Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/2954

2.12.2024

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2024/2954 DER KOMMISSION

vom 29. November 2024

zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/640 hinsichtlich der Einführung neuer zusätzlicher Anforderungen an die Lufttüchtigkeit

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates ([1]), insbesondere auf Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe h,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Nach Artikel 76 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2018/1139 erstellt die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden „Agentur“) Zertifizierungsspezifikationen und aktualisiert diese regelmäßig, um sicherzustellen, dass sie auch weiterhin zweckdienlich sind. Allerdings müssen Luftfahrzeuge, deren Konstruktion bereits zugelassen ist, bei ihrer Produktion oder während sie in Dienst gestellt sind, keinen Aktualisierungen der geltenden Zertifizierungsspezifikationen genügen. Daher sollte die Anforderung eingeführt werden, dass Luftfahrzeuge den zusätzlichen Anforderungen an die Lufttüchtigkeit genügen müssen, die zum Zeitpunkt ihrer Konstruktionsspezifikation noch nicht Gegenstand ihrer ursprünglichen Zertifizierungsspezifikationen waren, um so die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und sicherheitstechnische Verbesserungen zu unterstützen. In der Verordnung (EU) 2015/640 der Kommission ([2]) sind solche zusätzlichen Anforderungen an die Lufttüchtigkeit festgelegt.

(2) Der Geltungsbereich der Verordnung (EU) 2015/640 sollte geändert werden, um ihn in Bezug auf Luftfahrzeugbetreiber mit Artikel 2 der Verordnung (EU) 2018/1139 in Einklang zu bringen.

(3) In Artikel 3 der Verordnung (EU) 2015/640 ist der Geltungsbereich für Betreiber festgelegt, die beim Betrieb der in Artikel 1 jener Verordnung genannten Luftfahrzeuge unter die Aufsicht eines Mitgliedstaats fallen. Artikel 1 wurde später durch die Durchführungsverordnung (EU) 2020/1159 der Kommission ([3]) dahin gehend geändert, dass dieser Geltungsbereich mit der Einführung von Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a aufgenommen und damit Artikel 3 überflüssig wurde. Daher sollte Artikel 3 der Verordnung (EU) 2015/640 gestrichen werden.

(4) Die Zertifizierungsspezifikationen für kleine Drehflügler (CS-27) und große Drehflügler (CS-29) enthalten Spezifikationen für absturzsichere Kraftstoffsysteme (Crash-Resistant Fuel Systems, CRFS) für Hubschrauber. Ein erheblicher Teil der in Betrieb befindlichen Hubschrauber ist jedoch nicht mit einem CRFS ausgerüstet, sodass es bei mehreren tödlichen Unfällen hätte Überlebende geben können, wenn die Hubschrauber mit einem solchen System ausgerüstet gewesen wären. Darauf wurde auch in den Sicherheitsempfehlungen verschiedener Unfalluntersuchungsstellen verwiesen. Mit Blick auf das Risiko tödlicher Unfälle und die Notwendigkeit, ein hohes einheitliches Sicherheitsniveau in der Zivilluftfahrt in der Union aufrechtzuerhalten, ist es verhältnismäßig und kosteneffizient, den Geltungsbereich einiger dieser Spezifikationen auch auf bereits in der Union in Betrieb genommene Hubschrauber sowie auf solche, die nach Inkrafttreten dieser Verordnung hergestellt werden, auszuweiten.

([1]) ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

([2]) Verordnung (EU) 2015/640 der Kommission vom 23. April 2015 über zusätzliche Anforderungen an die Lufttüchtigkeit für bestimmte Betriebsarten und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 (ABl. L 106 vom 24.4.2015, S. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/640/oj).

([3]) Durchführungsverordnung (EU) 2020/1159 der Kommission vom 5. August 2020 zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1321/2014 und (EU) 2015/640 im Hinblick auf die Einführung neuer zusätzlicher Lufttüchtigkeitsanforderungen (ABl. L 257 vom 6.8.2020, S. 14, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/1159/oj).

(5) Der Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation hat mit der Änderung 109 zu Anhang 8 des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (Abkommen von Chicago) neue Richtlinien und Empfehlungen (SARP) angenommen, um sicherzustellen, dass der Inhaber der Konstruktionsgenehmigung allen bekannten Betreibern solcher Luftfahrzeuge Informationen über Konstruktionsmerkmale im Zusammenhang mit den Brandschutzfähigkeiten des Frachtraums von Flugzeugen und Hubschraubern zur Verfügung stellt. Diese SARP sollten aufgenommen werden, damit die Sicherheit des Betriebs von Luftfahrzeugen, die gefährliche Güter im Frachtraum befördern, gewährleistet ist. Solche Informationen dürften es den Betreibern bei der nach der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission ([4]) geforderten Risikobewertung für die Beförderung gefährlicher Güter erleichtern, die Grenzen der im Zuge der Zertifizierung festgelegten Brandschutzfähigkeiten bestimmter Frachträume festzustellen.

(6) Die SARP sollten in die Rechtsvorschriften der Union für Klein- und Großflugzeuge sowie für Klein- und Großhubschrauber aufgenommen werden und für diejenigen Luftfahrzeuge gelten, für die das individuelle Lufttüchtigkeitszeugnis erstmals am oder nach dem 1. Januar 2025 ausgestellt wird. Die neuen Anforderungen für Kleinflugzeuge und Kleinhubschrauber sollten in einem angemessenen Verhältnis zum Sicherheitsrisiko stehen und nur für vom Cockpit getrennte Frachträume gelten. Da der Geltungsbereich von Anhang I Unterabschnitt B auf Kleinflugzeuge ausgeweitet wird, sollten einige bestehende Anforderungen dieses Unterabschnitts so geändert werden, dass deren Anwendbarkeit auf Großflugzeuge deutlich wird.

(7) Mit Wirkung vom 26. Februar 2021 wurde mit der Durchführungsverordnung (EU) 2020/1159 in Anhang I (Teil-26) der Verordnung (EU) 2015/640 ein neuer Punkt 26.205 eingefügt, wonach Betreiber von im gewerblichen Luftverkehr eingesetzten Großflugzeugen sicherstellen müssen, dass jedes Flugzeug, für das erstmals am oder nach dem 1. Januar 2025 ein individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wird, mit einem Pistenüberroll-Lageerfassungs- und Warnsystem (Runway Overrun Awareness and Alerting System, ROAAS) ausgestattet ist. Mehrere Inhaber von Musterzulassungen für Großflugzeuge sind mit Problemen in der Branche konfrontiert, die zu erheblichen Verzögerungen führen und sie daran hindern, neu hergestellte und mit einem zugelassenen ROAAS ausgerüstete Flugzeuge vor dem 1. Januar 2025 auszuliefern. Betreiber, die solche Flugzeuge abnehmen, werden die Anforderungen von Punkt 26.205 nicht erfüllen können. Daher sollte angesichts der derzeitigen Fähigkeiten der Branche und um Betreibern von Großflugzeugen die Aufrechterhaltung des Betriebs zu ermöglichen, der Geltungsbeginn von Punkt 26.205 verschoben werden. Diese Fristverschiebung dürfte keine wesentlichen Auswirkungen auf die Sicherheit haben.

(8) Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2020/1159 der Kommission wurde in Anhang I (Teil-26) der Verordnung (EU) 2015/640 der Punkt 26.157 mit Wirkung vom 26. August 2023 neu eingefügt. Gemäß dieser Bestimmung müssen alle in Betrieb befindlichen Großflugzeuge, die von der Agentur zugelassen und am oder nach dem 26. August 2023 im gewerblichen Luftverkehr eingesetzt wurden, die zusätzlichen Lufttüchtigkeitsanforderungen für den Umbau von Fracht- oder Gepäckräumen der Klasse D erfüllen. Da bei bestimmten Arten von Flugbetrieb bestimmte Großflugzeuge mit einer geringen Anzahl von Fluggastsitzen ein geringeres Risiko bergen, dass während des Fluges in ihrem Fracht- oder Gepäckraum der Klasse D ein Feuer ausbricht und unkontrollierbar wird, müssen zur Vermeidung einer unverhältnismäßigen und nicht kosteneffizienten Belastung der Betreiber dieser Flugzeuge diese jedoch von der Verpflichtung zur Einhaltung von Punkt 26.157 ausgenommen werden. Daher wurde mit der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1254 der Kommission ([5]) in Anlage 1 die „Liste der Flugzeugmodelle, für die einige Bestimmungen des Anhangs I (Teil-26) nicht gelten“ durch eine neue Liste ersetzt, die auch Muster und Modelle von Flugzeugen enthält, auf die Punkt 26.157 keine Anwendung findet. Darüber hinaus ergaben Untersuchungen, dass auch andere Muster von Großflugzeugen mit einer geringen Anzahl von Fluggastsitzen, die nicht in dieser Liste aufgeführt sind und die ein geringeres Risiko bergen, dass während des Fluges in ihrem Fracht- oder Gepäckraum der Klasse D ein Feuer ausbricht und unkontrollierbar wird, im Flugbetrieb (primär im Geschäftsflugbetrieb) eingesetzt werden könnten. Um eine unverhältnismäßige und nicht kosteneffiziente Belastung der Betreiber dieser Flugzeuge zu vermeiden, müssen Betreiber dieser Flugzeugmodelle daher ebenfalls von der Verpflichtung zur Einhaltung von Punkt 26.157 ausgenommen werden.

([4]) Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([5]) Durchführungsverordnung (EU) 2022/1254 der Kommission vom 19. Juli 2022 zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/640 hinsichtlich der Einführung neuer zusätzlicher Anforderungen an die Lufttüchtigkeit (ABl. L 191 vom 20.7.2022, S. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1254/oj).

(9) Mit Wirkung vom 26. Februar 2021 wurde mit der Durchführungsverordnung (EU) 2020/1159 in die Verordnung (EU) 2015/640 Anhang I (Teil-26) ein Punkt 26.370 neu eingefügt, der Betreiber bzw. Eigentümer dazu verpflichtet, zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von alternden Strukturen von Großflugzeugen ein Luftfahrzeug-Instandhaltungsprogramm nach Anhang I (Teil-M) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission ([6]) zu erstellen und die in jenem Punkt aufgeführten Elemente darin aufzunehmen. Allerdings fallen Luftfahrzeugeigentümer nicht in den Geltungsbereich der Verordnung (EU) 2015/640 und Betreiber sollten nicht unmittelbar verpflichtet sein, ein Instandhaltungsprogramm für die betreffenden Flugzeuge zu erstellen, da dieses Programm von der für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständigen Organisation entwickelt wird. Punkt 26.370 sollte daher nur für Betreiber gelten, die sicherstellen müssen, dass das Instandhaltungsprogramm die geforderten Elemente enthält, ohne diese zu verpflichten, dieses Programm selbst auszuarbeiten.

(10) Darüber hinaus sollte Punkt 26.370 nicht ausdrücklich auf Anhang I (Teil-M) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 Bezug nehmen, da der Geltungsbereich von Teil-M nicht alle Großflugzeuge umfasst, die von in den Geltungsbereich der Verordnung (EU) 2015/640 fallenden Betreibern betrieben werden und auf die Punkt 26.370 zutrifft.

(11) Andere Anforderungen der Verordnung (EU) 2015/640, die sich auf Punkt 26.370 beziehen, sollten geändert werden, damit sichergestellt ist, dass die Anweisungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit vom Inhaber der Konstruktionsgenehmigung allen bekannten Betreibern der betroffenen Flugzeuge und auf Antrag jeder anderen Person, die zur Einhaltung dieser Anweisungen verpflichtet ist, einschließlich der für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständigen Organisationen, zur Verfügung gestellt werden.

(12) Der zweite Satz der Begriffsbestimmung für das Programm zur Korrosionsprävention und -kontrolle in Artikel 2 Buchstabe g sollte gestrichen werden, da er nicht Teil der Begriffsbestimmung ist und der Inhalt dieses Satzes bereits in der Verordnung (EU) 2015/640 Anhang I (Teil-26) Punkt 26.304 sowie in Punkt CS 26.370 Buchstabe k der Zulassungsspezifikationen für zusätzliche Lufttüchtigkeitsspezifikationen für den Flugbetrieb (CS-26) enthalten ist.

(13) Sonstige Anforderungen, z. B. in Bezug auf alternde Flugzeugstrukturen, sollten präzisiert werden. Darüber hinaus sollten Verweise auf erhebliche Änderungen und auf Luftfahrzeuge mit Turbinenantrieb aufgrund ihrer Redundanz in Bezug auf den Geltungsbereich der ergänzenden Musterzulassung bzw. die Definition von Großflugzeugen gestrichen werden.

(14) Die in dieser Verordnung festgelegten Maßnahmen beruhen auf der Stellungnahme Nr. 05/2024 ([7]), die von der Agentur nach Artikel 75 Absatz 2 Buchstaben b sowie Artikel 76 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 abgegeben wurde.

(15) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des nach Artikel 127 der Verordnung (EU) 2018/1139 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EU) 2015/640 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Diese Verordnung gilt für

a) Betreiber von

i) in einem Mitgliedstaat eingetragenen Luftfahrzeugen, soweit nicht dieser Mitgliedstaat seine Zuständigkeiten gemäß dem Abkommen von Chicago auf ein Drittland übertragen hat und das Luftfahrzeug von einem Luftfahrzeugbetreiber eines Drittlands betrieben wird;

([6]) Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. L 362 vom 17.12.2014, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1321/oj).

([7]) Stellungnahme 05/2024 der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit vom 21. Juni 2024, Teil-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) in einem Drittland eingetragenen Luftfahrzeugen, die von einem Luftfahrzeugbetreiber betrieben werden, der in dem Gebiet, auf das die Verträge Anwendung finden, niedergelassen oder ansässig ist oder dort seinen Hauptgeschäftssitz hat;

b) Inhaber einer Musterzulassung, einer eingeschränkten Musterzulassung, einer ergänzenden Musterzulassung, einer Genehmigung für eine Konstruktionsänderung oder einer Genehmigung für ein Reparaturverfahren, die von der Agentur nach der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission (*)erteilt wurde oder als nach Artikel 3 jener Verordnung erteilt gilt;

c) Antragsteller, die den Antrag auf Erteilung einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung für ein Großflugzeug vor dem 1. Januar 2019 gestellt haben und denen die Zulassung nach dem 26. August 2020 erteilt wurde, sofern in Anhang I (Teil-26) angegeben.

_____

(*) Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission vom 3. August 2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (ABl. L 224 vom 21.8.2012, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj).“

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Die Buchstaben b bis ca erhalten folgende Fassung:

„b) ‚Großflugzeug‘ (large aeroplane): ein Flugzeug, das in seiner Zertifizierungsgrundlage die Zertifizierungsspezifikationen für Großflugzeuge ‚CS-25‘ oder eine gleichwertige Spezifikation ausweist.

ba) ‚Kleinflugzeug‘ (small aeroplane): ein Flugzeug, das in seiner Zertifizierungsgrundlage die Zertifizierungsspezifikationen für Flugzeuge der Normalkategorie ‚CS-23‘ oder eine gleichwertige Spezifikation ausweist.

c) ‚Großhubschrauber‘ (large helicopter): ein Hubschrauber, der in seiner Zertifizierungsgrundlage die Zertifizierungsspezifikationen für große Drehflügler ‚CS-29‘ oder eine gleichwertige Spezifikation ausweist.

ca) ‚Kleinhubschrauber‘ (small helicopter): ein Hubschrauber, der in seiner Zertifizierungsgrundlage die Zertifizierungsspezifikationen für kleine Drehflügler ‚CS-27‘ oder eine gleichwertige Spezifikation ausweist.“

b) Buchstabe g erhält folgende Fassung:

„g) ‚Programm zur Korrosionsprävention und -kontrolle‘ (Corrosion Prevention and Control Programme, CPCP): ein Dokument, das einen systematischen Ansatz für die Prävention und Kontrolle von Korrosion in der Primärstruktur eines Flugzeugs darlegt, der grundlegende korrosionsspezifische Aufgaben, einschließlich Inspektionen, unter diese Aufgaben fallende Bereiche, festgelegte Korrosionswerte und Compliance-Zeiten (Interventionsschwellen und Wiederholungsintervalle) umfasst.“

c) Die Buchstaben i und j erhalten folgende Fassung:

„i) ‚Basisstruktur‘ (baseline structure): die im Rahmen der Musterzulassung oder eingeschränkten Musterzulassung für das betreffende Flugzeugmodell konstruierte Struktur (d. h. die Konfiguration des Flugzeugmodells „wie geliefert“).

j) ‚Ermüdungskritische Basisstruktur‘ (Fatigue-Critical Baseline Structure, FCBS): die Basisstruktur eines Flugzeugs, die vom Inhaber der Musterzulassung oder der eingeschränkten Musterzulassung als ermüdungskritisch eingestuft ist.“

d) Die Buchstaben m und n erhalten folgende Fassung:

„m) ‚Schadenstoleranzinspektion‘ (Damage Tolerance Inspection, DTI): eine dokumentierte Inspektionsanforderung oder sonstige Instandhaltungsmaßnahme nach Anhang I (Teil-26), die vom Inhaber der Musterzulassung, der eingeschränkten Musterzulassung, der ergänzenden Musterzulassung oder einer bestehenden Genehmigung für eine erhebliche Änderung als Ergebnis einer Schadenstoleranzbewertung entwickelt wurde und die die zu inspizierenden Bereiche, die Inspektionsmethode, die Inspektionsverfahren (einschließlich der aufeinanderfolgenden Inspektionsschritte und der Kriterien für die Abnahme und Ablehnung), die Inspektionsschwelle und die mit diesen Inspektionen verbundenen Wiederholungsintervalle umfasst, gegebenenfalls auch die Spezifikation von Instandhaltungsmaßnahmen wie Austausch, Reparatur oder Änderung.

n) ‚Leitlinien für die Reparaturbewertung‘ (Repair Evaluation Guideline, REG): vom Inhaber der Musterzulassung oder der eingeschränkten Musterzulassung nach Anhang I (Teil-26) Punkt 26.309 festgelegte Vorgehensweisen und Umsetzungszeitpläne für die Durchführung von Erhebungen für Reparaturen, die sich auf ermüdungskritische Strukturen auswirken, damit bei allen einschlägigen Reparaturen die Aufrechterhaltung der strukturellen Integrität gewährleistet ist.“

3. Artikel 3 wird gestrichen.

4. Anhang I (Teil-26) wird gemäß dem Anhang dieser Verordnung geändert.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 29. November 2024

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG

Anhang I der Verordnung (EU) 2015/640 wird wie folgt geändert:

1. Das Inhaltsverzeichnis erhält folgende Fassung:

„INHALT

UNTERABSCHNITT A —
ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

26.10 Zuständige Behörde

26.20 Zeitweiser Ausfall von Ausrüstung

26.30 Nachweis der Compliance

UNTERABSCHNITT B —
GROßFLUGZEUGE

26.50 Sitze, Liegesitze, Sicherheitsgurte und Gurtsysteme

26.60 Notlandung — dynamische Bedingungen

26.100 Lage der Notausgänge

26.105 Zugang zu den Notausausgängen

26.110 Kennzeichnung der Notausausgänge

26.120 Innennotbeleuchtung und Betrieb der Notbeleuchtung

26.150 Innenausstattung der Kabine

26.155 Entflammbarkeit der Innenauskleidung des Frachtraums

26.156 Wärme- und Schalldämmstoffe

26.157 Umbau von Laderäumen der Klasse D

26.160 Brandschutz in den Toilettenräumen

26.170 Feuerlöschanlagen

26.175 Laderaum-Brandschutz

26.200 Akustisches Warnsignal für die Fahrwerksposition

26.201 Reifendruck

26.205 Pistenüberroll-Lageerfassungs- und Warnsysteme

26.250 Cockpit-Türbetriebssysteme — Ausfall eines Flugbesatzungsmitglieds

26.300 Programm für die Aufrechterhaltung der strukturellen Integrität für alternde Flugzeugstrukturen — allgemeine Anforderungen

26.301 Compliance-Plan für Inhaber von (eingeschränkten) Musterzulassungen

26.302 Bewertung von Ermüdung und Schadenstoleranz

26.303 Gültigkeitsgrenze

26.304 Programm zur Korrosionsprävention und -kontrolle

26.305 Gültigkeit des Programms für die Aufrechterhaltung der strukturellen Integrität

26.306 Ermüdungskritische Basisstrukturen

26.307 Schadenstoleranzdaten für bestehende Änderungen ermüdungskritischer Strukturen

26.308 Schadenstoleranzdaten für bestehende Reparaturen ermüdungskritischer Strukturen

26.309 Leitlinien für die Reparaturbewertung

26.330 Schadenstoleranzdaten für bestehende ergänzende Musterzulassungen, sonstige bestehende erhebliche Änderungen und bestehende Reparaturen, die sich auf diese ergänzenden Musterzulassungen oder Änderungen auswirken

26.331 Compliance-Plan für Inhaber von ergänzenden Musterzulassungen

26.332 Feststellung von Änderungen, die sich auf ermüdungskritische Strukturen auswirken

26.333 Schadenstoleranzdaten für ergänzende Musterzulassungen und Reparaturen gegenüber solchen ergänzenden Musterzulassungen, die am oder nach dem 1. September 2003 genehmigt wurden

26.334 Schadenstoleranzdaten für ergänzende Musterzulassungen sowie sonstige bestehende erhebliche Änderungen und Reparaturen, die sich auf solche ergänzenden Musterzulassungen oder Änderungen auswirken, die vor dem 1. September 2003 genehmigt wurden

26.370 Instandhaltungsprogramm

UNTERABSCHNITT C —
HUBSCHRAUBER

26.400 Feuerlöschanlagen

26.405 Laderaum-Brandschutz

26.410 Unterwasser-Bedienelemente für den Notfall

26.415 Notausstiege unter Wasser

26.420 Notfallausrüstung für den Flug über Wasser

26.425 Bestimmung zum nachgewiesenen Seegang

26.430 Beständigkeit eines Notschwimmsystems gegen Beschädigung

26.431 Bestimmung der Robustheit der Konstruktion von Notschwimmsystemen

26.435 Automatische Auslösung eines Notschwimmsystems

26.440 Absturzsicherheit von Kraftstoffsystemen

Anlage 1 — Liste der Flugzeugmodelle, für die einige Bestimmungen des Anhangs I (Teil-26) nicht gelten“

2. Punkt 26.10 erhält folgende Fassung:

„**26.10 Zuständige Behörde**

a) Für die Zwecke dieses Anhangs gilt als zuständige Behörde, der gegenüber der Betreiber nachweisen muss, dass sein bereits konstruktionszertifiziertes Luftfahrzeug den Anforderungen dieses Anhangs genügt, die Behörde, die für die Aufsicht über den betreffenden Betreiber zuständig ist oder die Agentur, wenn die Zuständigkeit für die Aufsicht über den Betreiber nach Artikel 64 oder 65 der Verordnung (EU) 2018/1139 der Agentur übertragen wurde.

b) Für die Zwecke dieses Anhangs ist die Agentur die zuständige Behörde, der gegenüber ein Inhaber einer Musterzulassung (TC), eingeschränkten Musterzulassung (RTC), ergänzenden Musterzulassung (STC) und einer Genehmigung für eine Konstruktionsänderung oder eines Reparaturverfahrens nachweisen muss, dass die Anforderungen dieses Anhangs erfüllt sind.“

3. Punkt 26.30 erhält folgende Fassung:

„**26.30 Nachweis der Compliance**

a) Nach Artikel 76 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2018/1139 erstellt die Agentur Zertifizierungsspezifikationen als Standardnachweis für die Einhaltung dieses Anhangs. Die Zertifizierungsspezifikationen müssen so detailliert und konkret sein, dass ihnen die Bedingungen für den Nachweis der Einhaltung der Anforderungen dieses Anhangs entnommen werden können.

b) Luftfahrzeugbetreiber und Inhaber einer Musterzulassung, einer eingeschränkten Musterzulassung, einer ergänzenden Musterzulassung, einer Genehmigung für eine Konstruktionsänderung oder ein Reparaturverfahren können die Einhaltung der Anforderungen dieses Anhangs nachweisen, indem sie eine der folgenden Bedingungen erfüllen:

i) Sie genügen den von der Agentur nach Buchstabe a herausgegebenen Spezifikationen oder den von der Agentur nach Anhang I (Teil-21) Punkt 21.B.70 der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 herausgegebenen gleichwertigen Zertifizierungsspezifikationen.

ii) Sie genügen den technischen Standards, die ein gleichwertiges Sicherheitsniveau wie die in diesen Zertifizierungsspezifikationen enthaltenen Standards bieten.

c) Inhaber einer Musterzulassung, einer eingeschränkten Musterzulassung, einer ergänzenden Musterzulassung oder einer Genehmigung für eine Konstruktionsänderung oder ein Reparaturverfahren müssen jedem bekannten Betreiber der betreffenden Luftfahrzeuge und auf Antrag jeder anderen Person die den Nachweis der Einhaltung dieser Anweisungen erbringen muss, darunter auch den Organisationen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, jede Änderung der für die Zwecke der Einhaltung dieses Anhangs entwickelten Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (Instructions for Continued Airworthiness, ICA) zur Verfügung stellen. Für die Zwecke dieser Verordnung umfassen die ICA auch Schadenstoleranzinspektionen (DTI), Leitlinien für die Schadensbewertung (REG), ein Basis-Programm zur Korrosionsprävention und -kontrolle (CPCP) und eine Liste der ermüdungskritischen Strukturen (FCS) sowie die Abschnitte über Beschränkungen der Lufttüchtigkeit (ALS).“

4. Die Überschrift von Unterabschnitt B erhält folgende Fassung:

„UNTERABSCHNITT B — FLUGZEUGE“

5. Punkt 26.100 erhält folgende Fassung:

„**26.100 Lage der Notausgänge**

Mit Ausnahme von Großflugzeugen mit einer Notausgangskonfiguration, die vor dem 1. April 1999 eingebaut und genehmigt wurde, müssen Betreiber von im gewerblichen Luftverkehr eingesetzten Großflugzeugen mit einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl von über 19 und einem oder mehreren deaktivierten Notausgängen sicherstellen, dass die Abstände zwischen den übrigen Ausgängen eine effiziente Räumung ermöglichen.“

6. Punkt 26.156 erhält folgende Fassung:

„**26.156 Wärme- und Schalldämmstoffe**

Betreiber von im gewerblichen Luftverkehr eingesetzten Großflugzeugen, deren Musterzulassung am oder nach dem 1. Januar 1958 erteilt wurde, müssen Folgendes gewährleisten:

a) Bei Großflugzeugen, deren erstes individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis vor dem 18. Februar 2021 ausgestellt wurde, müssen beim Ersetzen von Wärme- oder Schalldämmstoffen am oder nach dem 18. Februar 2021 die neuen Dämmstoffe einen Feuerwiderstand aufweisen, der das Risiko einer Ausbreitung von Flammen im Flugzeug verhindert oder verringert.

b) Bei Großflugzeugen, deren erstes individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis am oder nach dem 18. Februar 2021 ausgestellt wurde, müssen die Wärme- und Schalldämmstoffe einen Feuerwiderstand aufweisen, der das Risiko einer Ausbreitung von Flammen im Flugzeug verhindert oder verringert.

c) Bei Großflugzeugen, deren erstes individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis am oder nach dem 18. Februar 2021 ausgestellt wurde und die über eine Fluggastkapazität von mindestens 20 Fluggästen verfügen, müssen die in die untere Hälfte des Flugzeugs eingebauten Wärme- und Schalldämmstoffe (auch das Material zur Befestigung der Dämmung am Flugzeugrumpf) einen Feuerwiderstand aufweisen, der das Eindringen von Flammen in das Flugzeug nach einem Unfall verhindert oder dieses Risiko verringert und dafür sorgt, dass in der Kabine für die zur Evakuierung des Flugzeugs benötigte Zeit Bedingungen herrschen, die ein Überleben ermöglichen.“

7. Punkt 26.157 erhält folgende Fassung:

„**26.157 Umbau von Laderäumen der Klasse D**

Betreiber von im gewerblichen Luftverkehr eingesetzten Großflugzeugen, deren Musterzulassung am oder nach dem 1. Januar 1958 erteilt wurde, müssen Folgendes gewährleisten:

a) Bei Großflugzeugen, die im Betrieb auch Fluggäste befördern, entspricht jeder Fracht- oder Gepäckraum der Klasse D unabhängig von seinem Volumen den für einen Laderaum der Klasse C geltenden Zertifizierungsspezifikationen.

b) Bei Großflugzeugen, die im Betrieb nur Fracht befördern, entspricht jeder Frachtraum der Klasse D unabhängig von seinem Volumen den für einen Laderaum der Klasse C oder der Klasse E geltenden Zertifizierungsspezifikationen.

Dieser Punkt gilt nicht für Betreiber eines in Anlage 1 Tabelle A.1 dieses Anhangs aufgeführten Flugzeugmodells.“

8. Folgender Punkt 26.175 wird eingefügt:

„**26.175 Laderaum-Brandschutz**

a) Bei Großflugzeugen sowie bei Kleinflugzeugen mit einem Starthöchstgewicht (MTOW) von mehr als 5 700 kg (12 500 lb), für die das individuelle Lufttüchtigkeitszeugnis erstmals am oder nach dem 1. Januar 2025 ausgestellt wird, müssen die Inhaber

— einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung oder

— einer ergänzenden Musterzulassung oder von Genehmigungen für eine Konstruktionsänderung, sofern sich die Änderung auf die Brandschutzfähigkeiten des Frachtraums des Flugzeugs bezieht,

allen bekannten Betreibern solcher Flugzeuge die Informationen über die Konstruktionsmerkmale des Flugzeugs im Zusammenhang mit den Brandschutzfähigkeiten des Frachtraums zur Verfügung stellen.

b) Bei Kleinflugzeugen mit einem Starthöchstgewicht von 5 700 kg oder weniger (12 500 lb), die mit mindestens einem vom Cockpit getrennten Frachtraum ausgerüstet sind und für die das individuelle Lufttüchtigkeitszeugnis erstmals am oder nach dem 1. Januar 2025 ausgestellt wird, müssen die Inhaber

— einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung oder

— einer ergänzenden Musterzulassung oder von Genehmigungen für eine Konstruktionsänderung, sofern sich die Änderung auf die Brandschutzfähigkeiten des Frachtraums des Flugzeugs bezieht,

allen bekannten Betreibern solcher Flugzeuge Informationen über die Konstruktionsmerkmale des Flugzeugs im Zusammenhang mit den Brandschutzfähigkeiten des Frachtraums für alle vom Cockpit getrennten Frachträume zur Verfügung stellen.

c) Die nach den Buchstaben a und b bereitgestellten Informationen müssen so detailliert sein, dass die Betreiber bei der Durchführung einer Risikobewertung für die Beförderung von Gütern im Frachtraum unterstützt werden.

Die Informationen müssen geeigneter Flugzeugdokumentation zu entnehmen sein, die den Betreibern zur Verfügung gestellt wird und für das für die Durchführung der Risikobewertung zuständige Personal des Betreibers leicht zu erkennen ist.

d) Der Inhaber der Konstruktionsgenehmigung, der die Informationen nach Buchstabe a oder b zur Verfügung stellen muss, muss allen bekannten Betreibern der von der Änderung betroffenen Flugzeuge auch Änderungen dieser Informationen zur Verfügung stellen."

9. In Punkt 26.205 erhält Buchstabe a folgende Fassung:

„a) Betreiber von im gewerblichen Luftverkehr eingesetzten Großflugzeugen müssen sicherstellen, dass jedes Großflugzeug, für das erstmals am oder nach dem 1. Juli 2026 ein individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wird, mit einem Pistenüberroll-Lageerfassungs- und Warnsystem ausgestattet ist."

10. Punkt 26.300 erhält folgende Fassung:

„**26.300 Programm für die Aufrechterhaltung der strukturellen Integrität für alternde Flugzeugstrukturen — allgemeine Anforderungen**

a) Inhaber einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung für ein am oder nach dem 1. Januar 1958 zugelassenes Großflugzeug, für das eine Musterzulassung vor dem 1. Januar 2019 beantragt wurde, müssen ein Programm für die Aufrechterhaltung der strukturellen Integrität für alternde Flugzeugstrukturen festlegen, das den Anforderungen der Punkte 26.301 bis 26.309 genügt.

b) Buchstabe a gilt nicht für ein Großflugzeugmodell, für das vor dem 26. Februar 2021 eine Musterzulassung erteilt wurde und das eine der folgenden Bedingungen erfüllt:

i) Es ist in Tabelle A.1 der Anlage 1 zu diesem Anhang aufgeführt.

ii) Es wird nach dem 26. Februar 2021 nicht mehr betrieben.

iii) Es wurde nicht für den zivilen Flugbetrieb mit einer Nutzlast oder Fluggästen zugelassen.

iv) Für das Flugzeug wurde entsprechend den Schadenstoleranzanforderungen vor dem 26. Februar 2021 eine eingeschränkte Musterzulassung mit der Maßgabe erteilt, dass 75 % seiner maximalen Nutzungsdauer (Design Service Goal) nicht überschritten werden und es primär für den Herstellungsbetrieb des Genehmigungsinhabers eingesetzt wird.

v) Für das Flugzeug wurde eine eingeschränkte Musterzulassung erteilt und es wurde hauptsächlich für die Brandbekämpfung konstruiert.

Die Ausnahmen nach Buchstabe b Ziffern ii bis v gelten erst, nachdem der Inhaber einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung der Agentur vor dem 27. Mai 2021 eine Liste zur Genehmigung vorgelegt hat, in der er das Flugzeugmuster, die Modelle, Varianten oder Seriennummern sowie Informationen zur Untermauerung der Gründe für die Aufnahme des Flugzeugs in die Liste aufgeführt hat.

c) Im Falle eines Modells eines Großflugzeugs, für das vor dem 26. Februar 2021 erstmals eine Musterzulassung erteilt wurde, und sofern kein am und nach dem 26. Februar 2022 in Betrieb befindliches Flugzeug dieses Modells einer Änderung oder Reparatur unterzogen wurde bzw. wird, gelten Punkt 26.307 Buchstabe a Ziffern ii und iii sowie Punkt 26.308 Buchstabe a Ziffer ii nicht, wenn der Inhaber einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung der Agentur vor dem 26. Februar 2022 die Liste aller Änderungen und Reparaturen zur Genehmigung vorlegt hat."

11. In Punkt 26.301 erhält der einleitende Satz von Buchstabe a folgende Fassung:

„Inhaber einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung für ein am oder nach dem 1. Januar 1958 zugelassenes Großflugzeug, für das die Musterzulassung vor dem 1. Januar 2019 beantragt wurde, müssen"

12. In Punkt 26.302 erhält Buchstabe a folgende Fassung:

„a) Inhaber einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung für ein Großflugzeug, das für die Beförderung von 30 Fluggästen oder mehr oder eine Nutzlastkapazität von 3 402 kg (7 500 lb) oder mehr am oder nach dem 1. Januar 1958 zugelassen wurde und dessen Musterzulassung vor dem 1. Januar 2019 beantragt wurde, müssen eine Bewertung der Ermüdung und Schadenstoleranz der Flugzeugstruktur durchführen und die DTI entwickeln, mit der sich über die gesamte Lebensdauer des Flugzeugs hinweg ein ermüdungsbedingter Totalausfall vermeiden lässt."

13. Die Punkte 26.303 bis 26.309 erhalten folgende Fassung:

„**26.303 Gültigkeitsgrenze**

a) Inhaber einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung für ein am oder nach dem 1. Januar 1958 zugelassenes Großflugzeug, für das die Musterzulassung vor dem 1. Januar 2019 beantragt wurde und das mit einem Starthöchstgewicht (MTOW) von über 34 019 kg (75 000 lb) zugelassen wurde, müssen

i) eine Gültigkeitsgrenze (LOV) festlegen und den ALS durch Aufnahme dieser LOV entsprechend ändern,

ii) bestehende und neue Instandhaltungsmaßnahmen ermitteln, die Einfluss auf die LOV haben, und Serviceinformationen entwickeln, die für die Durchführung dieser Instandhaltungsmaßnahmen benötigt werden, sowie der Agentur die Serviceinformationen für die Instandhaltungsmaßnahmen entsprechend dem mit dieser verbindlich vereinbarten Zeitplan übermitteln.

Die für die Zwecke der Festlegung der LOV zu bewertenden Konfigurationen der Flugzeugstruktur müssen alle Modellvarianten und abgeleiteten Versionen umfassen, die im Rahmen der Musterzulassung vor dem 26. Februar 2021 genehmigt wurden, sowie jede strukturelle Änderung und jeden Austausch von strukturellen Konfigurationen dieser Flugzeuge, die auf der Grundlage einer vor dem 26. Februar 2021 herausgegebenen Lufttüchtigkeitsanweisung vorgenommen werden müssen.

Abweichend von Ziffer ii sind Inhaber einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung für ein Großflugzeug nicht verpflichtet, Serviceinformationen für eine Instandhaltungsmaßnahme für ein Modell eines Großflugzeugs zu erstellen und der Agentur vorzulegen, das nach dem für die Vorlage der Serviceinformationen dieser Instandhaltungsmaßnahme vorgesehenen Zeitpunkt nicht mehr betrieben wird. Damit diese Ausnahme wirksam wird, muss der Inhaber einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung die Agentur spätestens an dem Tag hiervon unterrichten, an dem der Betrieb mit dem betreffenden Flugzeugmodell eingestellt wird.

b) Inhaber der Musterzulassung oder der eingeschränkten Musterzulassung müssen der Agentur vor Ablauf der in den Ziffern i, ii und iii festgelegten Fristen die nach Buchstabe a festgelegte LOV und die in jenem Buchstaben genannte Änderung des ALS zusammen mit dem verbindlichen Zeitplan zur Genehmigung vorlegen:

i) Im Falle ermüdungskritischer Strukturen mit einer Zertifizierungsgrundlage, die keine Schadenstoleranzbewertung umfasst, vor dem 26. August 2022,

ii) im Falle von Flugzeugstrukturen, die zum Zeitpunkt des Geltungsbeginns dieser Änderungsverordnung einen vollständigen Ermüdungstest durchlaufen, vor dem 26. Februar 2026,

iii) bei allen anderen Flugzeugstrukturen vor dem 26. Februar 2025.

c) Antragsteller für den Erwerb einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung nach Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c für ein Großflugzeug mit einem Starthöchstgewicht (MTOW) von mehr als 34 019 kg (75 000 lb) müssen

i) eine LOV festlegen und diese in den ALS aufnehmen,

ii) bestehende und neue Instandhaltungsmaßnahmen ermitteln, die Einfluss auf die LOV haben, und Serviceinformationen entwickeln, die für die Durchführung dieser Instandhaltungsmaßnahmen benötigt werden, sowie der Agentur die Serviceinformationen für die Instandhaltungsmaßnahmen entsprechend dem mit dieser verbindlich vereinbarten Zeitplan übermitteln.

d) Antragsteller für den Erwerb einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung nach Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c müssen der Agentur die nach Buchstabe c festgelegte LOV und den in jenem Buchstaben genannten ALS zusammen mit dem verbindlichen Zeitplan zur Genehmigung wie folgt vorlegen:

i) vor dem von der Agentur im Plan des Antragstellers genehmigten Datum für den Abschluss von Tests und Analysen aller Flugzeugstrukturen, die für die Festlegung der LOV neue vollständige Ermüdungstests erfordern,

ii) bei allen anderen Flugzeugstrukturen vor dem 26. Februar 2025.

26.304 Programm zur Korrosionsprävention und -kontrolle

a) Inhaber einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung für ein am oder nach dem 1. Januar 1958 zugelassenes Großflugzeug, für das die Musterzulassung vor dem 1. Januar 2019 beantragt wurde, müssen ein Basis-Programm zur Korrosionsprävention und -kontrolle (CPCP) festlegen.

b) Sofern das Basis-CPCP nach Buchstabe a nicht bereits von der Agentur nach Anhang I (Teil-21) Punkt 21.A.3B Buchstabe c Nummer 1 der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 oder in einem von der Agentur genehmigten Bericht des Gremiums für die Überprüfung der Instandhaltung (MRBR) genehmigt wurde, muss der Inhaber einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung der Agentur das CPCP vor dem 26. Februar 2023 zur Genehmigung vorlegen.

c) Antragsteller für den Erwerb einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung nach Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c für ein Großflugzeug müssen vor der Ausstellung einer Musterzulassung ein Basis-CPCP festlegen.

26.305 Gültigkeit des Programms für die Aufrechterhaltung der strukturellen Integrität

a) Inhaber einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung für ein am oder nach dem 1. Januar 1958 zugelassenes Großflugzeug, für das die Musterzulassung vor dem 1. Januar 2019 beantragt wurde, müssen ein Verfahren festlegen und umsetzen, mit dem gewährleistet wird, dass das Programm für die Aufrechterhaltung der strukturellen Integrität über die Betriebsdauer des Flugzeugs hinweg unter Berücksichtigung der Service-Erfahrung und des laufenden Betriebs gültig bleibt.

b) Inhaber einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung müssen der Agentur vor dem 26. Februar 2023 eine Beschreibung des Verfahrens nach Buchstabe a zur Genehmigung vorlegen. Inhaber einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung müssen das Verfahren innerhalb von 6 Monaten nach Genehmigung durch die Agentur durchführen.

c) Antragsteller für den Erwerb einer Musterzulassung oder eingeschränkten Musterzulassung nach Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c für ein Großflugzeug müssen ein Verfahren festlegen und umsetzen, mit dem gewährleistet wird, dass das Programm für die Aufrechterhaltung der strukturellen Integrität über die Betriebsdauer des Flugzeugs hinweg unter Berücksichtigung der Service-Erfahrung und des laufenden Betriebs gültig bleibt. Sie müssen der Agentur vor dem 26. Februar 2023 oder vor der Ausstellung der Musterzulassung, je nachdem welcher Zeitpunkt später liegt, eine Beschreibung des Verfahrens zur Genehmigung vorlegen und das Verfahren innerhalb von 6 Monaten nach der Genehmigung durch die Agentur durchführen.

26.306 Ermüdungskritische Basisstrukturen

a) Inhaber einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung für ein Großflugzeug, das für die Beförderung von 30 Fluggästen oder mehr oder eine Nutzlastkapazität von 3 402 kg (7 500 lb) oder mehr am oder nach dem 1. Januar 1958 zugelassen wurde und für das die Musterzulassung vor dem 1. Januar 2019 beantragt wurde, müssen die ermüdungskritischen Basisstrukturen (FCBS) für alle in der Musterzulassung oder eingeschränkten Musterzulassung enthaltenen Flugzeugmodellvarianten und abgeleiteten Versionen angeben und auflisten.

b) Inhaber einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung müssen der Agentur die in Buchstabe a genannte Liste der Strukturen vor dem 26. August 2021 zur Genehmigung vorlegen.

c) Nachdem die Agentur die in Buchstabe a genannte Liste genehmigt hat, müssen die Inhaber einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung diese Liste den zur Einhaltung von Punkt 26.330 verpflichteten Inhabern einer ergänzenden Musterzulassung oder einer Genehmigung für erhebliche Änderungen sowie allen bekannten Betreibern solcher Flugzeuge und auf Antrag den für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständigen Organisationen zur Unterstützung der zur Einhaltung von Punkt 26.370 verpflichteten Betreiber zur Verfügung stellen.

d) Antragsteller nach Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c für den Erwerb einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung für ein Großflugzeug, das für die Beförderung von 30 Fluggästen oder mehr oder eine Nutzlastkapazität von 3 402 kg
(7 500 lb) oder mehr zugelassen werden soll, müssen die ermüdungskritischen Basisstrukturen (FCBS) für alle in der Musterzulassung oder eingeschränkten Musterzulassung enthaltenen Flugzeugmodellvarianten und abgeleiteten Versionen angeben und auflisten. Sie müssen der Agentur vor dem 26. August 2021 oder vor der Ausstellung der Musterzulassung, je nachdem welcher Zeitpunkt später liegt, die Liste dieser Strukturen zur Genehmigung vorlegen.

e) Nachdem die Agentur die in Buchstabe d genannte Liste genehmigt hat, müssen die Inhaber einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung nach Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c die Liste allen bekannten Betreibern solcher Flugzeuge und auf Antrag den für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständigen Organisationen zur Unterstützung der zur Einhaltung von Punkt 26.370 verpflichteten Betreiber zur Verfügung stellen.

26.307 Schadenstoleranzdaten für bestehende Änderungen ermüdungskritischer Strukturen

a) Inhaber einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung für ein Großflugzeug, das für die Beförderung von 30 Fluggästen oder mehr oder eine Nutzlastkapazität von 3 402 kg (7 500 lb) oder mehr am oder nach dem 1. Januar 1958 zugelassen wurde, müssen im Falle von am 26. Februar 2021 bestehenden Änderungen und ermüdungskritischen modifizierten Strukturen (FCMS)

   i) bestehende Konstruktionsänderungen überprüfen und alle Änderungen mit Auswirkungen auf die FCBS nach Punkt 26.306 ermitteln,

   ii) für jede nach Ziffer i ermittelte Änderung jegliche zugehörige FCMS ermitteln,

   iii) für jede nach Ziffer i ermittelte Änderung eine Schadenstoleranzbewertung vornehmen und die zugehörigen DTI festlegen und dokumentieren.

b) Inhaber einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung müssen der Agentur die Liste aller nach Buchstabe a Ziffer ii ermittelten FCMS vor dem 26. Februar 2022 zur Genehmigung vorlegen.

c) Inhaber einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung müssen der Agentur die Daten der Schadenstoleranz, auch der DTI, die sich aus der nach Buchstabe a Ziffer iii durchgeführten Bewertung ergeben haben, vor dem 26. August 2022 zur Genehmigung vorlegen.

d) Nachdem die Agentur die nach Buchstabe b vorgelegte FCMS-Liste genehmigt hat, müssen die Inhaber einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung diese Liste den zur Einhaltung von Punkt 26.330 verpflichteten Inhabern einer ergänzenden Musterzulassung oder einer Genehmigung für erhebliche Änderungen sowie allen bekannten Betreibern solcher Flugzeuge und auf Antrag den für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständigen Organisationen zur Unterstützung der zur Einhaltung von Punkt 26.370 verpflichteten Betreiber zur Verfügung stellen.

26.308 Schadenstoleranzdaten für bestehende Reparaturen ermüdungskritischer Strukturen

a) Inhaber einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung für ein Großflugzeug, das für die Beförderung von 30 Fluggästen oder mehr oder eine Nutzlastkapazität von 3 402 kg (7 500 lb) oder mehr am oder nach dem 1. Januar 1958 zugelassen wurde, müssen im Falle von am 26. Februar 2021 bestehenden und veröffentlichten Reparaturen

   i) die Reparaturdaten überprüfen und jede in den Daten spezifizierte Reparatur ermitteln, die sich auf die nach Punkt 26.306 Buchstabe a und Punkt 26.307 Buchstabe a Ziffer ii ermittelten FCBS und FCMS auswirkt;

ii) eine Schadenstoleranzbewertung für jede nach Ziffer i ermittelte Reparatur durchführen, sofern dies nicht bereits erfolgt ist.

b) Inhaber einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung müssen der Agentur die Daten der Schadenstoleranz, auch der DTI, die sich aus der nach Buchstabe a Ziffer ii durchgeführten Bewertung ergeben haben, vor dem 26. Mai 2022 zur Genehmigung vorlegen, sofern die Genehmigung nicht bereits vor dem 26. August 2022 nach Anhang I (Teil 21) Punkt 21.A.435 Buchstabe b Nummer 2 der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 erteilt wurde.

26.309 Leitlinien für die Reparaturbewertung

a) Inhaber einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung für ein Großflugzeug, das für die Beförderung von 30 Fluggästen oder mehr oder eine Nutzlastkapazität von 3 402 kg (7 500 lb) oder mehr am oder nach dem 1. Januar 1958 zugelassen wurde und für das die Musterzulassung oder eingeschränkte Musterzulassung vor dem 11. Januar 2008 erteilt wurde, müssen Leitlinien für die Reparaturbewertung (REG) entwickeln und darin Folgendes festlegen:

i) ein Verfahren für die Durchführung von Erhebungen, mit denen sich feststellen lässt, welche Flugzeuge betroffen sind, und mit denen alle bestehenden Reparaturen ermittelt und dokumentiert werden können, die sich auf nach Punkt 26.306 Buchstabe a und Punkt 26.307 Buchstabe a Ziffer ii ermittelte ermüdungskritische Strukturen auswirken,

ii) ein Verfahren, das Betreiber und Organisationen, die für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständig sind, in die Lage versetzt, eine DTI für nach Ziffer i ermittelte Reparaturen zu erhalten,

iii) einen Umsetzungsplan mit den Zeitvorgaben für die Durchführung von Erhebungen zu Flugzeugen, auf deren Grundlage anschließend die DTI festgelegt und in das Instandhaltungsprogramm des Flugzeugs aufgenommen werden können.

b) Inhaber einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung müssen der Agentur die nach Buchstabe a entwickelten Leitlinien für die Reparaturbewertung vor dem 26. Februar 2023 zur Genehmigung vorlegen."

14. Die Punkte 26.330 bis 26.334 erhalten folgende Fassung:

„**26.330 Schadenstoleranzdaten für bestehende ergänzende Musterzulassungen, sonstige bestehende erhebliche Änderungen und bestehende Reparaturen, die sich auf diese ergänzenden Musterzulassungen oder Änderungen auswirken**

a) Inhaber einer ergänzenden Musterzulassung, die vor dem 26. Februar 2021 erteilt wurde, oder Inhaber einer Genehmigung für eine erhebliche Änderung, die nach Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 als erteilt gilt, für Großflugzeuge, die am oder nach dem 1. Januar 1958 für die Beförderung von 30 Fluggästen oder mehr oder für eine Nutzlastkapazität von 3 402 kg
(7 500 lb) oder mehr zugelassen wurden, müssen zur Einhaltung von Punkt 26.370 Buchstabe a Ziffer ii und der Anforderungen der Punkte 26.331 bis 26.334 die nachteiligen Auswirkungen dieser Änderungen und Reparaturen dieser Änderungen auf die Flugzeugstruktur beseitigen.

b) Buchstabe a gilt nicht für erhebliche Änderungen und Reparaturen gegenüber einem Flugzeugmodell, für das vor dem 26. Februar 2021 erstmals eine Musterzulassung erteilt wurde, sofern das Flugzeugmodell eine der folgenden Bedingungen erfüllt:

i) Es ist in Tabelle A.1 der Anlage 1 zu diesem Anhang aufgeführt.

ii) Es wird nach dem 26. Februar 2021 nicht mehr betrieben.

iii) Es wurde nicht für den zivilen Flugbetrieb mit einer Nutzlast oder Fluggästen zugelassen.

iv) Für das Flugzeug wurde entsprechend den Schadenstoleranzanforderungen eine eingeschränkte Musterzulassung mit der Maßgabe erteilt, dass 75 % seiner maximalen Nutzungsdauer nicht überschritten werden und es primär für den Herstellungsbetrieb des Inhabers der eingeschränkten Musterzulassung eingesetzt wird.

v) Für das Flugzeug wurde eine eingeschränkte Musterzulassung erteilt und es wurde primär für die Brandbekämpfung konstruiert.

c) Buchstabe a gilt nicht für erhebliche Änderungen und Reparaturen an einem Großflugzeug, das erstmals vor dem 26. Februar 2021 zugelassen wurde, sofern die Änderungen oder Reparaturen an keinem am und nach dem 26. August 2022 in Betrieb befindlichen Großflugzeug vorgenommen wurden bzw. werden.

d) Die Ausnahmen nach Buchstabe b Ziffern ii bis v und Buchstabe c gelten nur, sofern der Inhaber der Änderungsgenehmigung der Agentur vor dem 26. Februar 2022 eine Liste zur Genehmigung vorgelegt hat, in der die Änderungen, die sich auf die ermüdungskritische Basisstruktur auswirken, zusammen mit Angaben zu den Gründen, weshalb die einzelnen Änderungen in die Liste aufgenommen wurden, aufgeführt sind.

26.331 Compliance-Plan für Inhaber von ergänzenden Musterzulassungen

Die in Punkt 26.330 Buchstabe a genannten Genehmigungsinhaber müssen

a) einen Compliance-Plan festlegen, der auf die Anforderungen der Punkte 26.332 bis 26.334 eingeht,

b) den in Buchstabe a genannten Compliance-Plan der Agentur vor dem 25. August 2021 zur Genehmigung vorlegen.

26.332 Feststellung von Änderungen, die sich auf ermüdungskritische Strukturen auswirken

a) Die in Punkt 26.330 Buchstabe a genannten Genehmigungsinhaber müssen

   i) die Änderungen überprüfen und diejenigen Änderungen ermitteln, die sich auf die FCBS auswirken,

   ii) für jede nach Ziffer i ermittelte Änderung jegliche zugehörige FCMS ermitteln,

   iii) die veröffentlichten Reparaturen ermitteln, die sich auf jede nach Ziffer i ermittelte Änderung auswirken.

b) Für eine Änderungsgenehmigung, die am oder nach dem 1. September 2003 erteilt wurde, müssen die in Buchstabe a genannten Genehmigungsinhaber der Agentur vor dem 26. Februar 2022 eine von ihnen erstellte Liste der nach Buchstabe a Ziffern i und ii ermittelten Änderungen und FCMS zur Genehmigung vorlegen und diese Liste nach Genehmigung durch die Agentur allen bekannten Betreibern solcher Flugzeuge und auf Antrag den für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständigen Organisationen zur Unterstützung der zur Einhaltung von Punkt 26.370 Buchstabe a Ziffer ii verpflichteten Betreiber zur Verfügung stellen.

c) Bei einer Änderungsgenehmigung, die vor dem 1. September 2003 erteilt wurde, müssen die in Buchstabe a genannten Genehmigungsinhaber

   i) der Agentur die von ihnen erstellte Liste der nach Buchstabe a Ziffer i ermittelten Änderungen vor dem 26. Februar 2022 zur Genehmigung vorlegen,

   ii) auf Antrag von Betreibern und für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständigen Organisationen zur Unterstützung der zur Einhaltung von Punkt 26.370 Buchstabe a Ziffer ii verpflichteten Betreiber alle FCMS im Zusammenhang mit der Änderung ermitteln und auflisten und diese Daten der Agentur innerhalb von 12 Monaten nach dem Antrag zur Genehmigung vorlegen,

   iii) nach Genehmigung aller nach Buchstabe c Ziffern i und ii vorgelegten Daten allen bekannten Betreibern solcher Flugzeuge und auf Antrag den für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständigen Organisationen diese Daten zur Unterstützung der zur Einhaltung von Punkt 26.370 Buchstabe a Ziffer ii verpflichteten Betreiber zur Verfügung stellen.

26.333 Schadenstoleranzdaten für ergänzende Musterzulassungen und Reparaturen, die sich auf solche ergänzenden Musterzulassungen, die am oder nach dem 1. September 2003 genehmigt wurden, auswirken

a) Bei einer Änderungsgenehmigung, die am oder nach dem 1. September 2003 erteilt wurde, müssen die in Punkt 26.330 Buchstabe a genannten Genehmigungsinhaber

   i) bei Änderungen und veröffentlichten Reparaturen, die nach Punkt 26.332 Buchstabe a Ziffer i bzw. Ziffer iii ermittelt wurden, eine Schadenstoleranzbewertung durchführen,

   ii) die damit verbundene Schadenstoleranzinspektion festlegen und dokumentieren, sofern dies nicht bereits geschehen ist.

b) Die in Buchstabe a genannten Genehmigungsinhaber müssen der Agentur die Daten der Schadenstoleranz, die sich aus der nach Buchstabe a Ziffer i durchgeführten Bewertung ergeben haben, vor dem 26. Februar 2023 zur Genehmigung vorlegen, sofern die Daten nicht bereits nach Anhang I (Teil 21) Punkt 21.B.111 der Verordnung (EU) Nr. 748/2012genehmigt wurden.

c) Abweichend von Buchstabe b müssen die in Buchstabe a genannten Genehmigungsinhaber für Änderungen, für die in der Zertifizierungsgrundlage keine Schadenstoleranzbewertung vorgeschrieben war, der Agentur die Schadenstoleranzdaten, die sich aus der nach Buchstabe a durchgeführten Schadenstoleranzbewertung ergeben, innerhalb der folgenden Fristen zur Genehmigung vorlegen, je nachdem, welcher Zeitpunkt später liegt:

   i) bevor ein Flugzeug mit dieser Änderung nach Anhang IV (Teil-CAT) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 betrieben wird, oder

   ii) vor dem 26. Februar 2023.

26.334 Schadenstoleranzdaten für ergänzende Musterzulassungen sowie sonstige bestehende erhebliche Änderungen und Reparaturen, die sich auf solche ergänzenden Musterzulassungen oder Änderungen auswirken, die vor dem 1. September 2003 genehmigt wurden

a) Auf Antrag von Betreibern und für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zuständigen Organisationen müssen die in Punkt 26.330 Buchstabe a genannten Genehmigungsinhaber bei einer vor dem 1. September 2003 erteilten Änderungsgenehmigung zur Unterstützung der Einhaltung von Punkt 26.370 Buchstabe a Ziffer ii

i) bei nach Punkt 26.332 Buchstabe a Ziffer i bzw. Ziffer iii ermittelten Änderungen und veröffentlichten Reparaturen eine Schadenstoleranzbewertung durchführen,

ii) die damit verbundene Schadenstoleranzinspektion festlegen und dokumentieren, sofern dies nicht bereits geschehen ist.

b) Die in Buchstabe a genannten Genehmigungsinhaber müssen die Schadenstoleranzdaten, die sich aus der nach Buchstabe a Ziffer i durchgeführten Bewertung ergeben, der Agentur zur Genehmigung vorlegen und zwar

i) innerhalb von 24 Monaten nach Eingang eines Antrags bei vor dem 26. Februar 2023 eingegangenen Anträgen, oder

ii) vor dem 26. Februar 2025 oder innerhalb von 12 Monaten nach Eingang eines Antrags bei am oder nach dem 26. Februar 2023 eingegangenen Anträgen, je nachdem, welcher Zeitpunkt später liegt.“

15. Punkt 26.370 erhält folgende Fassung:

„**26.370 Instandhaltungsprogramm**

a) Betreiber von am oder nach dem 1. Januar 1958 zugelassenen Großflugzeugen müssen sicherstellen, dass die Instandhaltungsprogramme für diese Flugzeuge Folgendes umfassen:

i) bei Großflugzeugen, die für die Beförderung von 30 Fluggästen oder mehr oder eine Nutzlastkapazität über 3 402 kg (7 500 lb) zugelassen sind, genehmigte DTI;

ii) bei Großflugzeugen, die nach Anhang IV (Teil-CAT) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 betrieben werden und für die Beförderung von 30 Fluggästen oder mehr oder eine Nutzlastkapazität von mehr als 3 402 kg (7 500 lb) zugelassen sind, eine Möglichkeit zur Beseitigung der negativen Auswirkungen, die Reparaturen und Änderungen auf ermüdungskritische Strukturen und die Inspektionen nach Buchstabe a Ziffer i haben können,

iii) bei Großflugzeugen, die für ein Starthöchstgewicht von mehr als 34 019 kg (75 000 lb) zugelassen sind, eine genehmigte LOV,

iv) ein CPCP.

b) Für die Verpflichtungen nach Buchstabe a gelten die folgenden Fristen:

i) Das Flugzeug-Instandhaltungsprogramm muss überarbeitet werden, um den Anforderungen nach Buchstabe a Ziffern i, ii und iv vor dem 26. Februar 2024 oder vor der Inbetriebnahme des Flugzeugs nachzukommen, je nachdem, welcher Zeitpunkt später liegt.

ii) Das Flugzeug-Instandhaltungsprogramm muss überarbeitet werden, um den Anforderungen von Buchstabe a Ziffer iii vor dem 26. August 2021 oder 6 Monate nach der Veröffentlichung der LOV oder vor der Inbetriebnahme des Flugzeugs nachzukommen, je nachdem, welcher Zeitpunkt später liegt.

c) Bei einem Modell eines Großflugzeugs, das erstmals vor dem 26. Februar 2021 zugelassen wurde und

i) das nach dem 26. Februar 2024 nicht mehr betrieben wird, findet Buchstabe a Ziffern i, ii und iv keine Anwendung,

ii) das nach dem 26. August 2021 nicht mehr betrieben wird, findet Buchstabe a Ziffer iii keine Anwendung,

iii) für das vor dem 26. Februar 2021 entsprechend den Schadenstoleranzanforderungen eine eingeschränkte Musterzulassung mit der Maßgabe erteilt wurde, dass 75 % seiner maximalen Nutzungsdauer nicht überschritten werden und es primär für den Herstellungsbetrieb des Genehmigungsinhabers eingesetzt wird, findet Buchstabe a Ziffern i, ii und iv keine Anwendung.

d) Bei einem Flugzeugmodell mit einer vor dem 26. Februar 2021 erteilten eingeschränkten Musterzulassung, das primär für die Brandbekämpfung eingesetzt wird, findet Buchstabe a Ziffern i und ii keine Anwendung.“

16. Folgender Punkt 26.405 wird eingefügt:

„**26.405 Laderaum-Brandschutz**

a) Bei Klein- und Großhubschraubern, die mit mindestens einem vom Cockpit getrennten Frachtraum ausgerüstet sind und für die das individuelle Lufttüchtigkeitszeugnis erstmals am oder nach dem 1. Januar 2025 ausgestellt wird, müssen die Inhaber

— einer Musterzulassung oder einer eingeschränkten Musterzulassung oder

— einer ergänzenden Musterzulassung oder von Genehmigungen für eine Konstruktionsänderung, sofern sich die Änderung auf die Brandschutzfähigkeiten des Frachtraums des Hubschraubers bezieht,

allen bekannten Betreibern solcher Hubschrauber Informationen über die Konstruktionsmerkmale des Hubschraubers im Zusammenhang mit den Brandschutzfähigkeiten des Frachtraums für alle vom Cockpit getrennten Frachträume zur Verfügung stellen.

b) Die nach Buchstabe a bereitgestellten Informationen müssen so detailliert sein, dass die Betreiber bei der Durchführung einer Risikobewertung für die Beförderung von Gütern im Frachtraum unterstützt werden.

Die Informationen müssen geeigneter Hubschrauberdokumentation zu entnehmen sein, die den Betreibern zur Verfügung gestellt wird und für das für die Durchführung der Risikobewertung zuständige Personal des Betreibers leicht zu erkennen ist.

c) Der Inhaber der Konstruktionsgenehmigung, der die Informationen nach Buchstabe a zur Verfügung stellen muss, muss allen bekannten Betreibern der von der Änderung betroffenen Hubschrauber auch Änderungen dieser Informationen zur Verfügung stellen.“

17. Der folgende Punkt 26.440 wird angefügt:

„**26.440 Absturzsicherheit von Kraftstoffsystemen**

Betreiber von Klein- und Großhubschraubern müssen sicherstellen, dass die Wahrscheinlichkeit eines Feuers nach einem Unfall durch die Konstruktion des Kraftstoffsystems so gering wie möglich gehalten wird, sofern

a) die Musterzulassung für den Hubschrauber am oder nach dem 2. Oktober 1994 erteilt wurde und

(1) für den Hubschrauber das erste individuelle Lufttüchtigkeitszeugnis am oder nach dem 22. Dezember 2026 ausgestellt wurde, oder

(2) für den Hubschrauber das erste individuelle Lufttüchtigkeitszeugnis vor dem 22. Dezember 2026 ausgestellt wurde, und

i) von einem Mitgliedstaat ein individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis am oder nach dem 22. Dezember 2024 ausgestellt wurde, nachdem der Hubschrauber aus einem Nichtmitgliedstaat eingeführt wurde, oder

ii) sofern

A) der Hubschrauber für sechs oder mehr Insassen konstruiert wurde und am oder nach dem 22. Dezember 2031 betrieben wird, oder

B) der Hubschrauber für fünf oder weniger Insassen konstruiert wurde und am oder nach dem 22. Dezember 2039 betrieben wird.

b) die Musterzulassung für den Hubschrauber vor dem 2. Oktober 1994 erteilt wurde und

(1) für den Hubschrauber das erste individuelle Lufttüchtigkeitszeugnis am oder nach dem 22. Dezember 2026 ausgestellt wurde, oder

(2) für den Hubschrauber das erste individuelle Lufttüchtigkeitszeugnis vor dem 22. Dezember 2026 ausgestellt wurde, und von einem Mitgliedstaat ein individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis am oder nach dem 22. Dezember 2024 ausgestellt wurde, nachdem der Hubschrauber aus einem Nichtmitgliedstaat eingeführt wurde.“

18. Anlage 1 erhält folgende Fassung:

„Anlage 1

Liste der Flugzeugmodelle, für die einige Bestimmungen des Anhangs I (Teil-26) nicht gelten

Tabelle A.1

TC-Inhaber	Muster	Modelle	Seriennummer des Herstellers	Bestimmungen von Anhang I (Teil-26), die NICHT gelten
The Boeing Company	707	Alle		26.301 bis 26.334
The Boeing Company	720	Alle		26.301 bis 26.334
The Boeing Company	DC-10	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	Alle	26.301 bis 26.334
The Boeing Company	DC-8	Alle		26.301 bis 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 bis 26.334
The Boeing Company	MD-90	MD-90-30	Alle	26.301 bis 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F27	Mark 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700	Alle	26.301 bis 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Mark 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000	Alle	26.301 bis 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-159	G-159 (Gulfstream I)	Alle	26.301 bis 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-II_III_IV_V	G-1159A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	Alle	26.301 bis 26.334

TC-Inhaber	Muster	Modelle	Seriennummer des Herstellers	Bestimmungen von Anhang I (Teil-26), die NICHT gelten
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	Alle	26.301 bis 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 bis 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1329	Alle		26.301 bis 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	188	Alle		26.301 bis 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F, 382G	Alle	26.301 bis 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	Alle		26.301 bis 26.334
PT. DIRGANTARA INDONESIA	CN-235	Alle		26.301 bis 26.334
SABRELINER CORPORATION	NA-265	NA-265-65	Alle	26.301 bis 26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	Alle	26.301 bis 26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	Alle		26.301 bis 26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	Alle	26.301 bis 26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	Alle	26.301 bis 26.334
AIRBUS	A320-Reihe	A320-251N, A320-271N	10033, 10242, 10281 und 10360	26.60
AIRBUS	A321-Reihe	A321-271NX	10257, 10371 und 10391	26.60
AIRBUS	A330-Reihe	A330-243, A330-941	1844, 1861, 1956, 1978, 1982, 1984, 1987, 1989, 1998, 2007, 2008 und 2011	26.60

TC-Inhaber	Muster	Modelle	Seriennummer des Herstellers	Bestimmungen von Anhang I (Teil-26), die NICHT gelten
ATR-GIE Avions de Transport Régional	ATR72-Reihe	ATR72-212A	1565, 1598, 1620, 1629, 1632, 1637, 1640, 1642, 1649, 1657, 1660, 1661	26.60
The Boeing Company	737-Reihe	737-8 und 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-Inhaber	Muster	Modelle	Seriennummer des Herstellers	Bestimmungen von Anhang I (Teil-26), die NICHT gelten
			61857, 61859, 61862, 61864, 62451, 62452, 62453, 62454, 62533, 63358, 63359, 63360, 64610, 64611, 64612, 62613, 64614, 65899, 66147, 66148, 66150	
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	Gulfstream G100-Reihe	1125 Astra 1125 Astra SP G100/Astra SPX	Alle	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP	Gulfstream G100-Reihe	Gulfstream G150	Alle	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	GALAXY G200-Reihe	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-Reihe	650	Alle	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Cessna 500/550/S550/560/ 560XL-Reihe	500 550 560 560XL S550	Alle	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Hawker-Reihe	BAe.125-Reihe Hawker 750 Hawker 800XP	Alle	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Cessna 750 (Citation X)-Reihe	750	Alle	26.157“