 748/2012, som innehåller luftvärdighetsbegränsningar, där varje obligatorisk ersättningsperiod, inspektionsintervall och därmed sammanhängande inspektionsförfarande anges.

▼M5

g) *program för förebyggande och kontroll av korrosion*: ett dokument som avspeglar en systematisk strategi för att förebygga och kontrollera korrosion i ett flygplans primärstruktur, bestående av grundläggande uppgifter avseende korrosion, inklusive inspektioner, områden som omfattas av uppgifterna, definierade korrosionsnivåer och tidsperioder för uppfyllande av kraven (tröskelvärde för genomförande och repetitionsintervall).

▼M2

h) *omfattande utmattningsskada*: en samtidig förekomst av sprickor på ett flertal ställen i ett flygplans struktur, vars storlek och antal gör att strukturen inte längre uppfyller den felsäkra hållfasthet eller återstående hållfasthet som används i certifieringen av den strukturen.

▼M5

i) *grundstruktur*: den struktur som konstruerats enligt typcertifikatet eller det begränsade typcertifikatet för en flygplansmodell (det vill säga ”den levererade flygplansmodellens konfiguration”).

j) *utmattningskritisk grundstruktur*: ett flygplans grundstruktur som av innehavaren av typcertifikatet eller det begränsade typcertifikatet klassificeras som utmattningskritisk struktur.

▼M2

k) *utmattningskritisk modifierad struktur*: varje utmattningskritisk struktur tillhörande ett flygplan som införs eller påverkas av en ändring av dess typkonstruktion och som ännu inte förtecknas som en del av den utmattningskritiska grundstrukturen.

l) *skadetoleransutvärdering*: ett förfarande som medför att det fastställs underhållsåtgärder som är nödvändiga för att upptäcka eller utesluta utmattningskritisk sprickbildning som skulle kunna bidra till ett katastrofalt fel. När det görs en skadetoleransutvärdering av reparationer eller ändringar omfattar den en utvärdering av reparationen eller ändringen och den utmattningskritiska struktur som påverkas av reparationen eller ändringen.

▼M5

m) *skadetoleransinspektion*: ett krav på dokumenterad inspektion eller andra underhållsåtgärder som utarbetats av innehavaren av ett typcertifikat, begränsat typcertifikat, kompletterande typcertifikat eller ett godkännande av befintlig större ändring, i enlighet med bilaga I (Del-26), som ett resultat av en skadetoleransutvärdering, inbegripet de områden som ska inspekteras, inspektionsmetoden, inspektionsförfarandet (inklusive de sekventiella inspektionsstegen och kriterierna för godkännande och avvisande), tröskelvärdet för inspektioner och alla repetitiva intervall som hör samman med de inspektionerna samt, i förekommande fall, en beskrivning av underhållsåtgärder såsom ersättning, reparation eller ändring.

n) *riktlinjer för utvärdering av reparationer*: ett förfarande och en tidsplan för genomförande av undersökningar som, i enlighet med punkt 26.309 i bilaga I (Del-26), upprättas av innehavaren av typcertifikatet eller det begränsade typcertifikatet för reparationer som påverkar utmattningskritiska strukturer för att säkerställa fortsatt strukturintegritet hos alla relevanta reparationer.

▼M2

o) *utmattningskritisk struktur*: en flygplansstruktur som är känslig för utmattningssprickor som kan leda till katastrofala fel på flygplanet.

▼M5

_____

▼B

Artikel 4

Ändring av förordning (EU) nr 965/2012

Bilaga III till förordning (EU) nr 965/2012 ska ändras i enlighet med bilaga II till den här förordningen så att den innehåller en hänvisning till den här förordningen.

Artikel 5

Övergångsbestämmelser

Luftfartyg för vilka operatörerna har visat för sin behöriga myndighet att de uppfyller JAR-26 om ytterligare luftvärdighetskrav för driften (nedan kallade *JAR-26-krav*), utfärdade av de gemensamma luftfartsmyndigheterna den 13 juli 1998, i deras ändrade lydelse enligt ändring 3 av den 1 december 2005, före de tillämpningsdatum som avses i artikel 6 ska anses uppfylla motsvarande specifikationer i bilaga I till denna förordning.

Luftfartyg för vilka det i enlighet med första stycket har visats att de uppfyller de JAR-26-krav som motsvarar de specifikationer som anges i punkterna 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 och 26.250 i bilaga I till denna förordning får därefter inte ändras på ett sätt som skulle påverka deras överensstämmelse med berörda JAR-26-krav.

▼B

Artikel 6

Ikraftträdande och tillämpning

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 14 maj 2015.

Punkterna 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 och 26.250 i bilaga I ska dock tillämpas från och med den 14 maj 2017.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

▼**M2**

BILAGA I

DEL-26

YTTERLIGARE LUFTVÄRDIGHETSSPECIFIKATIONER FÖR DRIFTEN

▼**M5**

INNEHÅLL

KAPITEL A – ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

26.10 Behörig myndighet

26.20 Utrustning som är tillfälligt ur funktion

26.30 Styrkande av att kraven uppfylls

KAPITEL B – FLYGPLAN

26.50 Säten, liggplatser, säkerhetsbälten och axelremmar

26.60 Nödlandning – dynamiska förhållanden

26.100 Placering av nödutgångar

26.105 Tillträde till nödutgångar

26.110 Markeringar av nödutgångar

26.120 Invändig nödbelysning och handhavande av nödbelysning

26.150 Invändiga utrymmen

26.155 Lastutrymmesinklädnadens antändlighet

26.156 Material för värmeisolering eller ljudisolering

26.157 Konvertering av utrymmen av klass D

26.160 Toaletternas brandskydd

26.170 Brandsläckare

26.175 Lastutrymmenas brandskydd

26.200 Akustisk landställsvarning

26.201 Däcktryck

26.205 Varningssystem för avåkning av bana

26.250 Manövreringssystem för cockpitdörr – vid en enskild persons inkapacitet

26.300 Program för fortsatt strukturintegritet för åldrande flygplans strukturer – allmänna krav

26.301 Plan för uppfyllande av kraven för innehavare av (begränsade) typcertifikat

26.302 Utvärdering av utmattnings- och skadetolerans

26.303 Giltighetsgräns

26.304 Program för förebyggande och kontroll av korrosion

26.305 Giltighet hos programmet för fortsatt strukturintegritet

▼M5

26.306 Utmattningskritiska grundstrukturer

26.307 Skadetoleransdata för befintliga ändringar av utmattningskritiska strukturer

26.308 Skadetoleransdata för befintliga reparationer av utmattningskritiska strukturer

26.309 Riktlinjer för utvärdering av reparationer

26.330 Skadetoleransdata för befintliga kompletterande typcertifikat, andra befintliga större ändringar och befintliga reparationer som påverkar dessa kompletterande typcertifikat eller ändringar

26.331 Plan för uppfyllande av kraven för innehavare av kompletterande typcertifikat

26.332 Identifiering av ändringar som påverkar utmattningskritiska strukturer

26.333 Skadetoleransdata för kompletterande typcertifikat och reparationer som påverkar dessa kompletterande typcertifikat som godkänts den 1 september 2003 eller senare

26.334 Skadetoleransdata för kompletterande typcertifikat och andra befintliga större ändringar och reparationer som påverkar dessa kompletterande typcertifikat eller ändringar som godkänts före den 1 september 2003

26.370 Underhållsprogram

KAPITEL C – HELIKOPTRAR

26.400 Brandsläckare

26.405 Lastutrymmenas brandskydd

26.410 Nödreglage som manövreras under vatten

26.415 Nödutgångar under vatten

26.420 Nödutrustning för flygning över vatten

26.425 Tillhandahållande av bevisade sjöförhållanden

26.430 Nödflottörers motståndskraft mot skador

26.431 Bestämning av robustheten hos konstruktioner av nödflottörer

26.435 Automatisk aktivering av nödflottörer

26.440 Bränslesystemens kraschsäkerhet

Tillägg 1 – Förteckning över flygplansmodeller som inte omfattas av vissa bestämmelser i bilaga I (Del-26)

▼B

KAPITEL A

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

▼M5

26.10 Behörig myndighet

a) Den behöriga myndighet för vilken en luftfartygsoperatör ska styrka att dess luftfartyg, vars konstruktion redan har certifierats, uppfyller kraven i denna bilaga ska, vid tillämpningen av denna bilaga, vara den behöriga myndighet som ansvarar för tillsynen av den operatören eller byrån om ansvaret för tillsynen av operatören har tilldelats byrån i enlighet med artikel 64 eller 65 i förordning (EU) 2018/1139.

▼M5

b) Vid tillämpningen av denna bilaga ska byrån vara den behöriga myndighet för vilken en innehavare av ett typcertifikat, begränsat typcertifikat, kompletterande typcertifikat, godkännande av konstruktionsändringar eller godkännande av underlag för reparationer ska styrka att kraven är uppfyllda.

▼B

26.20 Utrustning som är tillfälligt ur funktion

En flygning får inte påbörjas om ett instrument, en utrustningsenhet eller en funktion i luftfartyget som krävs enligt denna del inte fungerar eller saknas, såvida inte undantag medges enligt operatörens minimiutrustningslista enligt definitionen i Del-ORO.MLR.105 och detta har godkänts av den behöriga myndigheten.

▼M5

26.30 Styrkande av att kraven uppfylls

a) Byrån ska, i enlighet med artikel 76.3 i förordning (EU) 2018/1139, utfärda certifieringsspecifikationer som en standardmetod för att styrka att kraven i denna bilaga uppfylls. Certifieringsspecifikationerna ska vara så utförliga och specifika att de anger enligt vilka villkor som överensstämmelse med kraven i denna bilaga kan styrkas.

b) Luftfartygsoperatörer och innehavare av ett typcertifikat, begränsat typcertifikat, kompletterande typcertifikat, godkännande av konstruktionsändringar eller godkännande av underlag för reparationer kan styrka att kraven i denna bilaga är uppfyllda genom att följa

i) de specifikationer som har utfärdas av byrån enligt led a eller likvärdiga certifieringsspecifikationer som har utfärdas av byrån enligt punkt 21.B.70 i bilaga I (Del 21) till förordning (EU) nr 748/2012, eller

ii) tekniska standarder som ger en säkerhetsnivå som är likvärdig med den som standarderna i dessa certifieringsspecifikationer ger.

c) Innehavare av ett typcertifikat, ett begränsat typcertifikat, ett kompletterande typcertifikat, ett godkännande av konstruktionsändringar eller ett godkännande av underlag för reparationer ska göra alla ändringar av instruktionerna för fortsatt luftvärdighet, vilka har utarbetats för att säkerställa överensstämmelse med denna bilaga, tillgängliga för alla kända operatörer av det berörda luftfartyget och, på begäran, för alla andra personer som är skyldiga att följa sådana instruktioner, däribland organisationer som svarar för fortsatt luftvärdighet. I denna förordning ska instruktionerna för fortsatt luftvärdighet även omfatta skadetoleransinspektioner, riktlinjer för utvärdering av reparationer, ett grundläggande program för förebyggande och kontroll av korrosion, en förteckning över utmattningskritiska strukturer och avsnitt om luftvärdighetsbegränsningar.

KAPITEL B – FLYGPLAN

▼B

26.50 Säten, liggplatser, säkerhetsbälten och axelremmar

Operatörer av stora flygplan som används vid kommersiell flygtransport och är typcertifierade den 1 januari 1958 eller senare ska säkerställa att varje flyg- eller kabinbesättningsmedlems säte och tillhörande fasthållningsanordning är konfigurerat för att ge en optimal skyddsnivå vid en nödlandning och samtidigt göra det möjligt för den som upptar sätet att fullgöra de uppgifter som krävs och underlätta en snabb utrymning.

▼M3

26.60 Nödlandning – dynamiska förhållanden

Operatörer av stora flygplan som används vid kommersiell flygtransport och är typcertifierade den 1 januari 1958 eller senare, och för vilka det individuella luftvärdighetsbeviset utfärdades för första gången tidigast den 26 februari 2021 ska, för varje typ av säteskonstruktion som godkänts för beläggning under taxning, start och landning, styrka att passageraren i sätet är skyddad vid exponering för belastningar som uppstår under nödlandningsförhållanden. Detta bestyrkande ska ske på ett av följande sätt:

a) Framgångsrikt fullgjorda dynamiska prov.

b) Rationell analys som ger likvärdig säkerhet, på grundval av dynamisk provning av en liknande sätestyp.

Den skyldighet som anges i första stycket ska inte gälla följande säten:

a) Säten för kabinpersonal.

b) Säten i flygplan med låg beläggning som används för icke-reguljär kommersiell lufttransport på begäran.

c) Säten i en flygplansmodell som förtecknas i tabell A.1 i tillägg 1 och som är försedda med ett av de ”tillverkarens serienummer” som förtecknas i den tabellen.

▼M5

26.100 Placering av nödutgångar

Operatörer av stora flygplan, som används vid kommersiell flygtransport och har en maximal operativ kabinkonfiguration för befordran av fler än 19 passagerare med en eller fler inaktiverade nödutgångar, ska säkerställa att avståndet mellan resterande utgångar alltjämt uppfyller kraven för en effektiv evakuering, med undantag för stora flygplan som har en nödutgångskonfiguration installerad och godkänd före den 1 april 1999.

▼B

26.105 Tillträde till nödutgångar

Operatörer av stora flygplan som används vid kommersiell flygtransport ska tillhandahålla anordningar för att underlätta för varje passagerare att snabbt och enkelt förflytta sig från sitt säte till någon av nödutgångarna vid en nödutrymning.

26.110 Markeringar av nödutgångar

Operatörer av stora flygplan som används vid kommersiell flygtransport ska uppfylla följande krav:

a) Anordningar ska tillhandahållas för att underlätta för de ombordvarande i kabinen att under förutsebara förhållanden lokalisera, få tillträde till och handha nödutgångarna vid en nödutrymning.

b) Anordningar ska tillhandahållas för att underlätta för personal utanför flygplanet att lokalisera och handha nödutgångarna vid en nödutrymning.

26.120 Invändig nödbelysning och handhavande av nödbelysning

Operatörer av stora flygplan som används vid kommersiell flygtransport ska tillhandahålla anordningar för att säkerställa att det finns belysta utgångsskyltar, allmänbelysning i kabin- och utgångsområde samt lågt placerad nödutgångsbelysning för att underlätta för passagerarna att lokalisera utgångarna och förflytta sig till utgångarna vid en nödutrymning.

▼B

26.150 Invändiga utrymmen

Operatörer av stora flygplan som används vid kommersiell flygtransport ska uppfylla följande krav:

a) Alla material och all utrustning som används i utrymmen där besättning eller passagerare uppehåller sig ska ha antändlighetsegenskaper som minimerar effekterna av en brand som uppstår under flygning och gör det möjligt att överleva i kabinen under en tid som motsvarar den tid som krävs för att utrymma luftfartyget.

b) Rökförbud ska anges på skyltar.

c) Avfallsbehållare ska vara utformade på ett sådant sätt att en brand invändigt begränsas; dessa behållare ska märkas med ett förbud mot att slänga rökvaror där.

26.155 Lastutrymmesinklädnadens antändlighet

Operatörer av stora flygplan som används vid kommersiell flygtransport och är typcertifierade efter den 1 januari 1958 ska säkerställa att inklädnaden i lastutrymmen av klass C eller klass D består av material som på lämpligt sätt förhindrar att en brand i detta utrymme innebär fara för luftfartyget eller de ombordvarande.

▼M5

26.156 Material för värmeisolering eller ljudisolering

Operatörer av stora flygplan som används vid kommersiell flygtransport, och som har typcertifierats tidigast den 1 januari 1958, ska säkerställa

a) för stora flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades före den 18 februari 2021, när nya material för värme- eller ljudisolering har installerats som ersättningsmaterial tidigast den 18 februari 2021, att dessa nya material har flamspridningshämmande egenskaper som förhindrar eller minskar risken för flamspridning i flygplanet,

b) för stora flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades tidigast den 18 februari 2021, att material för värme- och ljudisolering har flamspridningshämmande egenskaper som förhindrar eller minskar risken för flamspridning i flygplanet,

c) för stora flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades tidigast den 18 februari 2021 och som har kapacitet att ta 20 eller fler passagerare, att material för värme- och ljudisolering (inklusive metoder för att fästa materialet på flygplanskroppen) som är installerade i den nedre halvan av flygplanet har egenskaper som förhindrar att flammor tränger igenom och därmed förhindrar eller minskar risken för att flammor tränger in i flygplanet efter en olycka och som säkerställer att det är möjligt att överleva i kabinen under den tid som krävs för att utrymma flygplanet.

26.157 Konvertering av utrymmen av klass D

Operatörer av stora flygplan som används vid kommersiell flygtransport, och som har typcertifierats tidigast den 1 januari 1958, ska säkerställa

a) för stora flygplan vars drift omfattar transport av passagerare, att varje last- eller bagageutrymme av klass D, oavsett volym, uppfyller de certifieringsspecifikationer som gäller för ett utrymme av klass C,

▼M5

b) för stora flygplan vars drift endast omfattar transport av gods, att varje lastutrymme av klass D, oavsett volym, uppfyller de certifieringsspecifikationer som gäller för ett utrymme av antingen klass C eller klass E.

Denna punkt ska inte tillämpas på operatörer av en flygplansmodell som förtecknas i tabell A.1 i tillägg 1 till denna bilaga.

▼B

26.160 Toaletternas brandskydd

Operatörer av stora flygplan som används vid kommersiell flygtransport och har en maximal operativ kabinkonfiguration för befordran av fler än 19 passagerare ska uppfylla följande krav:

Toaletterna ska vara utrustade med följande:

a) Rökdetektorer.

b) Anordningar som automatiskt släcker en brand som uppstår i respektive avfallsbehållare.

▼M1

26.170 Brandsläckare

Operatörer av stora flygplan ska säkerställa att följande släckare inte använder halon som släckmedel:

a) Inbyggda brandsläckare för varje avfallsbehållare för handdukar, papper och avfall i toalettutrymmena i stora flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdas tidigast den 18 februari 2020.

b) Bärbara brandsläckare i stora flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdas tidigast den 18 maj 2019.

▼M5

26.175 Lastutrymmenas brandskydd

a) För stora flygplan, samt för små flygplan med en högsta tillåten startvikt som överstiger 5 700 kg (12 500 lb), vars individuella luftvärdighetsbevis utfärdas tidigast den 1 januari 2025, ska innehavarna av

— typcertifikat eller begränsat typcertifikat, eller

— kompletterande typcertifikat eller godkännanden av konstruktionsändringar, om ändringen avser brandskyddskapaciteten hos flygplanets lastutrymme,

tillhandahålla information om flygplanets konstruktionsegenskaper, vilka hänger samman med lastutrymmets brandskyddskapacitet, till alla kända operatörer av sådana flygplan.

b) För små flygplan med en högsta tillåten startvikt på högst 5 700 kg (12 500 lb), som är utrustade med minst ett lastutrymme avskilt från cockpit, och vars individuella luftvärdighetsbevis utfärdas tidigast den 1 januari 2025, ska innehavarna av

— typcertifikat eller begränsat typcertifikat, eller

▼M5

— kompletterande typcertifikat eller godkännanden av konstruktionsändringar, om ändringen avser brandskyddskapaciteten hos flygplanets lastutrymme,

tillhandahålla information om flygplanets konstruktionsegenskaper, vilka hänger samman med lastutrymmets brandskyddskapacitet för alla lastutrymmen som är avskilda från cockpit, till alla kända operatörer av sådana flygplan.

c) Den information som görs tillgänglig i enlighet med leden a och b ska vara tillräckligt detaljerad för att stödja operatörer vid utförandet av en riskbedömning vad gäller transport av gods i lastutrymmet.

Informationen ska ingå i lämplig flygplansdokumentation som görs tillgänglig för operatörer och ska lätt kunna identifieras av den personal hos operatörerna som ansvarar för utförandet av riskbedömningen.

d) Innehavaren av konstruktionsgodkännandet, som är skyldig att tillhandahålla informationen i enlighet med led a eller led b, ska också göra ändringar av denna information tillgängliga för alla kända operatörer av de flygplan som berörs av ändringen.

▼B

26.200 Akustisk landställsvarning

Operatörer av stora flygplan som används vid kommersiell flygtransport ska säkerställa att en lämplig akustisk varningsanordning för landställ har installerats för att i betydande grad minska sannolikheten för landningar där landstället är infällt av misstag.

▼M4

26.201 Däcktryck

Operatörer av stora flygplan ska minimera risken för att ett däck hamnar under sitt lägsta driftsdugliga däcktryck under drift.

▼M2

26.205 Varningssystem för avåkning av bana

▼M5

a) Operatörer av stora flygplan som används vid kommersiell flygtransport ska säkerställa att alla stora flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdas den 1 juli 2026 eller senare är utrustade med ett varningssystem för avåkning av bana.

▼M2

b) Detta system ska utformas på ett sådant sätt att det går att minska risken för avåkning vid banans kortsida under landning genom att det ges en varning, under flygningen och på marken, till flygbesättningen när det råder risk att flygplanet inte kommer att kunna stanna inom den tillgängliga sträckan fram till banans kortsida.

▼B

26.250 Manövreringssystem för cockpitdörr – vid en enskild persons inkapacitet

Operatörer av stora flygplan som används vid kommersiell flygtransport ska säkerställa att eventuella manövreringssystem för cockpitdörren är utrustade med alternativa öppningsmöjligheter för att underlätta för kabinbesättningsmedlemmar att komma in i cockpit om en enskild flygbesättningsmedlem skulle drabbas av inkapacitet.

▼M5

26.300 Program för fortsatt strukturintegritet för åldrande flygplans strukturer – allmänna krav

a) En innehavare av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat för ett stort flygplan som certifierats den 1 januari 1958 eller senare, för vilket ansökan om typcertifikat lämnades in före den 1 januari 2019, ska upprätta ett program för fortsatt strukturintegritet för åldrande flygplans strukturer, som ska uppfylla de krav som anges i punkterna 26.301–26.309.

b) Led a ska inte tillämpas på en stor flygplansmodell vars typcertifikat utfärdades före den 26 februari 2021 och som uppfyller något av följande villkor:

i) Den förtecknas i tabell A.1 i tillägg 1 till denna bilaga.

ii) Den drivs inte längre efter den 26 februari 2021.

iii) Den har inte certifierats för att bedriva civil luftfart med nyttolast eller passagerare.

iv) Den har ett begränsat typcertifikat som utfärdats före den 26 februari 2021 i enlighet med skadetoleranskraven, förutsatt att driften inte överskrider 75 % av det driftmål som den konstruerats för och i första hand sker till stöd för godkännandeinnehavarens tillverkningsverksamhet.

v) Den är certifierad med ett begränsat typcertifikat och är i första hand konstruerad för brandbekämpning.

Undantagen i led b ii–v ska endast tillämpas efter det att innehavaren av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat till byrån före den 27 maj 2021 för godkännande har lämnat in en förteckning som identifierar flygplanstypen och modellerna, varianterna eller serienumren samt information som styrker skälen till att flygplanet har upptagits i förteckningen.

c) För en stor flygplansmodell vars första typcertifikat utfärdades före den 26 februari 2021 och för vilken en befintlig ändring eller reparation inte har införts, och inte kommer att införas, på något flygplan i drift den 26 februari 2022 eller senare, ska punkterna 26.307 a ii och iii och 26.308 a ii inte tillämpas, om innehavaren av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat före den 26 februari 2022 lämnade in förteckningen över alla ändringar och reparationer till byrån för godkännande.

▼M2

26.301 Plan för uppfyllande av kraven för innehavare av (begränsade) typcertifikat

a) ►M5 En innehavare av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat för ett stort flygplan som certifierats den 1 januari 1958 eller senare, för vilket ansökan om typcertifikat lämnades in före den 1 januari 2019, ska ◄

i) upprätta en plan för uppfyllande av kraven för fortsatt strukturintegritet som beskriver det planerade styrkandet av att de krav som anges i punkterna 26.302–26.309 uppfylls,

ii) lämna in den plan för uppfyllande av kraven för fortsatt strukturintegritet som avses i led i till byrån före den 27 maj 2021 för godkännande.

b) En sökande till ett typcertifikat eller begränsat typcertifikat som avses i artikel 1.2 c ska

i) upprätta en plan för uppfyllande av kraven för fortsatt strukturintegritet som beskriver det planerade styrkandet av att de krav som anges i punkterna 26.303–26.306 uppfylls,

ii) lämna in den plan för uppfyllande av kraven för fortsatt strukturintegritet som avses i led i till byrån före den 27 maj 2021 eller, före utfärdandet av certifikatet, om det sker senare, för godkännande.

26.302 Utvärdering av utmattnings- och skadetolerans

▼M5

a) En innehavare av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat för ett stort flygplan som certifierats för att medföra minst 30 passagerare, eller med en nyttolastkapacitet på 3 402 kg (7 500 lb) eller mer, som certifierats den 1 januari 1958 eller senare, för vilket ansökan om typcertifikat lämnades in före den 1 januari 2019, ska göra en utvärdering av utmattnings- och skadetoleransen hos flygplanets struktur och utveckla den skadetoleransinspektion som ska förhindra katastrofala fel på grund av utmattning under flygplanets livslängd.

▼M2

b) Om inte den dokumentation som beskriver den skadetoleransinspektion som anges i led a redan har godkänts av byrån i enlighet med bilaga I (Del 21) till förordning (EU) nr 748/2012, ska innehavaren av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat lämna in denna dokumentation till byrån före den 26 februari 2023 för godkännande.

▼M5

26.303 Giltighetsgräns

a) En innehavare av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat för ett stort flygplan som certifierats den 1 januari 1958 eller senare, för vilket ansökan om typcertifikat lämnades in före den 1 januari 2019, och som certifierats för en högsta tillåten startvikt som överstiger 34 019 kg (75 000 lb), ska

i) fastställa en giltighetsgräns och inkludera denna giltighetsgräns i ett ändrat avsnitt om luftvärdighetsbegränsningar,

ii) identifiera befintliga och nya underhållsåtgärder som giltighetsgränsen är beroende av och ta fram serviceinformation som är nödvändig för att genomföra dessa underhållsåtgärder samt lämna in serviceinformationen för underhållsåtgärderna till byrån i enlighet med en bindande tidsplan som överenskommits med byrån.

▼**M5**

De konfigurationer av flygplanens strukturer som ska utvärderas för att fastställa giltighetsgränsen ska omfatta alla modellvariationer och modellderivat som godkänts inom ramen för typcertifikatet före den 26 februari 2021 och alla de strukturändringar och utbyten av strukturella konfigurationer i fråga om dessa flygplan som måste göras enligt ett luftvärdighetsdirektiv som utfärdats före den 26 februari 2021.

Genom undantag från led ii ska en innehavare av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat för ett stort flygplan inte behöva utarbeta och lämna in serviceinformation till byrån för en underhållsåtgärd för en stor flygplansmodell som inte längre kommer att vara i drift efter den planerade tidpunkten för inlämnandet av underhållsåtgärdens serviceinformation. För att detta undantag ska få verkan ska innehavaren av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat meddela byrån senast det datum då driften av flygplansmodellen upphör.

b) Innehavaren av typcertifikatet eller det begränsade typcertifikatet ska lämna in den giltighetsgräns som fastställts i enlighet med led a och den ändring av avsnittet om luftvärdighetsbegränsningar som avses i det ledet tillsammans med den bindande tidsplanen till byrån för godkännande före de tidsfrister som fastställs i följande led i, ii och iii:

i) Den 26 augusti 2022 för en utmattningskritisk struktur med ett certifieringsunderlag som inte innehåller någon skadetoleransutvärdering.

ii) Den 26 februari 2026 för en flygplansstruktur som genomgår fullskalig utmattningstestning vid tidpunkten för denna ändringsförordnings tillämpningsdag.

iii) Den 26 februari 2025 för alla andra flygplansstrukturer.

c) En sökande till ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat enligt artikel 1.2 c, för ett stort flygplan vars högsta tillåtna startvikt överstiger 34 019 kg (75 000 lb), ska

i) fastställa en giltighetsgräns och inkludera denna giltighetsgräns i avsnittet om luftvärdighetsbegränsningar,

ii) identifiera befintliga och nya underhållsåtgärder som giltighetsgränsen är beroende av och ta fram serviceinformation som är nödvändig för att genomföra dessa underhållsåtgärder samt lämna in serviceinformationen för underhållsåtgärderna till byrån i enlighet med en bindande tidsplan som överenskommits med byrån.

d) En sökande till ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat enligt artikel 1.2 c ska lämna in den giltighetsgräns som fastställts i enlighet med led c i denna punkt och det avsnitt om luftvärdighetsbegränsningar som avses i det ledet tillsammans med den bindande tidsplanen till byrån för godkännande enligt följande tidsfrister:

i) Före det datum som har godkänts av byrån i sökandens plan för att fullgöra tester och analyser av varje flygplansstruktur som kräver ny fullskalig utmattningstestning för fastställandet av giltighetsgränsen.

ii) Före den 26 februari 2025 för alla andra flygplansstrukturer.

▼M5

26.304 Program för förebyggande och kontroll av korrosion

a) En innehavare av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat för ett stort flygplan som certifierats den 1 januari 1958 eller senare, för vilket ansökan om typcertifikat lämnades in före den 1 januari 2019, ska upprätta ett grundläggande program för förebyggande och kontroll av korrosion.

b) Om inte det grundläggande program för förebyggande och kontroll av korrosion som avses i led a redan har godkänts av byrån i enlighet med punkt 21.A.3B c.1 i bilaga I (Del 21) till förordning (EU) nr 748/2012, eller i en rapport som utfärdats av instansen för översyn av underhållet och godkänts av byrån, ska innehavaren av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat lämna in programmet för förebyggande och kontroll av korrosion till byrån före den 26 februari 2023 för godkännande.

c) En sökande till ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat enligt artikel 1.2 c för ett stort flygplan ska upprätta ett grundläggande program för förebyggande och kontroll av korrosion innan typcertifikatet utfärdas.

26.305 Giltighet hos programmet för fortsatt strukturintegritet

a) En innehavare av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat för ett stort flygplan som certifierats den 1 januari 1958 eller senare, för vilket ansökan om typcertifikat lämnades in före den 1 januari 2019, ska upprätta och genomföra ett förfarande som säkerställer att programmet för fortsatt strukturintegritet förblir giltigt under flygplanets livslängd, med beaktande av drifterfarenheter och den nuvarande verksamheten.

b) Innehavaren av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat ska lämna in en beskrivning av det förfarande som avses i led a till byrån före den 26 februari 2023 för godkännande. Innehavaren av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat ska genomföra förfarandet inom sex månader efter det att det godkänts av byrån.

c) En sökande till ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat för ett stort flygplan enligt artikel 1.2 c ska upprätta och genomföra ett förfarande som säkerställer att programmet för fortsatt strukturintegritet förblir giltigt under flygplanets livslängd, med beaktande av drifterfarenheter och den nuvarande verksamheten. Den sökande ska lämna in en beskrivning av förfarandet till byrån före den 26 februari 2023 eller före utfärdandet av certifikatet, beroende på vad som inträffar senast, för godkännande och ska genomföra förfarandet inom sex månader efter det att det godkänts av byrån.

26.306 Utmattningskritiska grundstrukturer

a) En innehavare av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat för ett stort flygplan som certifierats den 1 januari 1958 eller senare, för vilket ansökan om typcertifikat lämnades in före den 1 januari 2019, som certifierats för att medföra minst 30 passagerare, eller med en nyttolastkapacitet på 3 402 kg (7 500 lb) eller mer, ska identifiera och förteckna de utmattningskritiska grundstrukturerna for alla de varianter och derivat av flygplansmodeller som ingår i typcertifikatet eller det begränsade typcertifikatet.

▼M5

b) Innehavaren av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat ska lämna in förteckningen över de strukturer som avses i led a till byrån före den 26 augusti 2021 för godkännande.

c) När den förteckning som anges i led a har godkänts av byrån ska innehavaren av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat göra den tillgänglig för de innehavare av ett kompletterande typcertifikat eller ett godkännande av större ändring som är skyldiga att uppfylla kraven i punkt 26.330, och för alla kända operatörer av sådana flygplan samt, på begäran, för organisationer som svarar för fortsatt luftvärdighet för att stödja de operatörer som är skyldiga att uppfylla kraven i punkt 26.370.

d) En sökande till ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat enligt artikel 1.2 c, för ett stort flygplan som ska certifieras för att medföra minst 30 passagerare, eller med en nyttolastkapacitet på 3 402 kg (7 500 lb) eller mer, ska identifiera och förteckna de utmattningskritiska grundstrukturerna för alla de varianter och derivat av flygplansmodeller som ingår i typcertifikatet eller det begränsade typcertifikatet. Den sökande ska lämna in förteckningen över dessa strukturer till byrån för godkännande före den 26 augusti 2021 eller före utfärdandet av certifikatet, beroende på vad som inträffar senast.

e) När den förteckning som anges i led d har godkänts av byrån ska sökanden till ett typcertifikat eller begränsat typcertifikat enligt artikel 1.2 c göra förteckningen tillgänglig för alla kända operatörer av sådana flygplan och, på begäran, för organisationer som svarar för fortsatt luftvärdighet för att stödja de operatörer som är skyldiga att uppfylla kraven i punkt 26.370.

26.307 Skadetoleransdata för befintliga ändringar av utmattningskritiska strukturer

a) För befintliga ändringar och utmattningskritiska modifierade strukturer den 26 februari 2021 ska en innehavare av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat, för ett stort flygplan som certifierats den 1 januari 1958 eller senare för att medföra minst 30 passagerare, eller med en nyttolastkapacitet på 3 402 kg (7 500 lb) eller mer, göra följande:

i) Se över befintliga konstruktionsändringar och identifiera alla ändringar som påverkar de utmattningskritiska grundstrukturer som identifierats i enlighet med punkt 26.306.

ii) För varje ändring som identifierats i enlighet med led i, identifiera alla därmed sammanhängande utmattningskritiska modifierade strukturer.

iii) För varje ändring som identifierats i enlighet med led i, göra en skadetoleransutvärdering och fastställa och dokumentera de därmed sammanhängande skadetoleransinspektionerna.

b) Innehavaren av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat ska lämna in förteckningen över alla de utmattningskritiska modifierade strukturer som identifierats i enlighet med led a ii till byrån före den 26 februari 2022 för godkännande.

▼M5

c) Innehavaren av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat ska lämna in de skadetoleransdata, inbegripet skadetoleransinspektion, som följer av den utvärdering som gjorts i enlighet med led a iii till byrån före den 26 augusti 2022 för godkännande.

d) När den förteckning över utmattningskritiska modifierade strukturer som lämnats in i enlighet med led b har godkänts av byrån ska innehavaren av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat göra förteckningen tillgänglig för de innehavare av ett kompletterande typcertifikat eller ett godkännande av större ändring som är skyldiga att uppfylla kraven i punkt 26.330, och för alla kända operatörer av sådana flygplan samt, på begäran, för organisationer som svarar för fortsatt luftvärdighet för att stödja de operatörer som är skyldiga att uppfylla kraven i punkt 26.370.

26.308 Skadetoleransdata för befintliga reparationer av utmattningskritiska strukturer

a) En innehavare av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat för ett stort flygplan som certifierats den 1 januari 1958 eller senare, och som har certifierats för att medföra minst 30 passagerare, eller med en nyttolastkapacitet på 3 402 kg (7 500 lb) eller mer, ska för befintliga offentliggjorda reparationer den 26 februari 2021

i) se över reparationsdata och identifiera varje däri angiven reparation som påverkar den utmattningskritiska grundläggande struktur och den utmattningskritiska modifierade struktur som identifierats i enlighet med punkterna 26.306 a och 26.307 a ii,

ii) göra en skadetoleransutvärdering för varje reparation som identifierats i enlighet med led i, om detta inte redan gjorts.

b) Innehavaren av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat ska lämna in de skadetoleransdata, inklusive skadetoleransinspektioner, som följer av den utvärdering som gjorts i enlighet med led a ii till byrån före den 26 maj 2022 för godkännande, om de inte redan har godkänts i enlighet med punkt 21.A.435 b.2 i bilaga I (Del 21) till förordning (EU) nr 748/2012 före den 26 augusti 2022.

26.309 Riktlinjer för utvärdering av reparationer

a) En innehavare av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat för ett stort flygplan som certifierats den 1 januari 1958 eller senare för att medföra minst 30 passagerare, eller med en nyttolastkapacitet på 3 402 kg (7 500 lb) eller mer, vars typcertifikat eller begränsade typcertifikat utfärdades före den 11 januari 2008, ska utarbeta riktlinjer för utvärdering av reparationer för att fastställa

i) ett förfarande för att genomföra undersökningar av berörda flygplan som gör det möjligt att identifiera och dokumentera alla befintliga reparationer som påverkar de utmattningskritiska strukturer som identifierats i enlighet med punkterna 26.306 a och 26.307 a ii,

ii) ett förfarande som gör det möjligt för operatörer och organisationer som svarar för fortsatt luftvärdighet att erhålla en skadetoleransinspektion för reparationer som identifierats i enlighet med led i,

iii) en tidsplan för genomförandet med tidsramar för genomförande av undersökningar av flygplan, för erhållande av skadetoleransinspektioner och för införlivande av skadetoleransinspektioner i flygplanets underhållsprogram.

b) Innehavaren av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat ska lämna in de riktlinjer för utvärdering av reparationer som utarbetats i enlighet med led a till byrån före den 26 februari 2023 för godkännande.

▼M5

26.330 Skadetoleransdata för befintliga kompletterande typcertifikat, andra befintliga större ändringar och befintliga reparationer som påverkar dessa kompletterande typcertifikat eller ändringar

a) En innehavare av ett kompletterande typcertifikat som utfärdats före den 26 februari 2021, eller en innehavare av ett godkännande av större ändring där ändringen har bedömts godkänd i enlighet med artikel 4 i förordning (EU) nr 748/2012, för stora flygplan som certifierats den 1 januari 1958 eller senare för att medföra minst 30 passagerare, eller med en nyttolastkapacitet på 3 402 kg (7 500 lb) eller mer, ska stödja efterlevnaden av punkt 26.370 a ii genom att hantera de negativa effekterna av dessa ändringar och reparationer kopplade till dessa ändringar av flygplanets struktur och ska uppfylla de krav som anges i punkterna 26.331–26.334.

b) Led a ska inte tillämpas på större ändringar och reparationer på en stor flygplansmodell som först certifierats före den 26 februari 2021 när den flygplansmodellen uppfyller något av följande villkor:

i) Den förtecknas i tabell A.1 i tillägg 1 till denna bilaga.

ii) Den drivs inte längre efter den 26 februari 2021.

iii) Den har inte certifierats för att bedriva civil luftfart med nyttolast eller passagerare.

iv) Den har ett begränsat typcertifikat och har certifierats i enlighet med skadetoleranskraven, förutsatt att driften inte överskrider 75 % av det driftmål som den konstruerats för och i första hand sker till stöd för tillverkningsverksamheten hos innehavaren av ett begränsat typcertifikat.

v) Den har fått ett begränsat typcertifikat utfärdat och är i första hand konstruerad för brandbekämpning.

c) Led a ska inte tillämpas på större ändringar och reparationer på ett stort flygplan som första gången certifierades före den 26 februari 2021 om ändringarna eller reparationerna inte har införts, och inte kommer att införas, på något stort flygplan i drift den 26 augusti 2022 eller senare.

d) De undantag som anges i leden b ii–v och c ska tillämpas endast efter det att innehavaren av ändringsgodkännandet lämnat in en förteckning över ändringar som påverkar en utmattningskritisk grundstruktur, tillsammans med information som styrker skälen till att varje ändring har införts i förteckningen, till byrån före den 26 februari 2022 för godkännande.

26.331 Plan för uppfyllande av kraven för innehavare av kompletterande typcertifikat

Den godkännandeinnehavare som avses i punkt 26.330 a ska

a) upprätta en plan för uppfyllande av kraven avseende kraven i punkterna 26.332–26.334,

b) överlämna den plan för uppfyllande av kraven som avses i led a i denna punkt till byrån före den 25 augusti 2021 för godkännande.

▼M5

26.332 Identifiering av ändringar som påverkar utmattningskritiska strukturer

a) Den godkännandeinnehavare som avses i punkt 26.330 a ska

i) se över ändringarna och identifiera de ändringar som påverkar utmattningskritiska grundstrukturer,

ii) för varje ändring som identifierats i enlighet med led i, identifiera alla därmed sammanhängande utmattningskritiska modifierade strukturer,

iii) identifiera de offentliggjorda reparationer som påverkar varje ändring som identifierats i enlighet med led i.

b) För ett ändringsgodkännande som utfärdades den 1 september 2003 eller senare ska den godkännandeinnehavare som avses i led a utarbeta och överlämna en förteckning över de ändringar och de utmattningskritiska modifierade strukturer som identifierats i enlighet med led a i och ii till byrån före den 26 februari 2022 för godkännande och, efter godkännande av byrån, göra förteckningen tillgänglig för alla kända operatörer av sådana flygplan och, på begäran, för organisationer som svarar för fortsatt luftvärdighet för att stödja de operatörer som är skyldiga att uppfylla kraven i punkt 26.370 a ii.

c) För ett ändringsgodkännande som utfärdades före den 1 september 2003 ska den godkännandeinnehavare som avses i led a

i) utarbeta och lämna in en förteckning över de ändringar som identifierats i enlighet med led a i till byrån före den 26 februari 2022 för godkännande,

ii) på begäran av operatörer och organisationer som svarar för fortsatt luftvärdighet, för att stödja de operatörer som är skyldiga att uppfylla kraven i punkt 26.370 a ii, identifiera och förteckna alla utmattningskritiska modifierade strukturer som hänger samman med ändringen och, inom tolv månader från en sådan begäran, lämna in dessa data till byrån för godkännande,

iii) efter godkännande av alla data som lämnats in i enlighet med led c i och ii, göra dessa data tillgängliga för alla kända operatörer av sådana flygplan och, på begäran, för organisationer som svarar för fortsatt luftvärdighet för att stödja de operatörer som är skyldiga att uppfylla kraven i punkt 26.370 a ii.

26.333 Skadetoleransdata för kompletterande typcertifikat och reparationer som påverkar dessa kompletterande typcertifikat som godkänts den 1 september 2003 eller senare

a) För ett ändringsgodkännande som utfärdades den 1 september 2003 eller senare ska den godkännandeinnehavare som avses i punkt 26.330 a

i) i fråga om ändringar och offentliggjorda reparationer som identifierats i enlighet med punkt 26.332 a i och iii, göra en skadetoleransutvärdering,

ii) fastställa och dokumentera den därmed sammanhängande skadetoleransinspektionen, om detta inte redan har gjorts.

▼M5

b) Den godkännandeinnehavare som avses i led a ska lämna in de skadetoleransdata som följer av den skadetoleransutvärdering som gjorts i enlighet med led a i till byrån före den 26 februari 2023 för godkännande, om de inte redan har godkänts i enlighet med punkt 21.B.111 i bilaga I (Del 21) till förordning (EU) nr 748/2012.

c) Genom undantag från led b ska den godkännandeinnehavare som avses i led a, för ändringar för vilka inget krav på skadetoleransutvärdering finns enligt certifieringsgrunden, lämna in de skadetoleransdata som följer av den skadetoleransutvärdering som gjorts i enlighet med led a till byrån för godkännande, inom följande tidsfrister, beroende på vad som inträffar senast:

i) Innan ett flygplan på vilket den ändringen har införts tas i drift i enlighet med bilaga IV (Del-CAT) till förordning (EU) nr 965/2012.

ii) Före den 26 februari 2023.

26.334 Skadetoleransdata för kompletterande typcertifikat och andra befintliga större ändringar och reparationer som påverkar dessa kompletterande typcertifikat eller ändringar som godkänts före den 1 september 2003

a) På begäran av operatörer och organisationer som svarar för fortsatt luftvärdighet, för att stödja efterlevnaden av punkt 26.370 a ii, för ett ändringsgodkännande som utfärdats före den 1 september 2003, ska den godkännandeinnehavare som avses i punkt 26.330 a

i) i fråga om ändringar och offentliggjorda reparationer som identifierats i enlighet med punkt 26.332 a i och iii, göra en skadetoleransutvärdering,

ii) fastställa och dokumentera den därmed sammanhängande skadetoleransinspektionen, om detta inte redan har gjorts.

b) Den godkännandeinnehavare som avses i led a ska lämna in de skadetoleransdata som följer av den utvärdering som gjorts i enlighet med led a i till byrån för godkännande

i) inom 24 månader efter det att en begäran mottagits, om den mottogs före den 26 februari 2023, eller

ii) före den 26 februari 2025 eller inom tolv månader efter det att en begäran mottagits, beroende på vilket som inträffar senast, om den mottogs den 26 februari 2023 eller senare.

26.370 Underhållsprogram

a) Operatörer av stora flygplan som certifierats den 1 januari 1958 eller senare ska säkerställa att underhållsprogrammen för dessa flygplan omfattar följande:

i) För stora flygplan som är certifierade för att medföra minst 30 passagerare, eller med en nyttolastkapacitet på mer än 3 402 kg (7 500 lb), godkända skadetoleransinspektioner.

▼M5

ii) För stora flygplan som drivs i enlighet med bilaga IV (Del-CAT) till förordning (EU) nr 965/2012 och som är certifierade för att medföra minst 30 passagerare, eller med en nyttolastkapacitet på mer än 3 402 kg (7 500 lb), ett förfarande för att hantera de negativa effekter som reparationer och ändringar kan ha på utmattningskritiska strukturer och på de inspektioner som anges i led a i.

iii) För stora flygplan som är certifierade för en högsta tillåten startvikt som överstiger 34 019 kg (75 000 lb), en godkänd giltighetsgräns.

iv) Ett program för förebyggande och kontroll av korrosion.

b) Följande tidsfrister ska gälla för den skyldighet som anges i led a:

i) Underhållsprogrammet för flygplanen ska ses över för att uppfylla kraven i led a i, ii och iv före den 26 februari 2024 eller innan ett flygplan tas i drift, beroende på vad som inträffar senast.

ii) Underhållsprogrammet för flygplanen ska ses över för att uppfylla kraven i led a iii före den 26 augusti 2021, eller sex månader efter offentliggörandet av giltighetsgränsen, eller innan ett flygplan tas i drift, beroende på vad som inträffar senast.

c) För en stor flygplansmodell som först certifierats före den 26 februari 2021 och

i) inte längre drivs efter den 26 februari 2024 ska led a i, ii och iv inte tillämpas,

ii) inte längre drivs efter den 26 augusti 2021 ska led a iii inte tillämpas,

iii) med ett begränsat typcertifikat som utfärdats före den 26 februari 2021 i enlighet med skadetoleranskraven, förutsatt att driften inte överskrider 75 % av det driftmål som den konstruerats för och i första hand sker till stöd för godkännandeinnehavarens tillverkningsverksamhet, ska led a i, ii och iv inte tillämpas.

d) För en stor flygplansmodell med ett begränsat typcertifikat utfärdat före den 26 februari 2021 och vars främsta syfte är brandbekämpning ska led a i och ii inte tillämpas.

▼M4

KAPITEL C

HELIKOPTRAR

▼M1

26.400 Brandsläckare

Operatörer av stora helikoptrar ska säkerställa att följande släckare inte använder halon som släckmedel:

a) Inbyggda brandsläckare för varje avfallsbehållare för handdukar, papper och avfall i toalettutrymmena i stora helikoptrar vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdas tidigast den 18 februari 2020.

b) Bärbara brandsläckare i stora helikoptrar vars individuella luftvärdighetsbevis utfärdas tidigast den 18 maj 2019.

▼M5

26.405 Lastutrymmenas brandskydd

a) För både små och stora helikoptrar som är utrustade med minst ett lastutrymme avskilt från cockpit, och vars individuella luftvärdighetsbevis utfärdas tidigast den 1 januari 2025, ska innehavarna av

— typcertifikat eller begränsat typcertifikat, eller

— kompletterande typcertifikat eller godkännanden av konstruktionsändringar, om ändringen avser brandskyddskapaciteten hos helikopterns lastutrymme,

tillhandahålla information om helikopterns konstruktionsegenskaper, vilka hänger samman med lastutrymmets brandskyddskapacitet för alla lastutrymmen som är avskilda från cockpit, till alla kända operatörer av sådana helikoptrar.

b) Den information som görs tillgänglig i enlighet med led a ska vara tillräckligt detaljerad för att stödja operatörer vid utförandet av en riskbedömning vad gäller transport av gods i lastutrymmet.

Informationen ska ingå i lämplig helikopterdokumentation som görs tillgänglig för operatörer och ska lätt kunna identifieras av den personal hos operatörerna som ansvarar för utförandet av riskbedömningen.

c) Innehavaren av konstruktionsgodkännandet, som är skyldig att tillhandahålla information i enlighet med led a, ska också göra ändringar av denna information tillgängliga för alla kända operatörer av de helikoptrar som berörs av ändringen.

▼M4

26.410 Nödreglage som manövreras under vatten

Operatörer av små helikoptrar och stora helikoptrar som, i enlighet med punkt CAT.IDE.H.320 a i bilaga IV till förordning (EU) nr 965/2012, ska vara konstruerade för landning på vatten eller certifierade för nödlandning på vatten, ska säkerställa att alla nödreglage som behöver manövreras under vatten är märkta med användningsinstruktion samt med gula och svarta ränder.

26.415 Nödutgångar under vatten

a) Operatörer av små helikoptrar och stora helikoptrar som, i enlighet med punkt CAT.IDE.H.320 a i bilaga IV till förordning (EU) nr 965/2012, ska vara konstruerade för landning på vatten eller certifierade för nödlandning på vatten, ska säkerställa att

1) det är möjligt för ombordvarande att enkelt ta reda på hur alla nödutgångar under vatten ska handhas för att underlätta utrymning vid nödlandning på vatten eller vid kapsejsning,

2) en nödutgång under vatten finns tillgänglig på varje sida av helikoptern för varje enhet (eller del av en enhet) bestående av fyra passagerarsäten, såvida inte nödutgången under vatten är tillräckligt stor för att två passagerare samtidigt ska kunna lämna luftfartyget,

3) passagerarsäten är placerade i förhållande till de nödutgångar under vatten som avses i punkt 2 på ett sådant sätt att det blir lättare för passagerare att ta sig ut om helikoptern kapsejsar och kabinen vattenfylls.

▼M4

b) Operatörer av små kategori A-helikoptrar och stora helikoptrar som, i enlighet med punkt CAT.IDE.H.320 a i bilaga IV till förordning (EU) nr 965/2012, ska vara konstruerade för landning på vatten eller certifierade för nödlandning på vatten, ska säkerställa att

1) alla nödutgångar, inklusive nödutgångar för flygbesättningen, och alla dörrar, fönster eller andra öppningar som är lämpliga att användas för utrymning under vatten, kan användas i en nödsituation,

2) det finns en automatisk anordning för att under alla belysningsförhållanden lätt kunna identifiera öppningens kontur för alla nödutgångar under vatten; sådana markeringar måste utformas så att de förblir synliga om helikoptern kapsejsar eller kabinen hamnar under vatten.

26.420 Nödutrustning för flygning över vatten

a) Operatörer av små helikoptrar och stora helikoptrar som är skyldiga att uppfylla kraven i punkt CAT.IDE.H.300 i bilaga IV, punkt NCC.IDE.H.227 i bilaga VI eller punkt SPO.IDE.H.199 i bilaga VIII till förordning (EU) nr 965/2012 ska säkerställa att varje uppblåst livflotte har en anordning för att hålla den nära helikoptern och ytterligare en anordning för att hålla den uppblåsta livflotten fäst vid helikoptern längre bort på ett avstånd som inte utgör någon fara för själva livflotten eller för personerna ombord. Om helikoptern hamnar helt under vatten ska båda dessa anordningar för kvarhållande av livflottar lossna innan helikoptern hamnar under vatten, även om livflotten är tom.

b) Operatörer av små helikoptrar och stora helikoptrar som, i enlighet med punkt CAT.IDE.H.320 a i bilaga IV till förordning (EU) nr 965/2012, ska vara konstruerade för landning på vatten eller certifierade för nödlandning på vatten, ska säkerställa att det finns utrymme för stuvning av en flytväst för varje ombordvarande person, lätt åtkomlig från sittande ställning i helikoptern, såvida inte det krävs att ombordvarande alltid ska bära flytväst medan de befinner sig ombord på helikoptern.

c) Operatörer av stora helikoptrar som enligt punkt SpA.HOFO.165 d i bilaga V till förordning (EU) nr 965/2012 ska ha en eller flera livflottar installerade, ska säkerställa att livflotten/livflottarna

1) kan fjärrutlösas, med anordningar för att utlösa livflotten/livflottarna som är lätt åtkomliga för flygbesättningen, de ombordvarande i passagerarkabinen och eventuella överlevande i vattnet, med helikoptern i upprätt flytläge eller i kapsejsningsläge,

2) kan utlösas på ett tillförlitligt sätt med helikoptern i varje rimligen förutsebart flytläge, inbegripet kapsejsning, och under bevisade sjöförhållanden med avseende på förmåga att motstå kapsejsning.

▼M4

26.425 Tillhandahållande av bevisade sjöförhållanden

a) En innehavare av ett typcertifikat för en liten helikopter eller en stor helikopter ska säkerställa att de bevisade sjöförhållandena för förmågan att motstå kapsejsning och all tillhörande information som rör bestämmelserna om certifiering för nödlandning på vatten eller nödflottörer ingår i rotorluftfartygets flyghandbok (RFM) och tillhandahålls alla operatörer.

b) En innehavare av ett kompletterande typcertifikat för nödflottörer som är installerade på en liten helikopter eller en stor helikopter ska säkerställa att de bevisade sjöförhållandena för förmågan att motstå kapsejsning och all tillhörande information som rör bestämmelserna om certifiering för nödlandning på vatten eller nödflottörer ingår i rotorluftfartygets flyghandbok (RFM) och tillhandahålls alla operatörer.

26.430 Nödflottörers motståndskraft mot skador

a) Operatörer av små helikoptrar eller stora helikoptrar vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdats tidigast den 9 augusti 2025 och som, i enlighet med punkt CAT.IDE.H.320 a i bilaga IV till förordning (EU) nr 965/2012, ska vara konstruerade för landning på vatten eller certifierade för nödlandning på vatten, ska säkerställa att om helikoptern har stuvade nödflottörer ska eventuella skador orsakade av kollisionen med vattenytan så långt det är praktiskt möjligt ha en minimal inverkan på aktiveringen och bibehållandet av nödflottörerna.

b) Operatörer av små helikoptrar eller stora helikoptrar med stuvade nödflottörer som är installerade för första gången tidigast den 9 augusti 2025 som, i enlighet med CAT.IDE.H.320 a i bilaga IV till förordning (EU) nr 965/2012, ska vara certifierade för nödlandning på vatten, ska säkerställa att eventuella skador orsakade av kollisionen med vattenytan så långt det är praktiskt möjligt i konstruktionen har en minimal inverkan på aktiveringen och bibehållandet av nödflottörerna.

26.431 Bestämning av robustheten hos konstruktioner av nödflottörer

a) En operatör av en liten helikopter eller en stor helikopter som, i enlighet med punkt CAT.IDE.H.320 a i bilaga IV till förordning (EU) nr 965/2012, ska vara konstruerad för landning på vatten eller certifierad för nödlandning på vatten, får begära att den person som avses i punkt b tillhandahåller de tjänster som avses i punkt c, om båda följande villkor är uppfyllda:

1) Operatören måste visa att kraven i punkt 26.430 i denna bilaga är uppfyllda.

2) Nödflottörernas robusthet i händelse av kollision med vattenytan har inte påvisats som en del av den helikopterns typcertifikat eller kompletterande typcertifikat.

b) Den person som ska tillhandahålla de tjänster som avses i punkt c är

1) innehavaren av typcertifikatet, om nödflottörerna ingår i typkonstruktionen,

2) innehavaren av det kompletterande typcertifikatet, om nödflottörerna är certifierade genom ett kompletterande typcertifikat.

▼M4

c) Den person som avses i punkt b ska

1) så långt det är praktiskt möjligt fastställa att eventuella skador orsakade av kollisionen med vattenytan har en minimal inverkan på aktiveringen och bibehållandet av nödflottörerna,

2) fastställa att de effekter som avses i punkt c.1 beaktas vid utformningen av nödflottörerna,

3) lämna en bedömning till operatören.

26.435 Automatisk aktivering av nödflottörer

a) Operatörer av små helikoptrar som, i enlighet med punkt CAT.IDE.H.320 a i bilaga IV till förordning (EU) nr 965/2012, ska vara konstruerade för landning på vatten eller certifierade för nödlandning på vatten, ska säkerställa att om nödflottörer är installerade och stuvade under flygning, då ska de aktiveras automatiskt om helikoptern hamnar i vatten.

b) Operatörer av små kategori A-helikoptrar och stora helikoptrar som i enlighet med punkt CAT.IDE.H.320 a i bilaga IV till förordning (EU) nr 965/2012 ska vara konstruerade för landning på vatten eller certifierade för nödlandning på vatten, ska säkerställa att om nödflottörer är installerade och stuvade under flygning, då ska de aktiveras automatiskt om helikoptern hamnar i vatten och ska inte vara beroende av någon åtgärd från pilotens sida under flygning.

▼M5

26.440 Bränslesystemens kraschsäkerhet

Operatörer av små och stora helikoptrar ska vid konstruktionen av bränslesystemet säkerställa att sannolikheten för brand efter en krasch minimeras så långt det är praktiskt möjligt i följande fall:

a) Typcertifikatet för helikoptern utfärdades tidigast den 2 oktober 1994, och

1) helikopterns första individuella luftvärdighetsbevis utfärdas tidigast den 22 december 2026, eller

2) helikopterns första individuella luftvärdighetsbevis utfärdas före den 22 december 2026, och

i) om ett eventuellt individuellt luftvärdighetsbevis utfärdas av en medlemsstat tidigast den 22 december 2024 efter import av helikoptern från en icke-medlemsstat, eller

ii) om

A) helikoptern har konstruerats för sex eller fler ombordvarande och framförs tidigast den 22 december 2031, eller

B) helikoptern har konstruerats för högst fem ombordvarande och framförs tidigast den 22 december 2039.

b) Typcertifikatet för helikoptern utfärdades före den 2 oktober 1994, och

(1) helikopterns första individuella luftvärdighetsbevis utfärdas tidigast den 22 december 2026, eller

(2) helikopterns första individuella luftvärdighetsbevis utfärdas före den 22 december 2026 och om ett individuellt luftvärdighetsbevis utfärdas av en medlemsstat tidigast den 22 december 2024 efter import av helikoptern från en icke-medlemsstat.

▼**M5**

Tillägg 1

Förteckning över flygplansmodeller som inte omfattas av vissa bestämmelser i bilaga I (Del-26)

Tabell A.1

Innehavare av typcertifikat	Typ	Modeller	Tillverkarens serienummer	Bestämmelser i bilaga I (Del-26) som INTE är tillämpliga
The Boeing Company	707	Alla		26.301 till 26.334
The Boeing Company	720	Alla		26.301 till 26.334
The Boeing Company	DC-10	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	Alla	26.301 till 26.334
The Boeing Company	DC-8	Alla		26.301 till 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	Alla	26.301 till 26.334
The Boeing Company	MD-90	MD-90-30	Alla	26.301 till 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F27	Mark 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700	Alla	26.301 till 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Mark 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000	Alla	26.301 till 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-159	G-159 (Gulfstream I)	Alla	26.301 till 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-II_III_IV_V	G-1159A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	Alla	26.301 till 26.334
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	Alla	26.301 till 26.334

▼M5

Innehavare av typcertifikat	Typ	Modeller	Tillverkarens serienummer	Bestämmelser i bilaga I (Del-26) som INTE är tillämpliga
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	Alla	26.301 till 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1329	Alla		26.301 till 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	188	Alla		26.301 till 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F, 382G	Alla	26.301 till 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	Alla		26.301 till 26.334
PT. DIRGANTARA INDONESIA	CN-235	Alla		26.301 till 26.334
SABRELINER CORPORATION	NA-265	NA-265-65	Alla	26.301 till 26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	Alla	26.301 till 26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	Alla		26.301 till 26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	Alla	26.301 till 26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204–120CE	Alla	26.301 till 26.334
AIRBUS	A320-serien	A320-251N, A320-271N	10033, 10242, 10281 och 10360	26.60
AIRBUS	A321-serien	A321-271NX	10257, 10371 och 10391	26.60
AIRBUS	A330-serien	A330-243, A330-941	1844, 1861, 1956, 1978, 1982, 1984, 1987, 1989, 1998, 2007, 2008 och 2011	26.60
ATR-GIE Avions de Transport Régional	ATR 72-serien	ATR72-212A	1565, 1598, 1620, 1629, 1632, 1637, 1640, 1642, 1649, 1657, 1660, 1661	26.60

▼**M5**

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

▼**M5**

Innehavare av typcertifikat	Typ	Modeller	Tillverkarens serienummer	Bestämmelser i bilaga I (Del-26) som INTE är tillämpliga
TEXTRON AVIATION INC.	Hawker-serien	BAe.125-serien Hawker 750 Hawker 800XP	Alla	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	CESSNA 750 (Citation X)-serien	750	Alla	26.157

▼B

BILAGA II

I bilaga III (Del-ORO) till förordning (EU) nr 965/2012 ska led c 1 i punkt ORO.AOC.100 ersättas med följande:

”1. de uppfyller samtliga krav i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008, denna bilaga (Del-ORO), bilaga IV (Del-CAT) och bilaga V (Del-SpA) till denna förordning och bilaga I (Del-26) till förordning (EU) 2015/640 (*).

(*) Kommissionens förordning (EU) 2015/640 av den 23 april 2015 om ytterligare luftvärdighetsspecifikationer för en viss typ av drift och om ändring av förordning (EU) nr 965/2012 (EUT L 106, 24.4.2015, s. 18.”