Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2024/2954

2.12.2024

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2024/2954 VAN DE COMMISSIE

van 29 november 2024

tot wijziging van Verordening (EU) 2015/640 in verband met de invoering van nieuwe aanvullende luchtwaardigheidseisen

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad ([1]), en met name artikel 17, lid 1, punt h),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Overeenkomstig artikel 76, lid 3, van Verordening (EU) 2018/1139 stelt het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart ("het Agentschap") certificeringsspecificaties op en werkt het deze regelmatig bij om ervoor te zorgen dat ze geschikt blijven voor het beoogde doel. Een luchtvaartuig waarvan het ontwerp reeds is gecertificeerd, moet echter niet voldoen aan de bijgewerkte versie van de toepasselijke certificeringsspecificaties als het al in productie of gebruik is. Om de blijvende luchtwaardigheid en de verbetering van de veiligheid te ondersteunen, moet derhalve worden geëist dat dergelijke luchtvaartuigen voldoen aan aanvullende luchtwaardigheidseisen die niet in de oorspronkelijke certificeringsspecificaties waren opgenomen toen de ontwerpen werden gecertificeerd. In Verordening (EU) 2015/640 van de Commissie ([2]) zijn dergelijke aanvullende luchtwaardigheidseisen uiteengezet.

(2) Het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2015/640 moet worden gewijzigd om het in overeenstemming te brengen met artikel 2 van Verordening (EU) 2018/1139 wat betreft luchtvaartuigexploitanten.

(3) Artikel 3 van Verordening (EU) 2015/640 specificeert het toepassingsgebied voor exploitanten die, bij de exploitatie van de in artikel 1 van die verordening bedoelde luchtvaartuigen, onder het toezicht van lidstaten vallen. Artikel 1 is vervolgens gewijzigd bij Uitvoeringsverordening (EU) 2020/1159 van de Commissie ([3]) om dat toepassingsgebied erin op te nemen, zodat artikel 3 overbodig werd door de invoering van artikel 1, lid 2, punt a). Daarom moet artikel 3 van Verordening (EU) 2015/640 worden geschrapt.

(4) De certificeringsspecificaties voor kleine hefschroefvliegtuigen (CS-27) en grote hefschroefvliegtuigen (CS-29) bevatten specificaties met betrekking tot crashbestendige brandstofsystemen (Crash Resistant Fuel System — CRFS) voor helikopters. Een aanzienlijk deel van de in gebruik zijnde helikopters is echter niet uitgerust met een CRFS, terwijl verschillende dodelijke ongevallen hadden kunnen worden overleefd als de helikopters met een dergelijk systeem waren uitgerust. Dit wordt ook benadrukt in veiligheidsaanbevelingen van verschillende instanties voor ongevallenonderzoek. Gezien het risico van dodelijke ongevallen en de noodzaak om een hoog uniform niveau van burgerluchtvaartveiligheid in de Unie te handhaven, is het evenredig en kostenefficiënt om sommige van die specificaties toe te passen op bestaande helikopters die in de Unie worden geëxploiteerd en op helikopters die na de inwerkingtreding van deze verordening zullen worden geproduceerd.

([1]) PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

([2]) Verordening (EU) 2015/640 van de Commissie van 23 april 2015 betreffende aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties voor een bepaald soort vluchtuitvoering en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012 (PB L 106 van 24.4.2015, blz. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/640/oj).

([3]) Uitvoeringsverordening (EU) 2020/1159 van de Commissie van 5 augustus 2020 tot wijziging van Verordeningen (EU) nr. 1321/2014 en (EU) 2015/640 voor wat de invoering van nieuwe aanvullende luchtwaardigheidsvoorschriften betreft (PB L 257 van 6.8.2020, blz. 14, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/1159/oj).

(5) De Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie heeft bij amendement 109 van bijlage 8 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 in Chicago is ondertekend ("het Verdrag van Chicago"), nieuwe normen en aanbevolen praktijken ("SARP's") aangenomen om ervoor te zorgen dat de houder van de ontwerpgoedkeuring informatie over de ontwerpkenmerken in verband met de brandveiligheid van het vrachtcompartiment van vliegtuigen en helikopters beschikbaar stelt aan alle bekende exploitanten van dergelijke luchtvaartuigen. Deze SARP's moeten worden opgenomen om de veiligheid van de activiteiten van luchtvaartuigen die gevaarlijke goederen in het vrachtcompartiment vervoeren, te handhaven. Dergelijke informatie moet exploitanten helpen om, bij de uitvoering van de risicobeoordeling voor het vervoer van gevaarlijke goederen, zoals vereist bij Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie ([4]), de beperkingen te bepalen van specifieke tijdens de certificering vastgestelde brandveiligheidskenmerken van vrachtcompartimenten.

(6) De SARP's moeten worden opgenomen in de wetgeving van de Unie voor kleine en grote vliegtuigen en voor kleine en grote helikopters en moeten van toepassing zijn op die luchtvaartuigen waarvoor het individuele luchtwaardigheidscertificaat voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 2025. De nieuwe eisen voor kleine vliegtuigen en kleine helikopters moeten in verhouding staan tot het veiligheidsrisico en alleen van toepassing zijn op vrachtcompartimenten die gescheiden zijn van de cockpit. Als gevolg van de uitbreiding van het toepassingsgebied van subdeel B van bijlage I tot kleine vliegtuigen, moeten sommige bestaande eisen van dat subdeel worden gewijzigd om te specificeren dat zij van toepassing zijn op grote vliegtuigen.

(7) Met ingang van 26 februari 2021 is bij Uitvoeringsverordening (EU) 2020/1159 een nieuw punt 26.205 ingevoegd in bijlage I (Deel-26) bij Verordening (EU) 2015/640, op grond waarvan exploitanten van grote vliegtuigen die in het commerciële luchtvervoer worden gebruikt, ervoor moeten zorgen dat elk vliegtuig waarvoor het eerste individuele luchtwaardigheidscertificaat op of na 1 januari 2025 is afgegeven, is uitgerust met een systeem voor bewustmaking van en waarschuwing voor doorschieten op de start- of landingsbaan (Runway Overrun Awareness and Alerting System — ROAAS). Verscheidene houders van een typecertificaat voor grote vliegtuigen worden geconfronteerd met industriële problemen die leiden tot aanzienlijke vertragingen, waardoor zij niet in staat zijn nieuw geproduceerde vliegtuigen met een gecertificeerd ROAAS te leveren vóór 1 januari 2025. Exploitanten die dergelijke vliegtuigen in ontvangst nemen, kunnen niet aan punt 26.205 voldoen. Daarom moet de toepassingsdatum van punt 26.205 worden uitgesteld om rekening te houden met de huidige industriële capaciteiten en om de bedrijfscontinuïteit voor exploitanten van grote vliegtuigen te garanderen. Dit uitstel mag geen significante gevolgen hebben voor de veiligheid.

(8) Met ingang van 26 augustus 2023 wordt bij Uitvoeringsverordening (EU) 2020/1159 een nieuw punt 26.157 ingevoegd in bijlage I (Deel-26) bij Verordening (EU) 2015/640. Overeenkomstig die bepaling moeten alle in gebruik zijnde grote vliegtuigen die op of na 26 augustus 2023 door het Agentschap zijn gecertificeerd en in het commercieel luchtvervoer worden gebruikt, voldoen aan aanvullende luchtwaardigheidseisen voor de ombouw van vracht- of bagagecompartimenten van klasse D. Aangezien, voor bepaalde soorten vluchten, bepaalde grote vliegtuigen met een lage bezettingsgraad minder risico lopen dat tijdens de vlucht in een vracht- of bagagecompartiment van klasse D een brand ontstaat die zich ontwikkelt tot een onbeheersbare brand, moeten de exploitanten van die vliegtuigen worden vrijgesteld van de verplichting om te voldoen aan punt 26.157, teneinde te voorkomen dat onevenredige en niet-kostenefficiënte lasten worden opgelegd aan deze exploitanten. Bij Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1254 van de Commissie ([5]) is aanhangsel 1 "Lijst van vliegtuigmodellen die niet onder sommige bepalingen van bijlage I (Deel-26) vallen" dan ook vervangen door een nieuwe lijst, met inbegrip van vliegtuigtypes en -modellen waarop punt 26.157 niet van toepassing is. Uit verder onderzoek is gebleken dat andere grote vliegtuigtypes met een lage bezettingsgraad die niet in die lijst zijn opgenomen, ook kunnen worden gebruikt voor vluchtuitvoeringen (in de eerste plaats zakelijke activiteiten), waardoor het risico afneemt dat tijdens de vlucht in hun vracht- of bagageruimte van klasse D een brand ontstaat die zich ontwikkelt tot een oncontroleerbare brand. Om te vermijden dat onevenredige en niet-kostenefficiënte lasten worden opgelegd aan de exploitanten van deze vliegtuigtypes, moeten zij ook worden vrijgesteld van de verplichting om aan punt 26.157 te voldoen.

([4]) Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 296 van 25.10.2012, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([5]) Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1254 van de Commissie van 19 juli 2022 tot wijziging van Verordening (EU) 2015/640 in verband met de invoering van nieuwe aanvullende luchtwaardigheidseisen (PB L 191 van 20.7.2022, blz. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1254/oj).

(9) Met ingang van 26 februari 2021 is bij Uitvoeringsverordening (EU) 2020/1159 een nieuw punt 26.370 ingevoegd in bijlage I (Deel-26) van Verordening (EU) 2015/640, waarbij de exploitanten of eigenaars van verouderende grote vliegtuigstructuren worden verplicht de elementen van dat punt op te nemen in het in bijlage I (Deel-M) van Verordening (EU) nr. 1321/2014 van de Commissie ([6]) bedoelde onderhoudsprogramma. Eigenaars van luchtvaartuigen vallen echter niet binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2015/640 en de exploitanten mogen niet rechtstreeks worden verplicht het onderhoudsprogramma van de vliegtuigen op te stellen, aangezien dat programma wordt ontwikkeld door de organisatie die verantwoordelijk is voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid. Punt 26.370 moet daarom alleen van toepassing zijn op exploitanten, teneinde te garanderen dat het onderhoudsprogramma de vereiste elementen bevat zonder dat van de exploitanten wordt vereist dat zij dat programma zelf opstellen.

(10) Bovendien mag punt 26.370 niet specifiek verwijzen naar bijlage I (Deel-M) bij Verordening (EU) nr. 1321/2014, aangezien het toepassingsgebied van Deel-M niet alle grote vliegtuigen bestrijkt die worden geëxploiteerd door exploitanten die binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2015/640 vallen en op wie punt 26.370 van toepassing is.

(11) Andere eisen van Verordening (EU) 2015/640 met betrekking tot punt 26.370 moeten worden gewijzigd om ervoor te zorgen dat de instructies voor permanente luchtwaardigheid door de houder van de ontwerpgoedkeuring beschikbaar worden gesteld aan alle bekende exploitanten van de betrokken vliegtuigen en, op verzoek, aan alle andere personen die deze instructies moeten naleven, met inbegrip van de organisaties die verantwoordelijk zijn voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid.

(12) De tweede zin van de definitie van "programma voor de preventie en bestrijding van corrosie" in artikel 2, punt g), moet worden geschrapt omdat deze geen deel uitmaakt van de definitie en omdat de inhoud van die zin reeds is opgenomen in punt 26.304 van bijlage I (Deel-26) bij Verordening (EU) 2015/640 en in punt k) van CS 26.370 van de certificeringsspecificaties voor aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties voor vluchtuitvoeringen (CS-26).

(13) Andere eisen, zoals die met betrekking tot verouderende vliegtuigstructuren, moeten worden verduidelijkt. Voorts moeten verwijzingen naar belangrijke wijzigingen en luchtvaartuigen met schroefturbinemotoren worden geschrapt omdat ze overlappen met het toepassingsgebied van het aanvullend typecertificaat en de definitie van grote vliegtuigen.

(14) De in deze verordening vastgestelde maatregelen zijn gebaseerd op Advies nr. 05/2024 ([7]), dat door het Agentschap is uitgebracht overeenkomstig artikel 75, lid 2, punt b), en artikel 76, lid 1, van Verordening (EU) 2018/1139.

(15) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 127 van Verordening (EU) 2018/1139 opgerichte comité,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EU) 2015/640 wordt als volgt gewijzigd:

1) In artikel 1 wordt lid 2 vervangen door:

"2. Deze verordening is van toepassing op:

a) exploitanten van:

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

([6]) Verordening (EU) nr. 1321/2014 van de Commissie van 26 november 2014 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (PB L 362 van 17.12.2014, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1321/oj).

([7]) Advies 05/2024 van 21 juni 2024 van het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, Deel-26 — Helicopter crash-resistant fuel systems, Information on cargo compartment fire protection capabilities, Runway overrun awareness and alerting systems, Conversion of Class D compartments.

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

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

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

_____

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

2) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) de punten b) tot en met c bis) worden vervangen door:

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

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

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

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

b) punt g) wordt vervangen door:

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

c) de punten i) en j) worden vervangen door:

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

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

d) de punten m) en n) worden vervangen door:

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

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

3) Artikel 3 wordt geschrapt.

4) Bijlage I (Deel-26) wordt gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze verordening.

Artikel 2

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

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

Gedaan te Brussel, 29 november 2024.

Voor de Commissie
De voorzitter
Ursula VON DER LEYEN

BIJLAGE

Bijlage I bij Verordening (EU) 2015/640 wordt als volgt gewijzigd:

1) De inhoudsopgave wordt vervangen door:

"INHOUD

SUBDEEL A —
ALGEMENE VOORZIENINGEN

26.10 Bevoegde autoriteit

26.20 Tijdelijk niet-functionerende uitrusting

26.30 Bewijs van naleving

SUBDEEL B —
VLIEGTUIGEN

26.50 Zitplaatsen, ligplaatsen, veiligheidsgordels en veiligheidstuigen

26.60 Noodlandingen — dynamische voorwaarden

26.100 Locatie van nooduitgangen

26.105 Toegang tot nooduitgangen

26.110 Aanduiding van nooduitgangen

26.120 Noodverlichting in het interieur en bediening van de noodverlichting

26.150 Interieurs van compartimenten

26.155 Ontvlambaarheid van de bekleding van vrachtcompartimenten

26.156 Thermische of geluidsisolerende materialen

26.157 Ombouw van compartimenten van klasse D

26.160 Toiletten — bescherming tegen brand

26.170 Brandblusapparaten

26.175 Brandbeveiliging vrachtcompartiment

26.200 Landingsgestel — akoestisch geluidssignaal

26.201 Bandenspanning

26.205 Systemen voor bewustmaking van en waarschuwing voor runway overrun

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

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

26.301 Nalevingsplan voor houders van (R)TC

26.302 Beoordeling van de vermoeiings- en schadetolerantie

26.303 Beperking van de geldigheid

26.304 Programma voor de preventie en bestrijding van corrosie

26.305 Geldigheid van het programma voor blijvende structurele integriteit

26.306 Vermoeiingskritieke basisstructuren

26.307 Gegevens over schadetolerantie voor bestaande wijzigingen van vermoeiingskritieke structuren

26.308 Gegevens over schadetolerantie voor bestaande reparaties van vermoeiingskritieke structuren

26.309 Richtsnoeren voor de beoordeling van reparaties

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

26.331 Nalevingsplan voor houders van STC's

26.332 Identificatie van wijzigingen die gevolgen hebben voor vermoeiingskritieke structuren

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

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

26.370 Onderhoudsprogramma

SUBDEEL C —
HELIKOPTERS

26.400 Brandblusapparaten

26.405 Brandbeveiliging vrachtcompartiment

26.410 Onder water bediende noodbedieningsorganen

26.415 Nooduitgangen onder water

26.420 Nooduitrusting voor vluchten boven water

26.425 Terbeschikkingstelling van aangetoonde zeeomstandigheden

26.430 Schadebestendigheid van een nooddrijfsysteem

26.431 Bepaling van de robuustheid van het ontwerp van nooddrijfsystemen

26.435 Automatische inzet van een nooddrijfsysteem

26.440 Crashbestendigheid van het brandstofsysteem

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

2) Punt 26.10 wordt vervangen door:

"**26.10 Bevoegde autoriteit**

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

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

3) Punt 26.30 wordt vervangen door:

"**26.30 Bewijs van naleving**

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

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

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

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

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

4) De titel van subdeel B wordt vervangen door:

"SUBDEEL B — VLIEGTUIGEN".

5) Punt 26.100 wordt vervangen door:

"**26.100 Locatie van nooduitgangen**

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

6) Punt 26.156 wordt vervangen door:

"**26.156 Thermische of geluidsisolerende materialen**

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

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

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

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

7) Punt 26.157 wordt vervangen door:

"**26.157 Ombouw van compartimenten van klasse D**

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

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

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

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

8) Het volgende punt 26.175 wordt ingevoegd:

"**26.175 Brandbeveiliging vrachtcompartiment**

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

— TC's of beperkte TC's, of

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

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

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

— TC's of beperkte TC's, of

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

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

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

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

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

9) In punt 26.205 wordt punt a) vervangen door:

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

10) Punt 26.300 wordt vervangen door:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

11) In punt 26.301 wordt de inleidende zin van punt a) vervangen door:

"Een houder van een TC of een beperkt TC voor een groot vliegtuig, gecertificeerd op of na 1 januari 1958, waarvan de aanvraag voor een TC is ingediend vóór 1 januari 2019, moet:".

12) In punt 26.302 wordt punt a) vervangen door:

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

13) De punten 26.303 tot en met 26.309 worden vervangen door:

"**26.303 Beperking van de geldigheid**

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

i) een geldigheidslimiet (LOV) vaststellen en die LOV opnemen in een gewijzigde luchtwaardigheids-beperking (ALS);

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

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

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

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

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

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

iii) 26 februari 2025 voor alle andere vliegtuigstructuren.

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

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

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

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

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

ii) vóór 26 februari 2025 voor alle andere vliegtuigstructuren.

26.304 Programma voor de preventie en bestrijding van corrosie

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

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

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

26.305 Geldigheid van het programma voor blijvende structurele integriteit

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

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

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

26.306 Vermoeiingskritieke basisstructurens

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

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

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

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

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

26.307 Gegevens over schadetolerantie voor bestaande wijzigingen van vermoeiingskritieke structuren

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

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

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

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

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

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

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

26.308 Gegevens over schadetolerantie voor bestaande reparaties van vermoeiingskritieke structuren

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

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

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

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

26.309 Richtsnoeren voor de beoordeling van reparaties

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

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

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

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

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

14) De punten 26.330 tot en met 26.334 worden vervangen door:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

26.331 Nalevingsplan voor houders van STC's

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

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

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

26.332 Identificatie van wijzigingen die gevolgen hebben voor vermoeiingskritieke structuren

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

   ii) vóór 26 februari 2023.

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

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

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

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

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

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

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

15) Punt 26.370 wordt vervangen door:

"**26.370 Onderhoudsprogramma**

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

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

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

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

iv) een CPCP.

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

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

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

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

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

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

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

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

16) Het volgende punt 26.405 wordt ingevoegd:

"**26.405 Brandbeveiliging vrachtcompartiment**

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

— TC's of beperkte TC's, of

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

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

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

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

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

17) Het volgende punt 26.440 wordt toegevoegd:

"**26.440 Crashbestendigheid van het brandstofsysteem**

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

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

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

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

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

ii) indien:

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

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

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

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

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

18) Aanhangsel 1 wordt vervangen door:

"Aanhangsel 1

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

Tabel A.1

TC-houder	Type	Modellen	Serienummer van de fabrikant	Bepalingen van bijlage I (Deel-26) die NIET van toepassing zijn
The Boeing Company	707	Alle		26.301 tot en met 26.334
The Boeing Company	720	Alle		26.301 tot en met 26.334
The Boeing Company	DC-10	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	Alle	26.301 tot en met 26.334
The Boeing Company	DC-8	Alle		26.301 tot en met 26.334
The Boeing Company	DC-9	DC-9-11, DC-9-12, DC-9-13, DC-9-14, DC-9-15, DC-9-15F, DC-9-21, DC-9-31, DC-9-32, DC-9-32 (VC-9C), DC-9-32F, DC-9-32F (C-9A, C-9B), DC-9-33F, DC-9-34, DC-9-34F, DC-9-41, DC-9-51	Alle	26.301 tot en met 26.334
The Boeing Company	MD-90	MD-90-30	Alle	26.301 tot en met 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F27	Mark 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700	Alle	26.301 tot en met 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Mark 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000	Alle	26.301 tot en met 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-159	G-159 (Gulfstream I)	Alle	26.301 tot en met 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-II_III_IV_V	G-1159A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	Alle	26.301 tot en met 26.334

TC-houder	Type	Modellen	Serienummer van de fabrikant	Bepalingen van bijlage I (Deel-26) die NIET van toepassing zijn
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	Alle	26.301 tot en met 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 tot en met 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1329	Alle		26.301 tot en met 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	188	Alle		26.301 tot en met 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F, 382G	Alle	26.301 tot en met 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	Alle		26.301 tot en met 26.334
PT. DIRGANTARA INDONESIA	CN-235	Alle		26.301 tot en met 26.334
SABRELINER CORPORATION	NA-265	NA-265-65	Alle	26.301 tot en met 26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	Alle	26.301 tot en met 26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	Alle		26.301 tot en met 26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	Alle	26.301 tot en met 26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	Alle	26.301 tot en met 26.334
AIRBUS	A320 series	A320-251N, A320-271N	10033, 10242, 10281 en 10360	26.60
AIRBUS	A321 series	A321-271NX	10257, 10371 en 10391	26.60
AIRBUS	A330 series	A330-243, A330-941	1844, 1861, 1956, 1978, 1982, 1984, 1987, 1989, 1998, 2007, 2008 en 2011	26.60

TC-houder	Type	Modellen	Serienummer van de fabrikant	Bepalingen van bijlage I (Deel-26) die NIET van toepassing zijn
ATR-GIE Avions de Transport Régional	ATR 72 series	ATR72-212A	1565, 1598, 1620, 1629, 1632, 1637, 1640, 1642, 1649, 1657, 1660, 1661	26.60
The Boeing Company	737 series	737-8 en 737-9 43299, 43304, 43305, 43310, 43321, 43322, 43332, 43334, 43344, 43348, 43391, 43579, 43797, 43798, 43799, 43917, 43918, 43919, 43921, 43925, 43927, 43928, 43957, 43973, 43974, 43975, 43976, 44867, 44868, 44873, 60009, 60010, 60040, 60042, 60056, 60057,	60058, 60059, 60060, 60061, 60063, 60064, 60065, 60066, 60068, 60194, 60195, 60389, 60434, 60444, 60455, 61857, 61859, 61862, 61864, 62451, 62452, 62453, 62454, 62533, 63358, 63359, 63360, 64610, 64611, 64612, 62613, 64614, 65899, 66147, 66148, 66150	26.60
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	Gulfstream G100 series	1125 Astra 1125 Astra SP G100/Astra SPX	Alle	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP	Gulfstream G100 series	Gulfstream G150	Alle	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	GALAXY G200 series	Gulfstream 200/Galaxy	Alle	26.157
LEARJET INC.	Learjet Model 45	Alle	Alle	26.157
LEARJET INC.	Learjet 24/25/31/36/35/55/60	55, 55B, 55C	Alle	26.157
LEARJET INC.	Learjet Model 60	Alle	Alle	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	650 series	650	Alle	26.157

TC-houder	Type	Modellen	Serienummer van de fabrikant	Bepalingen van bijlage I (Deel-26) die NIET van toepassing zijn
TEXTRON AVIATION INC.	Cessna 500/550/S550/560/ 560XL series	500 550 560 560XL S550	Alle	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Hawker Series	BAe.125 Series Hawker 750 Hawker 800XP	Alle	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	CESSNA 750 (Citation X) series	750	Alle	26.157”