2024/2954

2.12.2024

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2024/2954

af 29. november 2024

om ændring af forordning (EU) 2015/640 for så vidt angår indførelsen af nye supplerende luftdygtighedskrav

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 ([1]), særlig artikel 17, stk. 1, litra h), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I henhold til artikel 76, stk. 3, i forordning (EU) 2018/1139 skal Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (»agenturet«) udstede certificeringsspecifikationer og ajourføre dem regelmæssigt for at sikre, at specifikationerne fortsat er egnet til formålet. Et luftfartøj, hvis konstruktion allerede er certificeret, skal dog ikke overholde den ajourførte version af de gældende certificeringsspecifikationer, efter at luftfartøjet er produceret eller sat i drift. For at sikre vedvarende luftdygtighed og opnå forbedringer på sikkerhedsområdet bør sådanne luftfartøjer derfor bringes i overensstemmelse med supplerende luftdygtighedskrav, som ikke indgik i de oprindelige certificeringsspecifikationer på det tidspunkt, hvor konstruktionen blev certificeret. I Kommissionens forordning (EU) 2015/640 ([2]) fastsættes sådanne supplerende luftdygtighedskrav.

(2) Anvendelsesområdet for forordning (EU) 2015/640 bør ændres for at bringe det i overensstemmelse med artikel 2 i forordning (EU) 2018/1139 for så vidt angår luftfartøjsoperatører.

(3) I artikel 3 i forordning (EU) 2015/640 præciseres det, hvilke bestemmelser der skal overholdes af operatører, der er underlagt en medlemsstats tilsyn, når de opererer de luftfartøjer, der er omhandlet i nævnte forordnings artikel 1. Artikel 1 blev efterfølgende ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/1159 ([3]) for at medtage dette anvendelsesområde, og artikel 3 blev således overflødig med indførelsen af artikel 1, stk. 2, litra a). Derfor bør artikel 3 i forordning (EU) nr. 2015/640 udgå.

(4) Certificeringsspecifikationerne for små rotorluftfartøjer (CS-27) og store rotorluftfartøjer (CS-29) indeholder specifikationer vedrørende kollisionsresistente brændstofsystemer (»CRFS«) til helikoptere. Et betydeligt antal af de helikoptere, der er i drift, er imidlertid ikke udstyret med CRFS til trods for, at flere havarier med dødelig udgang kunne have været undgået, hvis helikopterne havde været udstyret med et sådant system. Dette forhold er også blevet fremhævet i sikkerhedsanbefalingerne fra forskellige havariundersøgelsesorganer. I lyset af risikoen for havarier med dødelig udgang og behovet for at opretholde et højt ensartet sikkerhedsniveau for den civile luftfart i Unionen er det hensigtsmæssigt og omkostningseffektivt at gøre nogle af disse specifikationer gældende for visse eksisterende helikoptere i drift i Unionen, og for helikoptere, der fremstilles efter denne forordnings ikrafttræden.

([1]) EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

([2]) Kommissionens forordning (EU) 2015/640 af 23. april 2015 om supplerende luftdygtighedsspecifikationer for en given type operationer og om ændring af forordning (EU) nr. 965/2012 (EUT L 106 af 24.4.2015, s. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/640/oj).

([3]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/1159 af den 5. august 2020 om ændring af forordning (EU) nr. 1321/2014 og (EU) 2015/640 for så vidt angår indførelse af nye supplerende luftdygtighedskrav (EUT L 257 af 6.8.2020, s. 14, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/1159/oj).

(5) Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart vedtog ved ændringsforslag 109 til bilag 8 til konventionen angående international civil luftfart, der blev undertegnet den 7. december 1944 i Chicago (»Chicagokonventionen«), nye normer og anbefalede fremgangsmåder (»SARPs«) for at sikre, at indehaveren af konstruktionsgodkendelsen stiller oplysninger om konstruktionskarakteristika i forbindelse med brandbeskyttelseskapaciteten i lastrum på flyvemaskiner og helikoptere til rådighed for alle kendte operatører af sådanne luftfartøjer. Disse SARPs bør indarbejdes for at opretholde sikkerheden under operationer med luftfartøjer, der transporterer farligt gods i lastrummet. Oplysningerne skal hjælpe operatørerne med at fastlægge begrænsningerne for den specifikke brandbeskyttelseskapacitet i lastrum, der er konstateret i forbindelse med certificeringen, når de foretager deres risikovurdering med henblik på transport af farligt gods som krævet i Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 ([4]).

(6) De nævnte SARPs bør for små og store flyvemaskiners og for små og store helikopteres vedkommende indarbejdes i EU-lovgivningen og bør finde anvendelse på nævnte luftfartøjer, for hvilke det første individuelle luftdygtighedsbevis er udstedt den 1. januar 2025 eller senere. De nye krav til små flyvemaskiner og små helikoptere bør stå i et rimeligt forhold til sikkerhedsrisikoen og bør kun finde anvendelse i tilfælde, hvor lastrum er adskilt fra cockpittet. Som følge af udvidelsen af anvendelsesområdet for subpart B i bilag I til at omfatte små flyvemaskiner bør visse eksisterende krav i nævnte subpart ændres for at præcisere, at de finder anvendelse på store flyvemaskiner.

(7) Ved gennemførelsesforordning (EU) 2020/1159 blev der i bilag I (del-26) til forordning (EU) 2015/640 indsat et nyt punkt 26.205, der med virkning fra den 26. februar 2021 pålægger operatører af store flyvemaskiner, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, at sikre, at alle flyvemaskiner, for hvilke det første individuelle luftdygtighedsbevis er udstedt den 1. januar 2025 eller senere, er udstyret med et system, der advarer og alarmerer ved kørsel ud over banen (»ROAAS«). Flere indehavere af typecertifikater til store flyvemaskiner står over for brancherelaterede problemer, der medfører betydelige forsinkelser, der forhindrer dem i at levere nyfremstillede flyvemaskiner, der er udstyret med et certificeret ROAAS før den 1. januar 2025. Operatører, der modtager sådanne flyvemaskiner, vil ikke kunne overholde punkt 26.205. Anvendelsesdatoen for punkt 26.205 bør derfor udskydes for at afspejle den nuværende branchekapacitet og for at muliggøre forretningskontinuitet for operatører af store flyvemaskiner. Denne fristudsættelse ventes ikke at have nogen væsentlig indvirkning på sikkerheden.

(8) Med virkning fra den 26. august 2023 blev der ved gennemførelsesforordning (EU) 2020/1159 indsat et nyt punkt 26.157 i bilag I (del-26) til forordning (EU) 2015/640. I henhold til nævnte bestemmelse skal alle store flyvemaskiner i drift, der er certificeret af agenturet og anvendes til erhvervsmæssig lufttransport den 26. august 2023 eller senere, opfylde supplerende luftdygtighedskrav i forbindelse med konvertering af fragt- eller bagagerum i klasse D. Da visse store flyvemaskiner med lav belægningsgrad i forbindelse med visse typer operationer udgør en lavere risiko for, at der under flyvningen opstår brand i et fragt- eller bagagerum i klasse D, der udvikler sig til en ukontrollerbar brand, er det imidlertid nødvendigt at undtage operatørerne af disse flyvemaskiner fra forpligtelsen til at overholde punkt 26.157 for at undgå, at de pålægges uforholdsmæssigt store og ikke-omkostningseffektive byrder. Ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1254 ([5]) blev tillæg 1 »Liste over flyvemaskinemodeller, som ikke er omfattet af visse bestemmelser i bilag I (del-26)« derfor erstattet af en ny liste, der omfatter flyvemaskinetyper og -modeller, som punkt 26.157 ikke finder anvendelse på. Yderligere undersøgelser har ført til den konklusion, at andre store flyvemaskinetyper med lav belægningsgrad, som ikke er opført på denne liste, også kan være involveret i operationer (primært erhvervsmæssige operationer), der udgør en lavere risiko for, at der under flyvningen opstår brand i et fragt- eller bagagerum i klasse D, der udvikler sig til en ukontrollerbar brand. For ikke at pålægge operatørerne af disse typer flyvemaskiner urimelige byrder, der ikke står i et rimeligt forhold til omkostningerne, bør disse flyvemaskinemodeller derfor ligeledes fritages for forpligtelsen til at overholde punkt 26.157.

([4]) Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([5]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1254 af 19. juli 2022 om ændring af forordning (EU) 2015/640 for så vidt angår indførelsen af nye supplerende luftdygtighedskrav (EUT L 191 af 20.7.2022, s. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1254/oj).

(9) Ved gennemførelsesforordning (EU) 2020/1159 blev der i bilag I (del-26) til forordning (EU) 2015/640 indsat et nyt punkt 26.370 om vedvarende luftdygtighed af store flyvemaskiners struktur, der med virkning fra den 26. februar 2021 pålægger operatørerne eller ejerne at udarbejde et luftfartøjsvedligeholdelsesprogram som foreskrevet i bilag I (del-M) til Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 ([6]), således at det omfatter de elementer, der er anført i nævnte punkt. Ejere af luftfartøjer er imidlertid ikke omfattet af bestemmelserne i forordning (EU) 2015/640, og operatørerne bør ikke være direkte forpligtet til at udarbejde vedligeholdelsesprogrammet for flyvemaskinerne, da nævnte program udarbejdes af den organisation, der er ansvarlig for sikring af vedvarende luftdygtighed. Punkt 26.370 bør derfor kun finde anvendelse på operatørerne for at sikre, at vedligeholdelsesprogrammet omfatter de krævede elementer, men uden at det kræves, at operatørerne udarbejder programmet selv.

(10) Desuden bør punkt 26.370 ikke indeholde en specifik henvisning til bilag I (del-M) til forordning (EU) nr. 1321/2014, da anvendelsesområdet for del-M ikke omfatter alle store flyvemaskiner, der opereres af operatører, der er omfattet af forordning (EU) 2015/640, og som punkt 26.370 finder anvendelse på.

(11) Andre krav i forordning (EU) 2015/640, som vedrører punkt 26.370, bør ændres for at sikre, at indehaveren af konstruktionsgodkendelsen stiller instruktionerne om vedvarende luftdygtighed til rådighed for alle kendte operatører af de berørte flyvemaskiner og på anmodning for enhver anden person, der skal overholde sådanne instruktioner, herunder de organisationer, der er ansvarlige for sikring af vedvarende luftdygtighed.

(12) Artikel 2, litra g), andet punktum, i definitionen af »program til korrosionsforebyggelse og -kontrol« bør udgå, eftersom det ikke er en del af definitionen, og indholdet af dette punktum allerede er indeholdt i punkt 26.304 i bilag I (del-26) til forordning (EU) 2015/640 og i CS 26.370, litra k), i certificeringsspecifikationerne for supplerende luftdygtighedsspecifikationer for operationer (CS-26).

(13) Andre krav, f.eks. til ældre flyvemaskiners strukturer, bør præciseres. Endvidere bør henvisningerne til større ændringer og luftfartøjer med turbinemotor udgå, da disse henvisninger er overflødige som følge af henholdsvis anvendelsesområdet for det supplerende typecertifikat og definitionen af store flyvemaskiner.

(14) Foranstaltningerne i denne forordning er baseret på udtalelse nr. 05/2024 ([7]) afgivet af agenturet i overensstemmelse med artikel 75, stk. 2, litra b), og artikel 76, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1139.

(15) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat ved artikel 127 i forordning (EU) 2018/1139 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EU) 2015/640 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 1, stk. 2, affattes således:

»2. Denne forordning finder anvendelse på:

a) operatører af:

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

([6]) Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 af 26. november 2014 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver (EUT L 362 af 17.12.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1321/oj).

([7]) Udtalelse nr. 05/2024 af 21. juni 2024 fra Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur »Part-26 – Helicopter crash-resistant fuels systems, Information on cargo compartment fire protection capabilities, Runway overrun awareness and alerting systems, Conversion of Class D compartments«.

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

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

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

_____

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

2) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) Litra b)-ca) affattes således:

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

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

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

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

b) Litra g) affattes således:

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

c) Litra i) og j) affattes således:

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

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

d) Litra m) og n) affattes således:

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

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

3) Artikel 3 udgår.

4) Bilag I (del-26) ændres som angivet i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 29. november 2024.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

BILAG

I bilag I til forordning (EU) 2015/640 foretages følgende ændringer:

1) Indholdsfortegnelsen affattes således:

»INDHOLDSFORTEGNELSE

SUBPART A —
GENERELLE BESTEMMELSER

26.10 Kompetent myndighed

26.20 Udstyr, der er midlertidigt ude af drift

26.30 Påvisning af overensstemmelse

SUBPART B —
FLYVEMASKINER

26.50 Sæder, køjer, sikkerhedsbælter og -seler

26.60 Nødlanding — dynamiske forhold

26.100 Placering af nødudgange

26.105 Adgang til nødudgange

26.110 Markering af nødudgange

26.120 Indvendig nødbelysning og betjening af nødbelysning

26.150 Kabineinteriør

26.155 Lastrumsforingers brandfarlighed

26.156 Varme- eller lydisoleringsmaterialer

26.157 Konvertering af rum i klasse D

26.160 Brandbeskyttelse af toiletrum

26.170 Ildslukkere

26.175 Brandbeskyttelse af lastrum

26.200 Landingsstel — auditivt advarselssignal

26.201 Dæktryk

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

26.250 Cockpitdørbetjeningssystemer — hvis et flyvebesætningsmedlem bliver uarbejdsdygtig

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

26.301 Overholdelsesplan for (R)TC-indehavere

26.302 Trætheds- og skadestoleranceevaluering

26.303 Gyldighedsgrænse

26.304 Program for korrosionsforebyggelse og -kontrol

26.305 Gyldigheden af programmet for vedvarende strukturel integritet

26.306 Træthedskritiske referencestrukturer

26.307 Skadestolerancedata for eksisterende ændringer af træthedskritiske strukturer

26.308 Skadestolerancedata for eksisterende reparationer af træthedskritiske strukturer

26.309 Reparationsevalueringsvejledninger

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

26.331 Overholdelsesplan for STC-indehavere

26.332 Udpegning af ændringer, der berører træthedskritiske strukturer

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

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

26.370 Vedligeholdelsesprogram

SUBPART C —
HELIKOPTERE

26.400 Ildslukkere

26.405 Brandbeskyttelse af lastrum

26.410 Nødbetjeningsanordninger, der opereres under vand

26.415 Nødudgange under vand

26.420 Nødudstyr ved flyvning over vand

26.425 Oplysning om konstruktionsbestemmende havforhold

26.430 Et nødflydesystems modstandsdygtighed over for skader

26.431 Bestemmelse af robustheden af nødflydesystemets konstruktion

26.435 Automatisk ibrugtagning af et nødflydesystem

26.440 Brændstofsystemets kollisionsresistens

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

2) Punkt 26.10 affattes således:

»**26.10 Kompetent myndighed**

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

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

3) Punkt 26.30 affattes således:

»**26.30 Påvisning af overensstemmelse**

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

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

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

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

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

4) Overskriften på subpart B affattes således:

»SUBPART B — FLYVEMASKINER«

5) Punkt 26.100 affattes således:

»**26.100 Placering af nødudgange**

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

6) Punkt 26.156 affattes således:

»**26.156 Varme- eller lydisoleringsmaterialer**

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

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

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

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

7) Punkt 26.157 affattes således:

»**26.157 Konvertering af rum i klasse D**

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

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

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

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

8) Følgende indsættes som punkt 26.175:

»**26.175 Brandbeskyttelse af lastrum**

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

— et TC eller et begrænset TC eller

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

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

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

— et TC eller et begrænset TC eller

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

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

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

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

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

9) Punkt 26.205, litra a), affattes således:

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

10) Punkt 26.300 affattes således:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

11) I punkt 26.301 affattes litra a), indledningen, således:

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

12) I punkt 26.302 affattes litra a), således:

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

13) Punkt 26.303-26.309 affattes således:

»**26.303 Gyldighedsgrænse**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

26.304 Program for korrosionsforebyggelse og -kontrol

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

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

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

26.305 Gyldigheden af programmet for vedvarende strukturel integritet

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

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

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

26.306 Træthedskritiske referencestrukturer

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

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

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

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

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

26.307 Skadestolerancedata for eksisterende ændringer af træthedskritiske strukturer

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

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

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

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

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

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

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

26.308 Skadestolerancedata for eksisterende reparationer af træthedskritiske strukturer

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

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

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

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

26.309 Reparationsevalueringsvejledninger

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

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

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

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

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

14) Punkt 26.330-26.334 affattes således:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

26.331 Overholdelsesplan for STC-indehavere

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

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

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

26.332 Udpegning af ændringer, der berører træthedskritiske strukturer

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

   ii) inden den 26. februar 2023.

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

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

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

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

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

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

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

15) Punkt 26.370 affattes således:

»**26.370 Vedligeholdelsesprogram**

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

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

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

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

   iv) et CPCP.

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

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

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

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

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

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

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

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

16) Følgende indsættes som punkt 26.405:

»**26.405 Brandbeskyttelse af lastrum**

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

— et TC eller et begrænset TC eller

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

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

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

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

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

17) Følgende tilføjes som punkt 26.440:

»**26.440 Brændstofsystemets kollisionsresistens**

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

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

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

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

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

ii) hvis:

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

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

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

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

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

18) Tillæg 1 affattes således:

»*Tillæg 1*

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

Tabel A.1

TC-indehaver	Type	Modeller	Serienummer	Bestemmelser i bilag I (del-26), der IKKE finder anvendelse
The Boeing Company	707	Alle		26.301-26.334
The Boeing Company	720	Alle		26.301-26.334
The Boeing Company	DC-10	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	Alle	26.301-26.334
The Boeing Company	DC-8	Alle		26.301-26.334
The Boeing Company	DC-9	DC-9-11, DC-9-12, DC-9-13, DC-9-14, DC-9-15, DC-9-15F, DC-9-21, DC-9-31, DC-9-32, DC-9-32 (VC-9C), DC-9-32F, DC-9-32F (C-9A, C-9B), DC-9-33F, DC-9-34, DC-9-34F, DC-9-41, DC-9-51	Alle	26.301-26.334
The Boeing Company	MD-90	MD-90-30	Alle	26.301-26.334
FOKKER SERVICE B.V.	F27	Mark 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700	Alle	26.301-26.334
FOKKER SERVICE B.V.	F28	Mark 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000	Alle	26.301-26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-159	G-159 (Gulfstream I)	Alle	26.301-26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-II_III_IV_V	G-1159A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	Alle	26.301-26.334

TC-indehaver	Type	Modeller	Serienummer	Bestemmelser i bilag I (del-26), der IKKE finder anvendelse
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	Alle	26.301-26.334
LEARJET INC.	Learjet 24/25/31/36/35/55/60	24, 24A, 24B, 24B-A, 24D,24D-A, 24F, 24F-A, 25, 25B, 25C, 25D, 25F	Alle	26.301-26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1329	Alle		26.301-26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	188	Alle		26.301-26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F, 382G	Alle	26.301-26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	Alle		26.301-26.334
PT. DIRGANTARA INDONESIA	CN-235	Alle		26.301-26.334
SABRELINER CORPORATION	NA-265	NA-265-65	Alle	26.301-26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	Alle	26.301-26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	Alle		26.301-26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	Alle	26.301-26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	Alle	26.301-26.334
AIRBUS	A320-serien	A320-251N, A320-271N	10033, 10242, 10281 og 10360	26.60
AIRBUS	A321-serien	A321-271NX	10257, 10371 og 10391	26.60.
AIRBUS	A330-serien	A330-243, A330-941	1844, 1861, 1956, 1978, 1982, 1984, 1987, 1989, 1998, 2007, 2008 og 2011	26.60

TC-indehaver	Type	Modeller	Serienummer	Bestemmelser i bilag I (del-26), der IKKE finder anvendelse
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
The Boeing Company	737-serien	737-8 og 737-9	43299, 43304, 43305, 43310, 43321, 43322, 43332, 43334, 43344, 43348, 43391, 43579, 43797, 43798, 43799, 43917, 43918, 43919, 43921, 43925, 43927, 43928, 43957, 43973, 43974, 43975, 43976, 44867, 44868, 44873, 60009, 60010, 60040, 60042, 60056, 60057, 60058, 60059, 60060, 60061, 60063, 60064, 60065, 60066, 60068, 60194, 60195, 60389, 60434, 60444, 60455,	26.60.

TC-indehaver	Type	Modeller	Serienummer	Bestemmelser i bilag I (del-26), der IKKE finder anvendelse
			61857, 61859, 61862, 61864, 62451, 62452, 62453, 62454, 62533, 63358, 63359, 63360, 64610, 64611, 64612, 62613, 64614, 65899, 66147, 66148, 66150	
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	Gulfstream G100-serien	1125 Astra 1125 Astra SP G100/Astra SPX	Alle	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP	Gulfstream G100-serien	Gulfstream G150	Alle	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	GALAXY G200-serien	Gulfstream 200/Galaxy	Alle	26.157
LEARJET INC.	Learjet Model 45	Alle	Alle	26.157
LEARJET INC.	Learjet 24/25/31/36/35/55/60	55, 55B, 55C	Alle	26.157
LEARJET INC.	Learjet Model 60	Alle	Alle	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	650-serien	650	Alle	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Cessna 500/550/S550/560/ 560XL-serien	500 550 560 560XL S550	Alle	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Hawker-serien	BAe.125-serien Hawker 750 Hawker 800XP	Alle	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	CESSNA 750-serien (Citation X)	750	Alle	26.157«