Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2024/2954

2.12.2024

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2024/2954 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 29ης Νοεμβρίου 2024

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/640 όσον αφορά την εισαγωγή νέων πρόσθετων απαιτήσεων αξιοπλοΐας

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου ([1]), και ιδίως το άρθρο 17 παράγραφος 1 στοιχείο η),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Δυνάμει του άρθρου 76 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (στο εξής: Οργανισμός) εκδίδει και επικαιροποιεί τακτικά προδιαγραφές πιστοποίησης ώστε να διασφαλίζεται ότι παραμένουν κατάλληλες για τον επιδιωκόμενο σκοπό. Ωστόσο, τα αεροσκάφη των οποίων ο σχεδιασμός έχει ήδη πιστοποιηθεί, δεν απαιτείται να συμμορφώνονται με την επικαιροποιημένη έκδοση των εφαρμοστέων προδιαγραφών πιστοποίησης κατά το στάδιο παραγωγής τους ή όσο βρίσκονται σε λειτουργία. Κατά συνέπεια, για να διασφαλίζονται η υποστήριξη της διαρκούς αξιοπλοΐας και η βελτίωση της ασφάλειας, τα εν λόγω αεροσκάφη θα πρέπει να συμμορφώνονται με πρόσθετες απαιτήσεις αξιοπλοΐας, οι οποίες δεν είχαν συμπεριληφθεί στις αρχικές προδιαγραφές πιστοποίησης κατά την πιστοποίηση του σχεδιασμού. Στον κανονισμό (ΕΕ) 2015/640 της Επιτροπής ([2]) καθορίζονται οι εν λόγω πρόσθετες απαιτήσεις αξιοπλοΐας.

(2) Το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2015/640 θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να συνάδει με το άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 όσον αφορά τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

(3) Το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/640 προσδιορίζει το πεδίο εφαρμογής για τους φορείς εκμετάλλευσης που εποπτεύονται από κράτος μέλος όταν εκμεταλλεύονται αεροσκάφος αναφερόμενο στο άρθρο 1 του εν λόγω κανονισμού. Στη συνέχεια, το άρθρο 1 τροποποιήθηκε με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2020/1159 της Επιτροπής ([3]) ώστε να συμπεριληφθεί το εν λόγω πεδίο εφαρμογής· συνεπώς το άρθρο 3 κατέστη περιττό με την εισαγωγή του άρθρου 1 παράγραφος 2 στοιχείο α). Επομένως, το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/640 θα πρέπει να διαγραφεί.

(4) Οι προδιαγραφές πιστοποίησης μικρών στροφειοπτέρων (CS-27) και μεγάλων στροφειοπτέρων (CS-29) περιλαμβάνουν προδιαγραφές σχετικά με συστήματα καυσίμου ανθεκτικά σε σύγκρουση (στο εξής: CRFS) για ελικόπτερα. Ωστόσο, σημαντικό μέρος των εν λειτουργία ελικοπτέρων δεν είναι εξοπλισμένο με CRFS, ενώ αρκετά θανατηφόρα ατυχήματα θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί εάν τα ελικόπτερα ήταν εξοπλισμένα με το σύστημα αυτό. Το γεγονός αυτό επισημάνθηκε επίσης στις συστάσεις ασφάλειας που εξέδωσαν διάφοροι φορείς διερεύνησης ατυχημάτων. Λαμβανομένων υπόψη του κινδύνου θανατηφόρων ατυχημάτων και της ανάγκης διατήρησης υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση, είναι αναλογικό και οικονομικά αποδοτικό να καταστούν ορισμένες από τις εν λόγω προδιαγραφές εφαρμοστέες σε ορισμένα ελικόπτερα που ήδη εκτελούν πτήσεις στην Ένωση και σε εκείνα που θα κατασκευαστούν μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

([1]) ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

([2]) Κανονισμός (ΕΕ) 2015/640 της Επιτροπής, της 23ης Απριλίου 2015, σχετικά με πρόσθετες προδιαγραφές αξιοπλοΐας για συγκεκριμένο τύπο πτητικών λειτουργιών και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 (ΕΕ L 106 της 24.4.2015, σ. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/640/oj).

([3]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/1159 της Επιτροπής, της 5ης Αυγούστου 2020, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 και (ΕΕ) 2015/640 όσον αφορά τη θέσπιση νέων πρόσθετων απαιτήσεων αξιοπλοΐας (ΕΕ L 257 της 6.8.2020, σ. 14, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/1159/oj).

(5) Το Συμβούλιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας ενέκρινε, με την τροποποίηση 109 του παραρτήματος 8 της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, η οποία υπεγράφη στις 7 Δεκεμβρίου 1944 στο Σικάγο (στο εξής: σύμβαση του Σικάγου), νέα πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές, ώστε να διασφαλίζεται ότι ο κάτοχος έγκρισης σχεδιασμού καθιστά διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με τα χαρακτηριστικά σχεδιασμού που συνδέονται με τις ικανότητες πυροπροστασίας των αεροπλάνων και των ελικοπτέρων στο διαμέρισμα φορτίου σε όλους τους γνωστούς φορείς εκμετάλλευσης των εν λόγω αεροσκαφών. Τα εν λόγω πρότυπα και οι συνιστώμενες πρακτικές θα πρέπει να ενσωματωθούν για να διατηρηθεί η ασφάλεια των πτητικών λειτουργιών των αεροσκαφών που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα στο διαμέρισμα φορτίου. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει να βοηθούν τους φορείς εκμετάλλευσης να προσδιορίζουν τους περιορισμούς συγκεκριμένων ικανοτήτων πυροπροστασίας στο διαμέρισμα φορτίου που καθορίστηκαν κατά τη διάρκεια της πιστοποίησης όταν διενεργούν την αξιολόγηση κινδύνων για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, όπως απαιτείται από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής ([4]).

(6) Τα πρότυπα και οι συνιστώμενες πρακτικές θα πρέπει να ενσωματωθούν στην ενωσιακή νομοθεσία για τα μικρά και μεγάλα αεροπλάνα και για τα μικρά και μεγάλα ελικόπτερα και θα πρέπει να εφαρμόζονται στα αεροσκάφη των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2025. Οι νέες απαιτήσεις για τα μικρά αεροπλάνα και τα μικρά ελικόπτερα θα πρέπει να είναι αναλογικές προς τον κίνδυνο ασφάλειας και θα πρέπει να εφαρμόζονται μόνο στις περιπτώσεις διαμερισμάτων φορτίου διαχωρισμένων από τον θάλαμο διακυβέρνησης. Λόγω της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του τμήματος Β του παραρτήματος Ι για να συμπεριληφθούν τα μικρά αεροπλάνα, ορισμένες υφιστάμενες απαιτήσεις του εν λόγω τμήματος θα πρέπει να τροποποιηθούν ώστε να διευκρινιστεί ότι εφαρμόζονται στα μεγάλα αεροπλάνα.

(7) Με ισχύ από τις 26 Φεβρουαρίου 2021, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2020/1159 προστέθηκε στο παράρτημα Ι (Μέρος-26) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/640 νέο σημείο 26.205 το οποίο απαιτεί από τους φορείς εκμετάλλευσης μεγάλων αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αερομεταφορές να εξασφαλίζουν ότι κάθε αεροπλάνο του οποίου το πρώτο ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδίδεται την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2025 είναι εξοπλισμένο με σύστημα προειδοποίησης και συνέγερσης υπέρβασης ορίων διαδρόμου (στο εξής: ROAAS). Αρκετοί κάτοχοι πιστοποιητικού τύπου μεγάλου αεροπλάνου αντιμετωπίζουν βιομηχανικά ζητήματα που έχουν ως αποτέλεσμα σημαντικές καθυστερήσεις, οι οποίες εμποδίζουν την παράδοση νέων αεροπλάνων εξοπλισμένων με πιστοποιημένο ROAAS πριν από την 1η Ιανουαρίου 2025. Οι φορείς εκμετάλλευσης που παραλαμβάνουν τα εν λόγω αεροπλάνα δεν θα μπορέσουν να συμμορφωθούν με το σημείο 26.205. Ως εκ τούτου, η ημερομηνία εφαρμογής του σημείου 26.205 θα πρέπει να μετατεθεί ώστε να ληφθούν υπόψη οι τρέχουσες βιομηχανικές ικανότητες και να καταστεί δυνατή η επιχειρησιακή συνέχεια για τους φορείς εκμετάλλευσης μεγάλων αεροπλάνων. Η εν λόγω μετάθεση της ημερομηνίας δεν αναμένεται να έχει σημαντικό αντίκτυπο στην ασφάλεια.

(8) Με ισχύ από τις 26 Αυγούστου 2023, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/1159 πρόσθεσε στο παράρτημα Ι (Μέρος-26) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/640 ένα νέο σημείο 26.157. Σύμφωνα με την εν λόγω διάταξη, όλα τα εν λειτουργία μεγάλα αεροπλάνα τα οποία έχουν πιστοποιηθεί από τον Οργανισμό και χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αερομεταφορές από τις 26 Αυγούστου 2023 και μετά πρέπει να συμμορφώνονται με πρόσθετες απαιτήσεις αξιοπλοΐας για τη μετατροπή διαμερισμάτων φορτίου ή αποσκευών κλάσης D. Ωστόσο, δεδομένου ότι για ορισμένα είδη πτητικών λειτουργιών, ορισμένα μεγάλα αεροπλάνα χαμηλής πληρότητας παρουσιάζουν μικρότερο κίνδυνο εκδήλωσης πυρκαγιάς εν πτήσει, η οποία ξεκινά από το διαμέρισμα φορτίου ή αποσκευών κλάσης D και εξελίσσεται σε ανεξέλεγκτη πυρκαγιά, οι φορείς εκμετάλλευσης των εν λόγω αεροπλάνων πρέπει να εξαιρεθούν από την υποχρέωση συμμόρφωσης με το σημείο 26.157 προκειμένου να αποφευχθεί η επιβολή μη αναλογικής και οικονομικά μη αποδοτικής επιβάρυνσης. Για τον λόγο αυτό, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2022/1254 της Επιτροπής ([5]) αντικαταστάθηκε το προσάρτημα 1 «Κατάλογος μοντέλων αεροπλάνων που δεν υπόκεινται σε ορισμένες διατάξεις του παραρτήματος Ι (Μέρος-26)» με νέο κατάλογο, ο οποίος περιλαμβάνει τους τύπους και τα μοντέλα αεροπλάνων στα οποία δεν θα εφαρμόζεται το σημείο 26.157. Περαιτέρω έρευνες κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι και άλλοι τύποι μεγάλων αεροπλάνων χαμηλής πληρότητας που δεν περιλαμβάνονται στον εν λόγω κατάλογο θα μπορούσαν να εκτελούν πτητικές λειτουργίες (κυρίως εμπορικές πτητικές λειτουργίες), παρουσιάζοντας μικρότερο κίνδυνο εκδήλωσης πυρκαγιάς εν πτήσει, η οποία ξεκινά από το διαμέρισμα φορτίου ή αποσκευών κλάσης D και εξελίσσεται σε ανεξέλεγκτη πυρκαγιά. Επομένως, για να αποφευχθεί η επιβολή μη αναλογικής και οικονομικά μη αποδοτικής επιβάρυνσης στους φορείς εκμετάλλευσης, τα εν λόγω μοντέλα αεροπλάνων πρέπει να απαλλάσσονται επίσης από την υποχρέωση συμμόρφωσης με το σημείο 26.157.

([4]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([5]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2022/1254 της Επιτροπής, της 19ης Ιουλίου 2022, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/640 όσον αφορά την εισαγωγή νέων πρόσθετων απαιτήσεων αξιοπλοΐας (ΕΕ L 191 της 20.7.2022, σ. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1254/oj).

(9) Με ισχύ από τις 26 Φεβρουαρίου 2021, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2020/1159 προστέθηκε στο παράρτημα I (Μέρος-26) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/640 νέο σημείο 26.370 σχετικά με τη διαρκή αξιοπλοΐα γηρασκουσών δομών μεγάλων αεροπλάνων, το οποίο απαιτεί από τους φορείς εκμετάλλευσης ή τους κατόχους να καταρτίζουν το πρόγραμμα συντήρησης αεροσκάφους που προβλέπεται στο παράρτημα I (Μέρος-M) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής ([6]) έτσι ώστε να περιλαμβάνει τα στοιχεία που απαριθμούνται στο εν λόγω σημείο. Ωστόσο, οι ιδιοκτήτες αεροσκαφών δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2015/640 και οι φορείς εκμετάλλευσης δεν θα πρέπει να υποχρεούνται άμεσα να καταρτίζουν το πρόγραμμα συντήρησης των αεροπλάνων, δεδομένου ότι το εν λόγω πρόγραμμα καταρτίζεται από τον φορέα που είναι αρμόδιος για τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας. Ως εκ τούτου, το σημείο 26.370 θα πρέπει να εφαρμόζεται μόνο στους φορείς εκμετάλλευσης ώστε να διασφαλίζουν ότι το πρόγραμμα συντήρησης περιλαμβάνει τα απαιτούμενα στοιχεία χωρίς να απαιτείται από τους φορείς εκμετάλλευσης να καταρτίζουν οι ίδιοι το πρόγραμμα.

(10) Επιπροσθέτως, το σημείο 26.370 δεν θα πρέπει να παραπέμπει ρητά στο παράρτημα I (Μέρος-M) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014, δεδομένου ότι το πεδίο εφαρμογής του Μέρους-M δεν καλύπτει όλα τα μεγάλα αεροπλάνα των οποίων οι πτητικές λειτουργίες εκτελούνται από φορείς εκμετάλλευσης που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2015/640 και στους οποίους εφαρμόζεται το σημείο 26.370.

(11) Θα πρέπει να τροποποιηθούν και άλλες απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2015/640 που σχετίζονται με το σημείο 26.370, ώστε να διασφαλιστεί ότι οι οδηγίες διαρκούς αξιοπλοΐας καθίστανται διαθέσιμες από τον κάτοχο έγκρισης σχεδιασμού σε όλους τους γνωστούς φορείς εκμετάλλευσης των επηρεαζόμενων αεροπλάνων και, κατόπιν αιτήματος, σε κάθε άλλο πρόσωπο που απαιτείται να συμμορφώνεται με τις εν λόγω οδηγίες, συμπεριλαμβανομένων των φορέων που είναι αρμόδιοι για τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας.

(12) Η δεύτερη περίοδος του ορισμού του προγράμματος πρόληψης και ελέγχου διάβρωσης στο άρθρο 2 στοιχείο ζ) θα πρέπει να διαγραφεί διότι δεν αποτελεί μέρος του ορισμού, και η ουσία της εν λόγω περιόδου περιλαμβάνεται ήδη στο σημείο 26.304 του παραρτήματος I (Μέρος-26) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/640 και στο στοιχείο ια) του σημείου CS 26.370 των προδιαγραφών πιστοποίησης για πρόσθετες προδιαγραφές αξιοπλοΐας για πτητικές λειτουργίες (CS-26).

(13) Θα πρέπει να αποσαφηνιστούν και άλλες απαιτήσεις, όπως εκείνες που αφορούν τις γηράσκουσες δομές αεροπλάνων. Επιπλέον, οι αναφορές σε αλλαγές μείζονος σημασίας και σε στροβιλοκίνητα αεροσκάφη θα πρέπει να διαγραφούν καθώς υπάρχει επικάλυψη με το πεδίο εφαρμογής του συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου και τον ορισμό των μεγάλων αεροπλάνων, αντίστοιχα.

(14) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό βασίζονται στη γνώμη αριθ. 05/2024 ([7]), την οποία εξέδωσε ο Οργανισμός σύμφωνα με το άρθρο 75 παράγραφος 2 στοιχείο β) και το άρθρο 76 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

(15) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 127 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/640 τροποποιείται ως εξής:

1) Το άρθρο 1 παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε:

α) φορείς εκμετάλλευσης:

i) αεροσκαφών νηολογημένων σε κράτος μέλος, εκτός εάν και εφόσον το κράτος μέλος έχει μεταβιβάσει τις αρμοδιότητές του δυνάμει της σύμβασης του Σικάγου σε τρίτη χώρα, και τα εκμεταλλεύεται φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών τρίτης χώρας·

([6]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 2014, για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα (ΕΕ L 362 της 17.12.2014, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1321/oj).

([7]) Γνώμη 05/2024 της 21ης Ιουνίου 2024 του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, Μέρος-26 — Συστήματα καυσίμου ελικοπτέρων ανθεκτικά σε σύγκρουση, πληροφορίες σχετικά με τις ικανότητες πυροπροστασίας στο διαμέρισμα φορτίου, συστήματα προειδοποίησης και συνέγερσης για υπέρβαση ορίων διαδρόμου, μετατροπή διαμερισμάτων κλάσης D.

ii) αεροσκαφών νηολογημένων σε τρίτη χώρα τα οποία εκμεταλλεύεται φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών που έχει την έδρα του, την κατοικία του ή την κύρια εγκατάστασή του στο έδαφος στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες·

β) κατόχους πιστοποιητικού τύπου, περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου, συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου, έγκρισης αλλαγής σχεδιασμού ή έγκρισης σχεδιασμού επισκευής εγκεκριμένων από τον Οργανισμό σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής (*)ή που θεωρείται ότι έχουν εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 3 του εν λόγω κανονισμού·

γ) αιτούντες πιστοποιητικό τύπου ή περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου για μεγάλο αεροπλάνο, οι οποίοι υπέβαλαν αίτηση πριν από την 1η Ιανουαρίου 2019 και των οποίων το πιστοποιητικό εκδίδεται μετά τις 26 Αυγούστου 2020, εφόσον καθορίζεται στο παράρτημα I (Μέρος-26).

_____

(*) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής, της 3ης Αυγούστου 2012, σχετικά με τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής (ΕΕ L 224 της 21.8.2012, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj).».

2) Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) τα στοιχεία β) έως γα) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) “μεγάλο αεροπλάνο”: αεροπλάνο που έχει τις προδιαγραφές πιστοποίησης μεγάλων αεροπλάνων “CS-25” ή ισοδύναμες προδιαγραφές στη βάση πιστοποίησής του·

βα) “μικρό αεροπλάνο”: αεροπλάνο που έχει τις προδιαγραφές πιστοποίησης κανονικών αεροπλάνων “CS-23” ή ισοδύναμες προδιαγραφές στη βάση πιστοποίησής του·

γ) “μεγάλο ελικόπτερο”: ελικόπτερο που έχει τις προδιαγραφές πιστοποίησης μεγάλων ελικοπτέρων “CS-29” ή ισοδύναμες προδιαγραφές στη βάση πιστοποίησής του·

γα) “μικρό ελικόπτερο”: ελικόπτερο που έχει τις προδιαγραφές πιστοποίησης μικρών στροφειοπτέρων “CS-27” ή ισοδύναμες προδιαγραφές στη βάση πιστοποίησής του·»·

β) το στοιχείο ζ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ζ) «πρόγραμμα πρόληψης και ελέγχου διάβρωσης» (CPCP): έγγραφο στο οποίο αποτυπώνεται συστηματική προσέγγιση πρόληψης και ελέγχου της διάβρωσης στην πρωτεύουσα δομή του αεροπλάνου, η οποία συνίσταται σε βασικές εργασίες σχετικά με τη διάβρωση, περιλαμβανομένων των επιθεωρήσεων, τμήματα στα οποία διενεργούνται οι εν λόγω εργασίες, καθορισμένα επίπεδα διάβρωσης και χρόνοι συμμόρφωσης (κατώτατα όρια εφαρμογής και διαστήματα επανάληψης)·»·

γ) τα στοιχεία θ) και ι) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«θ) “βασική δομή”: η δομή που σχεδιάζεται βάσει του πιστοποιητικού τύπου ή του περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου για το συγκεκριμένο μοντέλο αεροπλάνου (δηλαδή, η “διάταξη του μοντέλου αεροπλάνου κατά την παράδοση”)·

ι) “βασική δομή κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση” (FCBS): η βασική δομή αεροπλάνου η οποία ορίζεται από τον κάτοχο πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου ως δομή κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση·»·

δ) τα στοιχεία ιγ) και ιδ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«ιγ) “επιθεώρηση ανοχής σε βλάβη” (DTI): απαίτηση τεκμηριωμένης επιθεώρησης ή άλλη ενέργεια συντήρησης που αναπτύσσουν οι κάτοχοι πιστοποιητικού τύπου, περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου, συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου ή υφιστάμενης έγκρισης αλλαγής μείζονος σημασίας, όπως ορίζεται στο παράρτημα I (Μέρος-26), ως αποτέλεσμα αξιολόγησης ανοχής σε βλάβη, η οποία περιλαμβάνει τα τμήματα επιθεώρησης, τη μέθοδο επιθεώρησης, τις διαδικασίες επιθεώρησης (περιλαμβανομένων των διαδοχικών σταδίων επιθεώρησης και των κριτηρίων αποδοχής και απόρριψης), το κατώτατο όριο επιθεώρησης και τυχόν διαστήματα επανάληψης που σχετίζονται με τις εν λόγω επιθεωρήσεις, καθώς και, κατά περίπτωση, προσδιορισμό ενεργειών συντήρησης, όπως αντικατάσταση, επισκευή ή αλλαγή·

ιδ) “κατευθυντήρια γραμμή αξιολόγησης επισκευών” (“REG”): η διαδικασία και το χρονοδιάγραμμα εφαρμογής για τη διενέργεια ελέγχων, που καθορίζει ο κάτοχος του πιστοποιητικού τύπου ή του περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου για επισκευές που επηρεάζουν δομές κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση, ώστε να διασφαλίζεται η διαρκής δομική ακεραιότητα όλων των σχετικών επισκευών, όπως προσδιορίζονται στο σημείο 26.309 του παραρτήματος I (Μέρος-26)·».

3) Το άρθρο 3 διαγράφεται.

4) Το παράρτημα I (Μέρος-26) τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 29 Νοεμβρίου 2024.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2015/640 τροποποιείται ως εξής:

1. Ο πίνακας περιεχομένων αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

«ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΤΜΗΜΑ Α — ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

26.10 Αρμόδια αρχή

26.20 Προσωρινά ανενεργός εξοπλισμός

26.30 Απόδειξη συμμόρφωσης

ΤΜΗΜΑ Β — ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ

26.50 Καθίσματα, κλίνες, ζώνες και ιμάντες ασφαλείας

26.60 Αναγκαστική προσγείωση — δυναμικές συνθήκες

26.100 Θέση των εξόδων κινδύνου

26.105 Πρόσβαση στις εξόδους κινδύνου

26.110 Σημάνσεις των εξόδων κινδύνου

26.120 Εσωτερικός φωτισμός των εξόδων κινδύνου και λειτουργία των φώτων κινδύνου

26.150 Εσωτερικό διαμερίσματος

26.155 Ευφλεκτότητα της επένδυσης του διαμερίσματος φορτίου

26.156 Υλικά θερμικής ή ακουστικής μόνωσης

26.157 Μετατροπή διαμερισμάτων κλάσης D

26.160 Πυροπροστασία αποχωρητηρίων

26.170 Πυροσβεστήρες

26.175 Πυροπροστασία στο διαμέρισμα φορτίου

26.200 Ηχητικό σήμα του συστήματος προσγείωσης

26.201 Πίεση πλήρωσης ελαστικών

26.205 Συστήματα προειδοποίησης και συνέγερσης για υπέρβαση ορίων διαδρόμου

26.250 Συστήματα λειτουργίας των θυρών του θαλάμου διακυβέρνησης — αδιαθεσία χειριστή

26.300 Πρόγραμμα διαρκούς δομικής ακεραιότητας για γηράσκουσες δομές αεροπλάνων — γενικές απαιτήσεις

26.301 σχέδιο συμμόρφωσης για κατόχους (περιορισμένου) πιστοποιητικού τύπου

26.302 Αξιολόγηση κόπωσης και ανοχής σε βλάβη

26.303 Όριο εγκυρότητας

26.304 Πρόγραμμα πρόληψης και ελέγχου διάβρωσης

26.305 Εγκυρότητα του προγράμματος διαρκούς δομικής ακεραιότητας

26.306 Βασικές δομές κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση

26.307 Δεδομένα ανοχής σε βλάβη για υφιστάμενες αλλαγές σε δομές κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση

26.308 Δεδομένα ανοχής σε βλάβη για υφιστάμενες επισκευές σε δομές κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση

26.309 Κατευθυντήριες γραμμές αξιολόγησης επισκευών

26.330 Δεδομένα ανοχής σε βλάβη για υφιστάμενα συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου (STC), άλλες υφιστάμενες αλλαγές μείζονος σημασίας και υφιστάμενες επισκευές που επηρεάζουν τα εν λόγω συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου ή τις εν λόγω αλλαγές

26.331 σχέδιο συμμόρφωσης για κατόχους συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου

26.332 Προσδιορισμός αλλαγών που επηρεάζουν δομές κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση

26.333 Δεδομένα ανοχής σε βλάβη για συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου και επισκευές στα εν λόγω συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου που εγκρίθηκαν την ή μετά την 1η Σεπτεμβρίου 2003

26.334 Δεδομένα ανοχής σε βλάβη για συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου και άλλες υφιστάμενες αλλαγές μείζονος σημασίας και επισκευές που επηρεάζουν τα εν λόγω συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου ή τις εν λόγω αλλαγές που εγκρίθηκαν πριν από την 1η Σεπτεμβρίου 2003

26.370 Πρόγραμμα συντήρησης

ΤΜΗΜΑ Γ — ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ

26.400 Πυροσβεστήρες

26.405 Πυροπροστασία στο διαμέρισμα φορτίου

26.410 Χειριστήρια ελέγχου έκτακτης ανάγκης υποβρύχιας λειτουργίας

26.415 Υποβρύχιες έξοδοι κινδύνου

26.420 Εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης για πτήση επάνω από ύδατα

26.425 Παροχή τεκμηριωμένων συνθηκών θάλασσας

26.430 Αντίσταση συστήματος επίπλευσης έκτακτης ανάγκης σε βλάβη

26.431 Διαπίστωση της αξιοπιστίας του σχεδιασμού συστημάτων επίπλευσης έκτακτης ανάγκης

26.435 Αυτόματη ανάπτυξη συστήματος επίπλευσης έκτακτης ανάγκης

26.440 Αντοχή συστημάτων καυσίμου σε σύγκρουση

Προσάρτημα 1 —
Κατάλογος μοντέλων αεροπλάνων που δεν υπόκεινται σε ορισμένες διατάξεις του παραρτήματος I (Μέρος-26)».

2. Το σημείο 26.10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**26.10 Αρμόδια αρχή**

α) Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος, η αρμόδια αρχή στην οποία φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους πρέπει να αποδείξει τη συμμόρφωση του αεροσκάφους του, ο σχεδιασμός του οποίου έχει ήδη πιστοποιηθεί, προς τις απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος είναι η αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για την εποπτεία του εν λόγω φορέα εκμετάλλευσης ή ο Οργανισμός, εάν η ευθύνη για την εποπτεία του φορέα εκμετάλλευσης έχει ανατεθεί στον Οργανισμό σύμφωνα με το άρθρο 64 ή 65 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

β) Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος, η αρμόδια αρχή στην οποία ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου, περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου, συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου, έγκρισης αλλαγής σχεδιασμού ή έγκρισης σχεδιασμού επισκευής πρέπει να αποδεικνύει τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος είναι ο Οργανισμός.».

3. Το σημείο 26.30 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**26.30 Απόδειξη της συμμόρφωσης**

α) Ο Οργανισμός εκδίδει, σύμφωνα με το άρθρο 76 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, προδιαγραφές πιστοποίησης ως τυποποιημένα μέσα για την απόδειξη της συμμόρφωσης με το παρόν παράρτημα. Οι προδιαγραφές πιστοποίησης είναι επαρκώς λεπτομερείς και εξειδικευμένες ώστε να υποδεικνύουν τους όρους υπό τους οποίους μπορεί να αποδειχθεί η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος.

β) Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκάφους και οι κάτοχοι πιστοποιητικού τύπου, περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου, συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου, έγκρισης αλλαγής σχεδιασμού ή έγκρισης σχεδιασμού επισκευής μπορούν να αποδεικνύουν τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος, εφόσον συμμορφώνονται με ένα από τα ακόλουθα:

i) τις προδιαγραφές που εκδίδει ο Οργανισμός βάσει του στοιχείου α) ή τις ισοδύναμες προδιαγραφές πιστοποίησης που εκδίδει ο Οργανισμός βάσει της παραγράφου 21.Β.70 του παραρτήματος I (μέρος 21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012·

ii) τα τεχνικά πρότυπα που παρέχουν ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας με εκείνο των προτύπων που περιλαμβάνονται στις εν λόγω προδιαγραφές πιστοποίησης.

γ) Οι κάτοχοι πιστοποιητικού τύπου, περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου, συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου, έγκρισης αλλαγής σχεδιασμού ή έγκρισης σχεδιασμού επισκευής ενημερώνουν όλους τους γνωστούς φορείς εκμετάλλευσης των επηρεαζόμενων αεροσκαφών και, κατόπιν αιτήματος, κάθε άλλο πρόσωπο που απαιτείται να συμμορφώνεται με τις εν λόγω οδηγίες, συμπεριλαμβανομένων των φορέων διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας, σχετικά με κάθε τροποποίηση των οδηγιών διαρκούς αξιοπλοΐας (ICA) που καταρτίστηκαν με σκοπό τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με το παρόν παράρτημα. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, οι οδηγίες διαρκούς αξιοπλοΐας περιλαμβάνουν επίσης επιθεωρήσεις ανοχής σε βλάβη (DTI), κατευθυντήριες γραμμές αξιολόγησης επισκευών (REG), βασικό πρόγραμμα πρόληψης και ελέγχου διάβρωσης (CPCP), κατάλογο δομών κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση (FCS) και τμήματα περιορισμών αξιοπλοΐας (ALS).».

4. Ο τίτλος του τμήματος Β αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΤΜΗΜΑ Β — ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ».

5. Το σημείο 26.100 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**26.100 Θέση των εξόδων κινδύνου**

Οι φορείς εκμετάλλευσης μεγάλων αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αερομεταφορές, με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση θέσεων επιβατών άνω των 19 και με απενεργοποιημένες μία ή περισσότερες εξόδους κινδύνου, εξασφαλίζουν ότι η/οι απόσταση/-άσεις μεταξύ των λοιπών εξόδων παραμένει/-ουν κατάλληλη/-ες για την αποτελεσματική εκκένωση, εξαιρουμένων των μεγάλων αεροπλάνων με διάταξη της εξόδου κινδύνου τοποθετημένη και εγκεκριμένη πριν από την 1η Απριλίου 1999.».

6. Το σημείο 26.156 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**26.156 Υλικά θερμικής ή ακουστικής μόνωσης**

Οι φορείς εκμετάλλευσης μεγάλων αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αερομεταφορές και έλαβαν πιστοποίηση τύπου την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1958 εξασφαλίζουν ότι:

α) για μεγάλα αεροπλάνα των οποίων το πρώτο ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε πριν από τις 18 Φεβρουαρίου 2021, όταν νέα υλικά θερμικής ή ακουστικής μόνωσης εγκαθίστανται προς αντικατάσταση στις ή μετά τις 18 Φεβρουαρίου 2021, τα εν λόγω νέα υλικά έχουν χαρακτηριστικά αντίστασης στη διάδοση φλόγας τα οποία αποτρέπουν ή μειώνουν τον κίνδυνο διάδοσης της φλόγας στο αεροπλάνο·

β) για μεγάλα αεροπλάνα των οποίων το πρώτο ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε στις ή μετά τις 18 Φεβρουαρίου 2021, τα υλικά θερμικής και ακουστικής μόνωσης διαθέτουν χαρακτηριστικά αντίστασης στη διάδοση φλόγας τα οποία αποτρέπουν ή μειώνουν τον κίνδυνο διάδοσης της φλόγας στο αεροπλάνο·

γ) για μεγάλα αεροπλάνα των οποίων το πρώτο ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε στις ή μετά τις 18 Φεβρουαρίου 2021 και τα οποία έχουν χωρητικότητα 20 ή περισσότερων επιβατών, τα υλικά θερμικής και ακουστικής μόνωσης (συμπεριλαμβανομένων των μέσων στερέωσης των υλικών στην άτρακτο) που είναι εγκατεστημένα στο κατώτερο ήμισυ του αεροπλάνου διαθέτουν χαρακτηριστικά αντίστασης στη διείσδυση φλόγας τα οποία αποτρέπουν ή μειώνουν τον κίνδυνο διείσδυσης της φλόγας στο αεροπλάνο μετά από ατύχημα και διασφαλίζουν συνθήκες επιβίωσης εντός του θαλάμου για το αναγκαίο χρονικό διάστημα εκκένωσης του αεροπλάνου.».

7. Το σημείο 26.157 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**26.157 Μετατροπή διαμερισμάτων κλάσης D**

Οι φορείς εκμετάλλευσης μεγάλων αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αερομεταφορές και έλαβαν πιστοποίηση τύπου την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1958 εξασφαλίζουν ότι:

α) για μεγάλα αεροπλάνα, των οποίων η πτητική λειτουργία περιλαμβάνει τη μεταφορά επιβατών, κάθε διαμέρισμα φορτίου ή αποσκευών κλάσης D, ανεξάρτητα από τον όγκο του, συμμορφώνεται με τις προδιαγραφές πιστοποίησης που εφαρμόζονται σε διαμερίσματα κλάσης C·

β) για μεγάλα αεροπλάνα, των οποίων η πτητική λειτουργία περιλαμβάνει μόνο τη μεταφορά φορτίου, κάθε διαμέρισμα φορτίου κλάσης D, ανεξάρτητα από τον όγκο του, συμμορφώνεται με τις προδιαγραφές πιστοποίησης που εφαρμόζονται σε διαμερίσματα κλάσης C ή κλάσης E.

Το παρόν σημείο δεν εφαρμόζεται στους φορείς εκμετάλλευσης μοντέλων αεροπλάνων που παρατίθενται στον πίνακα Α.1 του προσαρτήματος 1 του παρόντος παραρτήματος.».

8. Προστίθεται το ακόλουθο σημείο 26.175:

«**26.175 Πυροπροστασία στο διαμέρισμα φορτίου**

α) Για μεγάλα αεροπλάνα, καθώς και για μικρά αεροπλάνα με μέγιστο βάρος απογείωσης (MTOW) άνω των 5 700 kg (12 500 lb), των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδίδεται για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2025, οι κάτοχοι:

— πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου· ή

— συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου ή εγκρίσεων αλλαγής σχεδιασμού, εάν η αλλαγή σχετίζεται με τις ικανότητες πυροπροστασίας του αεροπλάνου στο διαμέρισμα φορτίου,

καθιστούν διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με τα χαρακτηριστικά σχεδιασμού του αεροπλάνου που συνδέονται με τις ικανότητες πυροπροστασίας στο διαμέρισμα φορτίου σε όλους τους γνωστούς φορείς εκμετάλλευσης των εν λόγω αεροπλάνων.

β) Για μικρά αεροπλάνα με μέγιστο βάρος απογείωσης έως 5 700 kg (12 500 lb) τα οποία είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον ένα διαμέρισμα φορτίου διαχωρισμένο από τον θάλαμο διακυβέρνησης, των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδίδεται για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2025, οι κάτοχοι:

— πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου· ή

— συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου ή εγκρίσεων αλλαγής σχεδιασμού, εάν η αλλαγή σχετίζεται με τις ικανότητες πυροπροστασίας του αεροπλάνου στο διαμέρισμα φορτίου,

καθιστούν διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με τα χαρακτηριστικά σχεδιασμού του αεροπλάνου που συνδέονται με τις ικανότητες πυροπροστασίας στο διαμέρισμα φορτίου για όλα τα διαμερίσματα φορτίου που είναι διαχωρισμένα από τον θάλαμο διακυβέρνησης σε όλους τους γνωστούς φορείς εκμετάλλευσης των εν λόγω αεροπλάνων.

γ) Οι πληροφορίες που καθίστανται διαθέσιμες σύμφωνα με τα στοιχεία α) και β) είναι επαρκώς λεπτομερείς ώστε να υποστηρίζουν τους φορείς εκμετάλλευσης κατά τη διενέργεια εκτιμήσεων κινδύνου για τη μεταφορά εμπορευμάτων στο διαμέρισμα φορτίου.

Οι πληροφορίες περιέχονται σε κατάλληλα έγγραφα τεκμηρίωσης του αεροπλάνου τα οποία καθίστανται διαθέσιμα στους φορείς εκμετάλλευσης και είναι εύκολα αναγνωρίσιμα από το προσωπικό του φορέα εκμετάλλευσης που είναι αρμόδιο για τη διενέργεια της αξιολόγησης κινδύνων.

δ) Ο κάτοχος έγκρισης σχεδιασμού, ο οποίος υποχρεούται να καθιστά διαθέσιμες τις πληροφορίες σύμφωνα με το στοιχείο α) ή β), γνωστοποιεί επίσης κάθε τροποποίηση των πληροφοριών αυτών σε όλους τους γνωστούς φορείς εκμετάλλευσης των αεροπλάνων που επηρεάζονται από την αλλαγή.».

9. Στο σημείο 26.205, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Οι φορείς εκμετάλλευσης μεγάλων αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αερομεταφορές εξασφαλίζουν ότι κάθε μεγάλο αεροπλάνο του οποίου το πρώτο ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδίδεται την ή μετά την 1η Ιουλίου 2026 είναι εξοπλισμένο με σύστημα προειδοποίησης και συνέγερσης υπέρβασης ορίων διαδρόμου.».

10. Το σημείο 26.300 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**26.300 Πρόγραμμα διαρκούς δομικής ακεραιότητας για γηράσκουσες δομές αεροπλάνων — γενικές απαιτήσεις**

α) Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου μεγάλου αεροπλάνου που πιστοποιήθηκε την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1958, για το οποίο η αίτηση πιστοποιητικού τύπου υποβλήθηκε πριν από την 1η Ιανουαρίου 2019, καταρτίζει πρόγραμμα διαρκούς δομικής ακεραιότητας για γηράσκουσες δομές αεροπλάνων, το οποίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα σημεία 26.301 έως 26.309.

β) Το στοιχείο α) δεν εφαρμόζεται σε μοντέλο μεγάλου αεροπλάνου για το οποίο εκδόθηκε πιστοποιητικό τύπου πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2021 και το οποίο πληροί οποιονδήποτε από τους ακόλουθους όρους:

i) περιλαμβάνεται στον πίνακα Α.1 του προσαρτήματος 1 του παρόντος παραρτήματος·

ii) δεν εκτελεί πλέον πτήσεις μετά τις 26 Φεβρουαρίου 2021·

iii) δεν έχει πιστοποιηθεί για την εκτέλεση πτήσεων πολιτικής αεροπορίας με ωφέλιμο φορτίο ή επιβάτες·

iv) διαθέτει περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου εκδοθέν πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2021 σύμφωνα με τις απαιτήσεις ανοχής σε βλάβη, υπό τον όρο ότι δεν εκτελεί πτήσεις πέραν του 75 % του οικείου στόχου υπηρεσίας βάσει σχεδιασμού και εκτελεί κυρίως πτήσεις με σκοπό τη στήριξη των κατασκευαστικών εργασιών των κατόχων έγκρισης·

v) διαθέτει περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου και έχει σχεδιαστεί κυρίως για σκοπούς πυρόσβεσης.

Οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στο στοιχείο β) σημεία ii) έως v) ισχύουν μόνο αφότου ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου υποβάλει προς έγκριση στον Οργανισμό, πριν από τις 27 Μαΐου 2021, κατάλογο στον οποίο προσδιορίζονται ο τύπος και τα μοντέλα αεροπλάνου, οι παραλλαγές ή οι αριθμοί σειράς αεροπλάνου, μαζί με πληροφορίες προς επίρρωση των λόγων για τους οποίους το αεροπλάνο συμπεριλήφθηκε στον κατάλογο.

γ) Για μοντέλο μεγάλου αεροπλάνου για το οποίο εκδόθηκε πρώτο πιστοποιητικό τύπου πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2021 και σε σχέση με το οποίο δεν έχει ενσωματωθεί και δεν θα ενσωματωθεί υφιστάμενη αλλαγή ή επισκευή σε οποιοδήποτε αεροπλάνο που βρίσκεται σε λειτουργία στις ή μετά τις 26 Φεβρουαρίου 2022, το σημείο 26.307 στοιχείο α) σημεία ii) και iii) και το σημείο 26.308 στοιχείο α) σημείο ii) δεν εφαρμόζονται, εάν πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2022 ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου υποβάλει προς έγκριση στον Οργανισμό τον κατάλογο όλων των αλλαγών και επισκευών.».

11. Στο σημείο 26.301, η εισαγωγική φράση του στοιχείου α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου μεγάλου αεροπλάνου που έχει πιστοποιηθεί την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1958 και για το οποίο η αίτηση πιστοποιητικού τύπου υποβλήθηκε πριν από την 1η Ιανουαρίου 2019:».

12. Στο σημείο 26.302, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου μεγάλου αεροπλάνου που έχει πιστοποιηθεί για μεταφορά 30 ή περισσότερων επιβατών, ή με ικανότητα ωφέλιμου φορτίου 3 402 kg (7 500 lb) ή περισσότερο, την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1958, για το οποίο η αίτηση πιστοποιητικού τύπου υποβλήθηκε πριν από την 1η Ιανουαρίου 2019, διενεργεί αξιολόγηση κόπωσης και ανοχής σε βλάβη της δομής του αεροπλάνου και εκπονεί την επιθεώρηση ανοχής σε βλάβη με σκοπό την πρόληψη καταστροφικών αστοχιών λόγω κόπωσης καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του αεροπλάνου.».

13. Τα σημεία 26.303 έως 26.309 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«**26.303 Όριο εγκυρότητας**

α) Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου μεγάλου αεροπλάνου που έχει πιστοποιηθεί την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1958, για το οποίο η αίτηση πιστοποιητικού τύπου υποβλήθηκε πριν από την 1η Ιανουαρίου 2019 και το οποίο έχει πιστοποιηθεί με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος απογείωσης μεγαλύτερο από 34 019 kg (75 000 lb):

i) καθορίζει όριο εγκυρότητας (LOV) και περιλαμβάνει το εν λόγω όριο εγκυρότητας σε τροποποιημένο τμήμα περιορισμών αξιοπλοΐας·

ii) προσδιορίζει τις υφιστάμενες και τις νέες ενέργειες συντήρησης από τις οποίες εξαρτάται το όριο εγκυρότητας και καταρτίζει τις πληροφορίες συντήρησης που είναι απαραίτητες για την εκτέλεση των εν λόγω ενεργειών συντήρησης και την υποβολή των πληροφοριών συντήρησης για τις ενέργειες συντήρησης προς έγκριση στον Οργανισμό, σύμφωνα με το δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα που συμφωνείται με τον Οργανισμό.

Οι δομικές διατάξεις του αεροπλάνου που πρόκειται να αξιολογηθούν με σκοπό τον καθορισμό ορίου εγκυρότητας περιλαμβάνουν όλες τις παραλλαγές και τα παράγωγα του μοντέλου που εγκρίθηκαν βάσει του πιστοποιητικού τύπου πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2021, καθώς και όλες τις δομικές αλλαγές και αντικαταστάσεις των δομικών διατάξεων των εν λόγω αεροπλάνων που απαιτούνται βάσει οδηγίας αξιοπλοΐας που εκδόθηκε πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2021.

Κατά παρέκκλιση από το σημείο ii), ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου μεγάλου αεροπλάνου δεν υποχρεούται να καταρτίζει και να υποβάλλει στον Οργανισμό τις πληροφορίες συντήρησης για ενέργεια συντήρησης που εφαρμόζεται σε μοντέλο μεγάλου αεροπλάνου το οποίο δεν θα εκτελεί πλέον πτήσεις μετά το προγραμματισμένο χρονικό σημείο υποβολής των πληροφοριών συντήρησης της συγκεκριμένης ενέργειας συντήρησης. Για να εφαρμοστεί η εν λόγω εξαίρεση, ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου ενημερώνει τον Οργανισμό το αργότερο έως την ημερομηνία διακοπής της πτητικής λειτουργίας του μοντέλου αεροπλάνου.

β) Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου υποβάλλει το όριο εγκυρότητας που καθορίστηκε σύμφωνα με το στοιχείο α) και την τροποποίηση του τμήματος περιορισμών αξιοπλοΐας που αναφέρεται στο εν λόγω στοιχείο μαζί με το δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα προς έγκριση στον Οργανισμό, εντός των προθεσμιών που καθορίζονται στα σημεία i), ii) και iii):

i) 26 Αυγούστου 2022 για δομή κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση με βάση πιστοποίηση που δεν περιλαμβάνει αξιολόγηση ανοχής σε βλάβη·

ii) 26 Φεβρουαρίου 2026 για δομή αεροπλάνου που υπόκειται σε υπό εξέλιξη πλήρη δοκιμασία κόπωσης κατά την ημερομηνία έναρξης εφαρμογής του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού·

iii) 26 Φεβρουαρίου 2025 για όλες τις υπόλοιπες δομές αεροπλάνου.

γ) Ο αιτών πιστοποιητικό τύπου ή περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου, όπως αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο γ), για μεγάλο αεροπλάνο με μέγιστο βάρος απογείωσης άνω των 34 019 kg (75 000 lb):

i) καθορίζει όριο εγκυρότητας (LOV) και περιλαμβάνει το εν λόγω όριο εγκυρότητας στο τμήμα περιορισμών αξιοπλοΐας·

ii) προσδιορίζει τις υφιστάμενες και τις νέες ενέργειες συντήρησης από τις οποίες εξαρτάται το όριο εγκυρότητας και καταρτίζει τις πληροφορίες συντήρησης που είναι απαραίτητες για την εκτέλεση των εν λόγω ενεργειών συντήρησης και την υποβολή των πληροφοριών συντήρησης για τις ενέργειες συντήρησης προς έγκριση στον Οργανισμό, σύμφωνα με το δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα που συμφωνείται με τον Οργανισμό.

δ) Ο αιτών πιστοποιητικό τύπου ή περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου, όπως αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο γ), υποβάλλει προς έγκριση στον Οργανισμό το όριο εγκυρότητας που καθορίστηκε σύμφωνα με το στοιχείο γ) του παρόντος σημείου και το τμήμα περιορισμών αξιοπλοΐας που αναφέρεται στο συγκεκριμένο στοιχείο, μαζί με το δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα:

i) πριν από την ημερομηνία που έχει εγκριθεί από τον Οργανισμό στο σχέδιο του αιτούντος για την ολοκλήρωση των δοκιμασιών και αναλύσεων για κάθε δομή αεροπλάνου για την οποία απαιτείται νέα πλήρης δοκιμασία κόπωσης προκειμένου να στηριχθεί ο καθορισμός του ορίου εγκυρότητας·

ii) πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2025 για όλες τις υπόλοιπες δομές αεροπλάνου.

26.304 Πρόγραμμα πρόληψης και ελέγχου διάβρωσης

α) Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου μεγάλου αεροπλάνου που έχει πιστοποιηθεί την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1958, και για το οποίο η αίτηση πιστοποιητικού τύπου υποβλήθηκε πριν από την 1η Ιανουαρίου 2019 καταρτίζει βασικό πρόγραμμα πρόληψης και ελέγχου διάβρωσης (CPCP).

β) Εάν το βασικό πρόγραμμα πρόληψης και ελέγχου διάβρωσης του στοιχείου α) δεν έχει ήδη εγκριθεί από τον Οργανισμό σύμφωνα με την παράγραφο 21.A.3B στοιχείο γ) σημείο 1 του παραρτήματος I (μέρος 21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012 ή σε έκθεση του συμβουλίου επισκόπησης της συντήρησης (MRBR) εγκεκριμένη από τον Οργανισμό, ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου υποβάλλει το πρόγραμμα πρόληψης και ελέγχου διάβρωσης προς έγκριση στον Οργανισμό πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2023.

γ) Ο αιτών πιστοποιητικό τύπου ή περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου, όπως αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο γ), μεγάλου αεροπλάνου καταρτίζει βασικό πρόγραμμα πρόληψης και ελέγχου διάβρωσης πριν από την έκδοση του πιστοποιητικού τύπου.

26.305 Εγκυρότητα του προγράμματος διαρκούς δομικής ακεραιότητας

α) Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου μεγάλου αεροπλάνου που πιστοποιήθηκε την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1958, για το οποίο η αίτηση πιστοποιητικού τύπου υποβλήθηκε πριν από την 1η Ιανουαρίου 2019, καθορίζει και εφαρμόζει διαδικασία που εξασφαλίζει ότι το πρόγραμμα διαρκούς δομικής ακεραιότητας παραμένει έγκυρο καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του αεροπλάνου, λαμβανομένων υπόψη της πείρας λειτουργίας και των υφιστάμενων πτητικών λειτουργιών.

β) Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου υποβάλλει περιγραφή της διαδικασίας του στοιχείου α) προς έγκριση στον Οργανισμό πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2023. Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου εφαρμόζει τη διαδικασία εντός 6 μηνών από την έγκρισή της από τον Οργανισμό.

γ) Ο αιτών πιστοποιητικό τύπου ή περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου, όπως αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο γ), μεγάλου αεροπλάνου καθορίζει και εφαρμόζει διαδικασία που εξασφαλίζει ότι το πρόγραμμα διαρκούς δομικής ακεραιότητας παραμένει έγκυρο καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του αεροπλάνου, λαμβανομένων υπόψη της πείρας λειτουργίας και των υφιστάμενων πτητικών λειτουργιών. Υποβάλλει περιγραφή της διαδικασίας προς έγκριση στον Οργανισμό πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2023, ή πριν από την έκδοση του πιστοποιητικού, όποια από τις δύο ημερομηνίες είναι μεταγενέστερη, και εφαρμόζει τη διαδικασία εντός 6 μηνών από την έγκρισή της από τον Οργανισμό.

26.306 Βασικές δομές κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση

α) Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου μεγάλου αεροπλάνου που έχει πιστοποιηθεί την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1958, για το οποίο η αίτηση πιστοποιητικού τύπου υποβλήθηκε πριν από την 1η Ιανουαρίου 2019 και το οποίο έχει πιστοποιηθεί για μεταφορά 30 ή περισσότερων επιβατών, ή με ικανότητα ωφέλιμου φορτίου 3 402 kg (7 500 lb) ή περισσότερο, προσδιορίζει και απαριθμεί σε κατάλογο τις βασικές δομές κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση (FCBS) για όλες τις παραλλαγές και τα παράγωγα του μοντέλου αεροπλάνου που περιλαμβάνονται στο πιστοποιητικό τύπου ή στο περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου.

β) Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου υποβάλλει τον κατάλογο των δομών που αναφέρονται στο στοιχείο α) προς έγκριση στον Οργανισμό πριν από τις 26 Αυγούστου 2021.

γ) Μετά την έγκριση του καταλόγου που αναφέρεται στο στοιχείο α) από τον Οργανισμό, ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου καθιστά τον εν λόγω κατάλογο διαθέσιμο στους κατόχους συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου ή έγκρισης αλλαγής μείζονος σημασίας οι οποίοι απαιτείται να συμμορφώνονται με το σημείο 26.330, καθώς και σε όλους τους γνωστούς φορείς εκμετάλλευσης των εν λόγω αεροπλάνων και, κατόπιν αιτήματος, στους φορείς που είναι αρμόδιοι για τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας με σκοπό την υποστήριξη των φορέων εκμετάλλευσης που απαιτείται να συμμορφώνονται με το σημείο 26.370.

δ) Ο αιτών πιστοποιητικό τύπου ή περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου, όπως αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο γ), μεγάλου αεροπλάνου που έχει πιστοποιηθεί για μεταφορά 30 ή περισσότερων επιβατών, ή με ικανότητα ωφέλιμου φορτίου 3 402 kg (7 500 lb) ή περισσότερο, προσδιορίζει και απαριθμεί σε κατάλογο τις βασικές δομές κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση για όλες τις παραλλαγές και τα παράγωγα του μοντέλου αεροπλάνου που περιλαμβάνονται στο πιστοποιητικό τύπου ή στο περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου. Υποβάλλει προς έγκριση στον Οργανισμό τον κατάλογο των εν λόγω δομών πριν από τις 26 Αυγούστου 2021 ή πριν από την έκδοση του πιστοποιητικού, όποια από τις δύο ημερομηνίες είναι μεταγενέστερη.

ε) Μετά την έγκριση του καταλόγου που αναφέρεται στο στοιχείο δ) από τον Οργανισμό, ο αιτών πιστοποιητικό τύπου ή περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου, όπως αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο γ), τον καθιστά διαθέσιμο σε όλους τους γνωστούς φορείς εκμετάλλευσης των εν λόγω αεροπλάνων και, κατόπιν αιτήματος, στους φορείς που είναι αρμόδιοι για τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας με σκοπό την υποστήριξη των φορέων εκμετάλλευσης που απαιτείται να συμμορφώνονται με το σημείο 26.370.

26.307 Δεδομένα ανοχής σε βλάβη για υφιστάμενες αλλαγές σε δομές κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση

α) Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου μεγάλου αεροπλάνου που έχει πιστοποιηθεί την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1958 για μεταφορά 30 ή περισσότερων επιβατών, ή με ικανότητα ωφέλιμου φορτίου 3 402 kg (7 500 lb) ή περισσότερο, όσον αφορά αλλαγές και κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση τροποποιημένες δομές (FCMS) που υφίστανται στις 26 Φεβρουαρίου 2021:

i) επανεξετάζει τις υφιστάμενες αλλαγές του σχεδιασμού και προσδιορίζει όλες τις αλλαγές που επηρεάζουν τις κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση βασικές δομές που προσδιορίστηκαν σύμφωνα με το σημείο 26.306·

ii) για κάθε αλλαγή που προσδιορίστηκε σύμφωνα με το σημείο i), προσδιορίζει τυχόν σχετική κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση τροποποιημένη δομή (FCMS)·

iii) για κάθε αλλαγή που προσδιορίστηκε σύμφωνα με το σημείο i), διενεργεί αξιολόγηση ανοχής σε βλάβη και εκπονεί και τεκμηριώνει τις σχετικές επιθεωρήσεις ανοχής σε βλάβη.

β) Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου υποβάλλει τον κατάλογο των κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση τροποποιημένων δομών που προσδιορίστηκαν σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο ii) προς έγκριση στον Οργανισμό πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2022.

γ) Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου υποβάλλει τα δεδομένα ανοχής σε βλάβη, συμπεριλαμβανομένης της επιθεώρησης ανοχής σε βλάβη, τα οποία προκύπτουν από την αξιολόγηση που διενεργείται σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο iii), προς έγκριση στον Οργανισμό πριν από τις 26 Αυγούστου 2022.

δ) Μετά την έγκριση από τον Οργανισμό του καταλόγου των κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση τροποποιημένων δομών που υποβλήθηκε σύμφωνα με το στοιχείο β), ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου καθιστά τον εν λόγω κατάλογο διαθέσιμο στους κατόχους συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου ή έγκρισης αλλαγής μείζονος σημασίας οι οποίοι υποχρεούνται να συμμορφώνονται με το σημείο 26.330, καθώς και σε όλους τους γνωστούς φορείς εκμετάλλευσης των εν λόγω αεροπλάνων και, κατόπιν αιτήματος, στους φορείς που είναι αρμόδιοι για τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας με σκοπό την υποστήριξη των φορέων εκμετάλλευσης που υποχρεούνται να συμμορφώνονται με το σημείο 26.370.

26.308 Δεδομένα ανοχής σε βλάβη για υφιστάμενες επισκευές σε δομές κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση

α) Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου μεγάλου αεροπλάνου που έχει πιστοποιηθεί την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1958 για μεταφορά 30 ή περισσότερων επιβατών, ή με ικανότητα ωφέλιμου φορτίου 3 402 kg (7 500 lb) ή περισσότερο, όσον αφορά δημοσιευθείσες επισκευές που υφίστανται στις 26 Φεβρουαρίου 2021:

i) επανεξετάζει τα δεδομένα επισκευών και προσδιορίζει κάθε επισκευή που περιλαμβάνεται στα δεδομένα η οποία επηρεάζει τη βασική κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση δομή και την κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση τροποποιημένη δομή που προσδιορίστηκαν σύμφωνα με το σημείο 26.306 στοιχείο α) και το σημείο 26.307 στοιχείο α) σημείο ii)·

ii) διενεργεί αξιολόγηση ανοχής σε βλάβη για κάθε επισκευή που προσδιορίστηκε σύμφωνα με το σημείο i), εκτός εάν αυτή έχει ήδη διενεργηθεί.

β) Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου υποβάλλει τα δεδομένα ανοχής σε βλάβη, συμπεριλαμβανομένων των επιθεωρήσεων ανοχής σε βλάβη, που προκύπτουν από την αξιολόγηση που διενεργείται σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο ii), προς έγκριση στον Οργανισμό πριν από τις 26 Μαΐου 2022, εκτός εάν έχουν ήδη εγκριθεί σύμφωνα με την παράγραφο 21.Α.435 στοιχείο β) σημείο 2 του παραρτήματος Ι (μέρος 21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012 πριν από τις 26 Αυγούστου 2022.

26.309 Κατευθυντήριες γραμμές αξιολόγησης επισκευών

α) Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου μεγάλου αεροπλάνου που έχει πιστοποιηθεί την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1958 για μεταφορά 30 ή περισσότερων επιβατών, ή με ικανότητα ωφέλιμου φορτίου 3 402 kg (7 500 lb) ή περισσότερο, και για το οποίο το πιστοποιητικό τύπου ή το περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου εκδόθηκε πριν από τις 11 Ιανουαρίου 2008, καταρτίζει κατευθυντήριες γραμμές αξιολόγησης επισκευών (REG) με σκοπό τον καθορισμό:

i) διαδικασίας για τη διενέργεια ελέγχων των επηρεαζόμενων αεροπλάνων, η οποία επιτρέπει τον προσδιορισμό και την τεκμηρίωση όλων των υφιστάμενων επισκευών που επηρεάζουν τις κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση δομές που προσδιορίστηκαν σύμφωνα με το σημείο 26.306 στοιχείο α) και το σημείο 26.307 στοιχείο α) σημείο ii)·

ii) διαδικασίας που επιτρέπει στους φορείς εκμετάλλευσης και στους φορείς που είναι αρμόδιοι για τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας να αποκτούν επιθεώρηση ανοχής σε βλάβη για επισκευές που προσδιορίστηκαν σύμφωνα με το σημείο i)·

iii) χρονοδιαγράμματος εφαρμογής που προβλέπει τα χρονικά πλαίσια για τη διενέργεια ελέγχων αεροπλάνου, την απόκτηση επιθεωρήσεων ανοχής σε βλάβη και την ενσωμάτωση των εν λόγω επιθεωρήσεων στο πρόγραμμα συντήρησης του αεροπλάνου.

β) Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου υποβάλλει τις κατευθυντήριες γραμμές αξιολόγησης επισκευών σύμφωνα με το στοιχείο α) προς έγκριση στον Οργανισμό πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2023.».

14. Τα σημεία 26.330 έως 26.334 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«**26.330 Δεδομένα ανοχής σε βλάβη για υφιστάμενα συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου (STC), άλλες υφιστάμενες αλλαγές μείζονος σημασίας και υφιστάμενες επισκευές που επηρεάζουν τα εν λόγω συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου ή τις εν λόγω αλλαγές**

α) Ο κάτοχος συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου που εκδόθηκε πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2021, ή ο κάτοχος έγκρισης αλλαγής μείζονος σημασίας που θεωρείται ότι έχει εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012, για μεγάλα αεροπλάνα που έχουν πιστοποιηθεί την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1958 για μεταφορά 30 ή περισσότερων επιβατών, ή με ικανότητα ωφέλιμου φορτίου 3 402 kg (7 500 lb) ή περισσότερο, αντιμετωπίζει τις δυσμενείς επιπτώσεις των εν λόγω αλλαγών και επισκευών των εν λόγω αλλαγών στη δομή του αεροπλάνου για τη στήριξη της συμμόρφωσης με το σημείο 26.370 στοιχείο α) σημείο ii), και συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των σημείων 26.331 έως 26.334.

β) Το στοιχείο α) δεν εφαρμόζεται σε αλλαγές μείζονος σημασίας και επισκευές σε μοντέλο μεγάλου αεροπλάνου που πιστοποιήθηκε για πρώτη φορά πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2021, όταν το εν λόγω μοντέλο αεροπλάνου πληροί οποιονδήποτε από τους ακόλουθους όρους:

i) περιλαμβάνεται στον πίνακα Α.1 του προσαρτήματος 1 του παρόντος παραρτήματος·

ii) δεν εκτελεί πλέον πτήσεις μετά τις 26 Φεβρουαρίου 2021·

iii) δεν έχει πιστοποιηθεί για την εκτέλεση πτήσεων πολιτικής αεροπορίας με ωφέλιμο φορτίο ή επιβάτες·

iv) διαθέτει περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου και έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις ανοχής σε βλάβη, υπό τον όρο ότι δεν εκτελεί πτήσεις πέραν του 75 % του οικείου στόχου υπηρεσίας βάσει σχεδιασμού και εκτελεί κυρίως πτήσεις με σκοπό τη στήριξη των κατασκευαστικών εργασιών του κατόχου περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου·

v) έχει εκδοθεί με περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου και έχει σχεδιαστεί κυρίως για σκοπούς πυρόσβεσης.

γ) Το στοιχείο α) δεν εφαρμόζεται σε αλλαγές μείζονος σημασίας και επισκευές σε μεγάλο αεροπλάνο που πιστοποιήθηκε για πρώτη φορά πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2021, όταν οι αλλαγές ή οι επισκευές δεν έχουν ενσωματωθεί και δεν θα ενσωματωθούν σε οποιοδήποτε μεγάλο αεροπλάνο που βρίσκεται σε λειτουργία στις ή μετά τις 26 Αυγούστου 2022.

δ) Οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στο στοιχείο β) σημεία ii) έως v) και στο στοιχείο γ) ισχύουν μόνο αφότου ο κάτοχος έγκρισης αλλαγών υποβάλει κατάλογο των αλλαγών που επηρεάζουν τη βασική δομή κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση, μαζί με πληροφορίες προς επίρρωση των λόγων συμπερίληψης κάθε αλλαγής στον κατάλογο, προς έγκριση στον Οργανισμό πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2022.

26.331 σχέδιο συμμόρφωσης για κατόχους συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου

Ο κάτοχος έγκρισης που αναφέρεται στο σημείο 26.330 στοιχείο α):

α) καταρτίζει σχέδιο συμμόρφωσης που ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των σημείων 26.332 έως 26.334·

β) υποβάλλει το σχέδιο συμμόρφωσης που αναφέρεται στο στοιχείο α) του παρόντος σημείου προς έγκριση στον Οργανισμό πριν από τις 25 Αυγούστου 2021.

26.332 Προσδιορισμός αλλαγών που επηρεάζουν δομές κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση

α) Ο κάτοχος έγκρισης που αναφέρεται στο σημείο 26.330 στοιχείο α):

i) επανεξετάζει τις αλλαγές και προσδιορίζει τις αλλαγές που επηρεάζουν τη βασική δομή κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση·

ii) για κάθε αλλαγή που προσδιορίστηκε σύμφωνα με το σημείο i), προσδιορίζει τυχόν σχετική κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση τροποποιημένη δομή (FCMS)·

iii) προσδιορίζει τις δημοσιευθείσες επισκευές που επηρεάζουν κάθε αλλαγή που προσδιορίστηκε σύμφωνα με το σημείο i).

β) Για έγκριση αλλαγής που εκδόθηκε την ή μετά την 1η Σεπτεμβρίου 2003, ο κάτοχος έγκρισης που αναφέρεται στο στοιχείο α) καταρτίζει και υποβάλλει κατάλογο των αλλαγών και των κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση τροποποιημένων δομών που προσδιορίστηκαν σύμφωνα με το στοιχείο α) σημεία i) και ii) προς έγκριση στον Οργανισμό πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2022 και, κατόπιν έγκρισης από τον Οργανισμό, καθιστά τον κατάλογο διαθέσιμο σε όλους τους γνωστούς φορείς εκμετάλλευσης των εν λόγω αεροπλάνων και, κατόπιν αιτήματος, στους φορείς που είναι αρμόδιοι για τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας με σκοπό την υποστήριξη των φορέων εκμετάλλευσης που απαιτείται να συμμορφώνονται με το σημείο 26.370 στοιχείο α) σημείο ii).

γ) Για έγκριση αλλαγής που εκδόθηκε πριν από την 1η Σεπτεμβρίου 2003, ο κάτοχος έγκρισης που αναφέρεται στο στοιχείο α):

i) καταρτίζει και υποβάλλει κατάλογο των αλλαγών που προσδιορίστηκαν σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο i) προς έγκριση στον Οργανισμό πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2022·

ii) κατόπιν αιτήματος φορέων εκμετάλλευσης και φορέων που είναι αρμόδιοι για τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας με σκοπό την υποστήριξη των φορέων εκμετάλλευσης που απαιτείται να συμμορφώνονται με το σημείο 26.370 στοιχείο α) σημείο ii), προσδιορίζει και απαριθμεί σε κατάλογο τυχόν κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση τροποποιημένες δομές που σχετίζονται με την αλλαγή και υποβάλλει τα εν λόγω δεδομένα προς έγκριση στον Οργανισμό εντός 12 μηνών από την ημερομηνία υποβολής του αιτήματος·

iii) κατόπιν έγκρισης τυχόν δεδομένων που υποβλήθηκαν σύμφωνα με το στοιχείο γ) σημεία i) και ii), καθιστά τα εν λόγω δεδομένα διαθέσιμα σε όλους τους γνωστούς φορείς εκμετάλλευσης των εν λόγω αεροπλάνων και, κατόπιν αιτήματος, στους φορείς που είναι αρμόδιοι για τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας με σκοπό την υποστήριξη των φορέων εκμετάλλευσης που υποχρεούνται να συμμορφώνονται με το σημείο 26.370 στοιχείο α) σημείο ii).

26.333 Δεδομένα ανοχής σε βλάβη για συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου και επισκευές που επηρεάζουν τα εν λόγω συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου που εγκρίθηκαν την ή μετά την 1η Σεπτεμβρίου 2003

α) Για έγκριση αλλαγής που εκδόθηκε την ή μετά την 1η Σεπτεμβρίου 2003, ο κάτοχος έγκρισης που αναφέρεται στο σημείο 26.330 στοιχείο α):

i) όσον αφορά αλλαγές και δημοσιευθείσες επισκευές που προσδιορίστηκαν σύμφωνα με το σημείο 26.332 στοιχείο α) σημεία i) και iii) αντίστοιχα, διενεργεί αξιολόγηση ανοχής σε βλάβη·

ii) καθορίζει και τεκμηριώνει τη σχετική επιθεώρηση ανοχής σε βλάβη, εκτός εάν αυτό έχει ήδη γίνει.

β) Ο κάτοχος έγκρισης που αναφέρεται στο στοιχείο α) υποβάλλει τα δεδομένα ανοχής σε βλάβη που προκύπτουν από την αξιολόγηση ανοχής σε βλάβη που διενεργείται σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο i) προς έγκριση στον Οργανισμό πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2023, εκτός εάν έχουν ήδη εγκριθεί σύμφωνα με την παράγραφο 21.Β.111 του παραρτήματος I (μέρος 21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012.

γ) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο β), όσον αφορά αλλαγές για τις οποίες δεν προβλεπόταν απαίτηση αξιολόγησης ανοχής σε βλάβη στη βάση πιστοποίησης, ο κάτοχος έγκρισης που αναφέρεται στο στοιχείο α) υποβάλλει τα δεδομένα ανοχής σε βλάβη που προκύπτουν από την αξιολόγηση ανοχής σε βλάβη που διενεργείται σύμφωνα με το στοιχείο α) προς έγκριση στον Οργανισμό, εντός των ακόλουθων προθεσμιών, όποια από τις δύο ημερομηνίες είναι μεταγενέστερη:

i) πριν από την εκτέλεση πτήσεων από αεροπλάνο στο οποίο έχει ενσωματωθεί η εν λόγω αλλαγή, σύμφωνα με το παράρτημα IV (Μέρος-CAT) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012· ή

ii) πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2023.

26.334 Δεδομένα ανοχής σε βλάβη για συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου και άλλες υφιστάμενες μείζονος σημασίας αλλαγές και επισκευές που επηρεάζουν τα εν λόγω συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου ή τις εν λόγω αλλαγές που εγκρίθηκαν πριν από την 1η Σεπτεμβρίου 2003

α) Κατόπιν αιτήματος φορέων εκμετάλλευσης και φορέων που είναι αρμόδιοι για τη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας, με σκοπό τη στήριξη της συμμόρφωσης με το σημείο 26.370 στοιχείο α) σημείο ii), όσον αφορά έγκριση αλλαγής που εκδόθηκε πριν από την 1η Σεπτεμβρίου 2003, ο κάτοχος έγκρισης που αναφέρεται στο σημείο 26.330 στοιχείο α):

i) όσον αφορά αλλαγές και δημοσιευθείσες επισκευές που προσδιορίστηκαν σύμφωνα με το σημείο 26.332 στοιχείο α) σημεία i) και iii) αντίστοιχα, διενεργεί αξιολόγηση ανοχής σε βλάβη·

ii) καθορίζει και τεκμηριώνει τη σχετική επιθεώρηση ανοχής σε βλάβη, εκτός εάν αυτό έχει ήδη γίνει.

β) Ο κάτοχος έγκρισης που αναφέρεται στο στοιχείο α) υποβάλλει τα δεδομένα ανοχής σε βλάβη τα οποία προκύπτουν από την αξιολόγηση που διενεργείται σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο i) προς έγκριση στον Οργανισμό:

i) εντός 24 μηνών από την παραλαβή του αιτήματος, για αιτήματα που παραλαμβάνονται πριν από την 26η Φεβρουαρίου 2023· ή

ii) πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2025 ή εντός 12 μηνών από την παραλαβή αιτήματος, όποια από τις δύο ημερομηνίες είναι μεταγενέστερη, για αιτήματα που παραλαμβάνονται στις ή μετά τις 26 Φεβρουαρίου 2023.».

15. Το σημείο 26.370 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**26.370 Πρόγραμμα συντήρησης**

α) Οι φορείς εκμετάλλευσης μεγάλων αεροπλάνων που έχουν πιστοποιηθεί την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1958 εξασφαλίζουν ότι τα προγράμματα συντήρησης των εν λόγω αεροπλάνων περιλαμβάνουν:

i) όσον αφορά μεγάλα αεροπλάνα που έχουν πιστοποιηθεί για μεταφορά 30 ή περισσότερων επιβατών, ή με ικανότητα ωφέλιμου φορτίου μεγαλύτερη από 3 402 kg (7 500 lb), εγκεκριμένες επιθεωρήσεις ανοχής σε βλάβη·

ii) όσον αφορά μεγάλα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις σύμφωνα με το παράρτημα IV (Μέρος-CAT) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 και έχουν πιστοποιηθεί για μεταφορά 30 ή περισσότερων επιβατών, ή με ικανότητα ωφέλιμου φορτίου μεγαλύτερη από 3 402 kg (7 500 lb), μέσο αντιμετώπισης των ενδεχόμενων δυσμενών επιπτώσεων των επισκευών και των αλλαγών στις κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση δομές και στις επιθεωρήσεις που προβλέπονται στο στοιχείο α) σημείο i)·

iii) όσον αφορά μεγάλα αεροπλάνα που έχουν πιστοποιηθεί με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος απογείωσης μεγαλύτερο από 34 019 kg (75 000 lb), εγκεκριμένο όριο εγκυρότητας·

iv) πρόγραμμα πρόληψης και ελέγχου διάβρωσης.

β) Οι ακόλουθες προθεσμίες ισχύουν για την υποχρέωση που αναφέρεται στο στοιχείο α):

i) το πρόγραμμα συντήρησης των αεροπλάνων αναθεωρείται με σκοπό τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του στοιχείου α) σημεία i), ii) και iv) πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2024 ή πριν από την εκτέλεση πτητικών λειτουργιών με το αεροπλάνο, όποια από τις δύο ημερομηνίες είναι μεταγενέστερη·

ii) το πρόγραμμα συντήρησης των αεροπλάνων αναθεωρείται με σκοπό τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του στοιχείου α) σημείο iii) πριν από τις 26 Αυγούστου 2021, ή 6 μήνες μετά τη δημοσίευση του ορίου εγκυρότητας, ή πριν από την εκτέλεση πτητικών λειτουργιών με το αεροπλάνο, όποια από τις εν λόγω ημερομηνίες είναι μεταγενέστερη.

γ) Όσον αφορά μοντέλο μεγάλου αεροπλάνου που πιστοποιήθηκε για πρώτη φορά πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2021 και:

i) το οποίο δεν εκτελεί πλέον πτήσεις μετά τις 26 Φεβρουαρίου 2024, το στοιχείο α) σημεία i), ii) και iv) δεν εφαρμόζεται·

ii) το οποίο δεν εκτελεί πλέον πτήσεις μετά τις 26 Αυγούστου 2021, το στοιχείο α) σημείο iii) δεν εφαρμόζεται·

iii) το οποίο διαθέτει περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου εκδοθέν πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2021 σύμφωνα με τις απαιτήσεις ανοχής σε βλάβη, υπό τον όρο ότι δεν εκτελεί πτήσεις πέραν του 75 % του οικείου στόχου υπηρεσίας βάσει σχεδιασμού και εκτελεί κυρίως πτήσεις με σκοπό τη στήριξη των κατασκευαστικών εργασιών του κατόχου έγκρισης, το στοιχείο α) σημεία i), ii) και iv) δεν εφαρμόζεται.

δ) Όσον αφορά μοντέλο μεγάλου αεροπλάνου με περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου εκδοθέν πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2021 και πρωταρχικός σκοπός του οποίου είναι η πυρόσβεση, το στοιχείο α) σημεία i) και ii) δεν εφαρμόζεται.».

16. Προστίθεται το ακόλουθο σημείο 26.405:

«**26.405 Πυροπροστασία στο διαμέρισμα φορτίου**

α) Όσον αφορά μικρά και μεγάλα ελικόπτερα εξοπλισμένα με τουλάχιστον ένα διαμέρισμα φορτίου διαχωρισμένο από τον θάλαμο διακυβέρνησης, των οποίων το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδίδεται για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2025, οι κάτοχοι:

— πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου· ή

— συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου ή εγκρίσεων αλλαγής σχεδιασμού, εάν η αλλαγή σχετίζεται με τις ικανότητες πυροπροστασίας του ελικοπτέρου στο διαμέρισμα φορτίου,

καθιστούν διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με τα χαρακτηριστικά σχεδιασμού του ελικοπτέρου που συνδέονται με τις ικανότητες πυροπροστασίας στο διαμέρισμα φορτίου για όλα τα διαμερίσματα φορτίου που είναι διαχωρισμένα από τον θάλαμο διακυβέρνησης σε όλους τους γνωστούς φορείς εκμετάλλευσης των εν λόγω ελικοπτέρων.

β) Οι πληροφορίες που καθίστανται διαθέσιμες σύμφωνα με το στοιχείο α) είναι επαρκώς λεπτομερείς ώστε να υποστηρίζουν τους φορείς εκμετάλλευσης κατά τη διενέργεια εκτιμήσεων κινδύνου για τη μεταφορά εμπορευμάτων στο διαμέρισμα φορτίου.

Οι πληροφορίες περιέχονται σε κατάλληλα έγγραφα τεκμηρίωσης του ελικοπτέρου τα οποία καθίστανται διαθέσιμα στους φορείς εκμετάλλευσης και είναι εύκολα αναγνωρίσιμα από το προσωπικό του φορέα εκμετάλλευσης που είναι αρμόδιο για τη διενέργεια της αξιολόγησης κινδύνων.

γ) Ο κάτοχος έγκρισης σχεδιασμού, ο οποίος υποχρεούται να καθιστά διαθέσιμες τις πληροφορίες σύμφωνα με το στοιχείο α), γνωστοποιεί επίσης κάθε τροποποίηση των πληροφοριών αυτών σε όλους τους γνωστούς φορείς εκμετάλλευσης των ελικοπτέρων που επηρεάζονται από την αλλαγή.».

17. Προστίθεται το ακόλουθο σημείο 26.440:

«**26.440 Αντοχή συστημάτων καυσίμου σε σύγκρουση**

Κατά τον σχεδιασμό του συστήματος καυσίμου, οι φορείς εκμετάλλευσης μικρών και μεγάλων ελικοπτέρων εξασφαλίζουν την ελαχιστοποίηση, στο μέτρο του δυνατού, της πιθανότητας πυρκαγιάς μετά από σύγκρουση, όταν:

α) το πιστοποιητικό τύπου ελικοπτέρου εκδόθηκε στις ή μετά τις 2 Οκτωβρίου 1994, και:

1) το πρώτο ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας ελικοπτέρου εκδίδεται την ή μετά την 22α Δεκεμβρίου 2026, ή

2) το πρώτο ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας ελικοπτέρου εκδίδεται πριν από την 22α Δεκεμβρίου 2026, και:

i) εάν έχει εκδοθεί ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας από κράτος μέλος την ή μετά την 22α Δεκεμβρίου 2024 μετά από εισαγωγή του ελικοπτέρου από τρίτη χώρα, ή

ii) εάν:

A) το ελικόπτερο έχει σχεδιαστεί για έξι ή περισσότερους επιβαίνοντες και εκτελεί πτήσεις την ή μετά την 22α Δεκεμβρίου 2031· ή

B) το ελικόπτερο έχει σχεδιαστεί για πέντε ή λιγότερους επιβαίνοντες και εκτελεί πτήσεις την ή μετά την 22α Δεκεμβρίου 2039·

β) το πιστοποιητικό τύπου ελικοπτέρου εκδόθηκε πριν από τις 2 Οκτωβρίου 1994, και:

(1) το πρώτο ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας ελικοπτέρου εκδίδεται την ή μετά την 22α Δεκεμβρίου 2026 ή

(2) το πρώτο ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας ελικοπτέρου εκδίδεται πριν από την 22α Δεκεμβρίου 2026, και εάν οποιοδήποτε ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας έχει εκδοθεί από κράτος μέλος την ή μετά την 22α Δεκεμβρίου 2024 μετά από εισαγωγή του ελικοπτέρου από τρίτη χώρα.».

18. Το προσάρτημα 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«*Προσάρτημα 1*

Κατάλογος μοντέλων αεροπλάνων που δεν υπόκεινται σε ορισμένες διατάξεις του παραρτήματος I (Μέρος-26)

Πίνακας Α.1

Κάτοχος πιστοποιητικού τύπου	Τύπος	Μοντέλα	Αριθμός σειράς κατασκευής	Διατάξεις του παραρτήματος I (Μέρος-26) που ΔΕΝ εφαρμόζονται
The Boeing Company	707	Όλα		26.301 έως 26.334
The Boeing Company	720	Όλα		26.301 έως 26.334
The Boeing Company	DC-10	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	Όλοι	26.301 έως 26.334
The Boeing Company	DC-8	Όλα		26.301 έως 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	Όλοι	26.301 έως 26.334
The Boeing Company	MD-90	MD-90-30	Όλοι	26.301 έως 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F27	Mark 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700	Όλοι	26.301 έως 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Mark 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000	Όλοι	26.301 έως 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-159	G-159 (Gulfstream I)	Όλοι	26.301 έως 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-II_III_IV_V	G-1159A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	Όλοι	26.301 έως 26.334

Κάτοχος πιστοποιητικού τύπου	Τύπος	Μοντέλα	Αριθμός σειράς κατασκευής	Διατάξεις του παραρτήματος I (Μέρος-26) που ΔΕΝ εφαρμόζονται
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	Όλοι	26.301 έως 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	Όλοι	26.301 έως 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1329	Όλα		26.301 έως 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	188	Όλα		26.301 έως 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F, 382G	Όλοι	26.301 έως 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	Όλα		26.301 έως 26.334
PT. DIRGANTARA INDONESIA	CN-235	Όλα		26.301 έως 26.334
SABRELINER CORPORATION	NA-265	NA-265-65	Όλοι	26.301 έως 26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	Όλοι	26.301 έως 26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	Όλα		26.301 έως 26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	Όλοι	26.301 έως 26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	Όλοι	26.301 έως 26.334
AIRBUS	Σειρά A320	A320-251N, A320-271N	10033, 10242, 10281 και10360	26.60
AIRBUS	Σειρά A321	A321-271NX	10257, 10371 και 10391	26.60.
AIRBUS	Σειρά A330	A330-243, A330-941	1844, 1861, 1956, 1978, 1982, 1984, 1987, 1989, 1998, 2007, 2008 και 2011	26.60

Κάτοχος πιστοποιητικού τύπου	Τύπος	Μοντέλα	Αριθμός σειράς κατασκευής	Διατάξεις του παραρτήματος I (Μέρος-26) που ΔΕΝ εφαρμόζονται
ATR-GIE Avions de Transport Régional	Σειρά ATR 72	ATR72-212A	1565, 1598, 1620, 1629, 1632, 1637, 1640, 1642, 1649, 1657, 1660, 1661	26.60
The Boeing Company	Σειρά 737	737-8 και 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

Κάτοχος πιστοποιητικού τύπου	Τύπος	Μοντέλα	Αριθμός σειράς κατασκευής	Διατάξεις του παραρτήματος I (Μέρος-26) που ΔΕΝ εφαρμόζονται
			61857, 61859, 61862, 61864, 62451, 62452, 62453, 62454, 62533, 63358, 63359, 63360, 64610, 64611, 64612, 62613, 64614, 65899, 66147, 66148, 66150	
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	Σειρά Gulfstream G100	1125 Astra 1125 Astra SP G100/Astra SPX	Όλα	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP	Gulfstream G100 series	Gulfstream G150	Όλα	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	Σειρά GALAXY G200	Gulfstream 200/Galaxy	Όλα	26.157
LEARJET INC.	Μοντέλο Learjet 45	Όλα	Όλα	26.157
LEARJET INC.	Learjet 24/25/31/36/35/55/60	55, 55B, 55C	Όλα	26.157
LEARJET INC.	Μοντέλο Learjet 60	Όλα	Όλα	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Σειρά 650	650	Όλα	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Σειρά Cessna 500/550/ S550/560/560XL	500 550 560 560XL S550	Όλα	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Σειρά Hawker	Σειρά BAe.125 Hawker 750 Hawker 800XP	Όλοι	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Σειρά CESSNA 750 (Citation X)	750	Όλοι	26.157»