KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2020/1159

af den 5. august 2020

om ændring af forordning (EU) nr. 1321/2014 og (EU) 2015/640 for så vidt angår indførelse af nye supplerende luftdygtighedskrav

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

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

ud fra følgende betragtninger:

(1) I henhold til artikel 76, stk. 3, i forordning (EU) 2018/1139 skal Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (»agenturet«) udstede certificeringsspecifikationer (»CS«) og ajourføre dem regelmæssigt. Et luftfartøj, hvis konstruktion allerede er certificeret, pålægges dog ikke at overholde en ajourført version af CS, efter at luftfartøjet er produceret eller sat i drift. For at opretholde luftfartssikkerhedskrav og miljøkrav på et højt niveau i Unionen bør sådanne luftfartøjer derfor bringes i overensstemmelse med supplerende luftdygtighedskrav, som ikke indgik i de oprindelige CS på det tidspunkt, hvor konstruktionen blev certificeret. I Kommissionens forordning (EU) 2015/640 ([2]) fastsættes sådanne supplerende luftdygtighedskrav. Denne forordning bør nu ændres med henblik på at tilføje nye krav til ældre luftfartøjer.

(2) I 2007 udstedte agenturet acceptable måder for overensstemmelse (AMC) 20-20, hvori der fastsættes en teknisk vejledning med henblik på at udvikle et løbende program for strukturel integritet, der har til formål at sørge for, at ældre luftfartøjer kan operere på sikker vis i hele deres driftslevetid. Som følge af AMC's ikkebindende karakter anvendes disse retningslinjer muligvis ikke på en ensartet måde i hele Unionen. Derfor kan operationer pt. finde sted med store luftfartøjer, som er konstrueret, ændret eller repareret, uden at der på effektiv vis er taget højde for skadestoleranceevalueringer, omfattende træthedsskader og forebyggelse af korrosion. Med henblik på at forebygge katastrofale svigt som følge af træthed, herunder omfattende træthedsskader og korrosion, bør der i forordning (EU) 2015/640 indføres supplerende luftdygtighedskrav vedrørende ældre luftfartøjer.

(3) Ethvert luftfartøj kan anses for at være et ældre luftfartøj fra det tidspunkt, hvor det fremstilles. Hvorvidt et luftfartøj anses for at være ældre, afhænger af faktorer såsom alder, antal flyvecykler og antal flyvetimer. De enkelte luftfartøjskomponenter ældes i et uensartet tempo, og nogle af ældningsfaktorerne tilskrives træthed som følge af gentagne cykler, slid, forringelse og korrosion. Disse faktorer kan give anledning til betydelige sikkerhedsmæssige betænkeligheder, hvis de ikke forvaltes korrekt i hele luftfartøjets driftslevetid. Erfaringer fra eftersyn har vist, at der er behov for løbende at ajourføre videngrundlaget om ældre luftfartøjers strukturelle integritet. Der bør derfor i forordning (EU) 2015/640 indføres nye krav om ajourføring af videngrundlaget om ældningsfaktorer på grundlag af operationel erfaring i realtid og anvendelse af moderne analyse- og testværktøjer.

(4) Med disse krav til ældre luftfartøjer bør det sikres, at indehaverne af konstruktionsgodkendelser udarbejder data og følger de procedurer, instruktioner og håndbøger, der er nødvendige for at forebygge ældningsrelaterede svigt i strukturen som følge af korrosion og træthed, og stiller dem til rådighed for operatørerne. Til dette formål bør indehaverne af konstruktionsgodkendelser pålægges at udarbejde et omfattende løbende program for strukturel integritet for luftfartøjstypen og evaluere eksisterende konstruktionsændringer og reparationskonstruktioner med hensyn til skadestolerance. Samtidig bør operatørerne pålægges at indarbejde disse data i deres vedligeholdelsesprogram og samtidig tage fat på de negative virkninger af ændringer og reparationer på hvert luftfartøjsskrog og dettes tilknyttede vedligeholdelseskrav.

([1]) EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1.

([2]) Kommissionens forordning (EU) 2015/640 af 23. april 2015 om supplerende luftdygtighedsspecifikationer for en given type operationer og om ændring af forordning (EU) nr. 965/2012 (EUT L 106 af 24.4.2015, s. 18).

(5) For at sikre, at de data, procedurer, instruktioner og vejledninger, der udarbejdes på grundlag af disse nye krav, også anvendes i forbindelse med vedligeholdelse af store flyvemaskiner, skal der i punkt M.A.302 i bilag I til Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 ([3]) henvises til de krav, som indføres i del-26 i bilag I til forordning (EU) 2015/640.

(6) På nuværende tidspunkt er der i medlemsstaterne registreret flere hundrede store flyvemaskiner, der er udstyret med last- eller bagagerum i klasse D. Risikoen for ukontrollable brande i denne type rum anses for at være høj, navnlig i betragtning af, at der i de senere år stadig oftere medbringes lithiumbatterier i lastrum eller bagage, hvortil kommer den påviste risiko for fænomenet »thermal runaway«, og at de deraf følgende brande skyldes disse batterier.

(7) I september 2007 indførte agenturet nye konstruktionsstandarder, hvorved last- og bagagerum i klasse D blev elimineret fra certificeringsspecifikationerne for store flyvemaskiner. Disse standarder havde til formål at mindske risikoen for tilskadekomst eller dødsfald i tilfælde af brand i last- eller bagagerummet under flyvning, men de finder kun anvendelse for store flyvemaskiner, der er certificeret på grundlag af anmodninger, der er indgivet efter september 2007. Da visse store flyvemaskiner muligvis ikke overholder disse standarder, bør disse standarder under behørig hensyntagen til arten af og risikoen ved operationer med store flyvemaskiner nu finde anvendelse for alle store flyvemaskiner, som er certificeret af agenturet.

(8) I de seneste årtier har afvigelser fra banen været en betydelig medvirkende faktor til havarier på verdensplan, og de udgør en betydelig risiko for flyvesikkerheden. I EASA's årlige sikkerhedsoversigt af 2018 udpeges afvigelser fra banen som et af de to mest centrale risikoområder. Desuden tegnede afvigelser fra banen sig for 30 % af havarier uden dødelig udgang i samme periode og for samme risikopopulation. Antallet af begivenheder i form af afvigelser fra banen ved landinger er steget i takt med væksten i trafikken. Da luftfartstrafikken forventes at vokse støt både på verdensplan og i Europa, må der også forventes en stigning i antallet af afvigelser fra banen, medmindre der træffes foranstaltninger.

(9) I januar 2020 indførte agenturet nye konstruktionsstandarder med henblik på installation af systemer til støtte for flyvebesætningers beslutninger under anflyvning og landing. Disse standarder tilsigter at afbøde risikoen for afvigelser fra banen ved landing. Nu bør disse nye standarder under behørig hensyntagen til arten af og risikoen ved operationer med store flyvemaskiner finde anvendelse for alle store idriftsatte flyvemaskiner, som er certificeret af agenturet.

(10) Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 og (EU) 2015/640 bør derfor ændres. I betragtning af det igangværende covid-19-udbrud er der indført en overgangsperiode for at undgå at pålægge industrien yderligere byrder, så længe denne krise står på, og for at gøre det lettere at overholde de nye regler og procedurer, der indføres ved denne forordning.

(11) Foranstaltningerne i denne forordning bygger på udtalelse nr. 12/2016 ([4]) og nr. 04/2019 ([5]), som agenturet har afgivet i overensstemmelse med artikel 76, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1139.

(12) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er omhandlet i artikel 127, stk. 3, i forordning (EU) 2018/1139 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Bilag I (del-M) til forordning (EU) nr. 1321/2014 ændres som angivet i bilag I til nærværende forordning.

([3]) Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 af 26. november 2014 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver (EUT L 362 af 17.12.2014, s. 1).

([4]) Udtalelse nr. 12/2016: Ageing aircraft structures.

([5]) Udtalelse nr. 04/2019: Reduction of runway excursions and Class D compartments.

Artikel 2

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

(1) Artikel 1 affattes således:

»*Artikel 1*

Genstand og anvendelsesområde

1. Ved denne forordning fastsættes fælles supplerende luftdygtighedsspecifikationer i relation til den vedvarende luftdygtighed og sikkerhedsforbedringer for luftfartøjer.

2. Denne forordning finder anvendelse på:

a) operatører af:

i) luftfartøjer, som er registreret i en medlemsstat

ii) luftfartøjer, der er registreret i et tredjeland, og som anvendes af en operatør, der er underlagt en medlemsstats tilsyn

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

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

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

(2) I artikel 2 tilføjes følgende som litra e)-o):

»e) »gyldighedsgrænse« (LOV — limit of validity): i forbindelse med de tekniske data, der understøtter programmet for vedligeholdelse af strukturen, en periode angivet i form af det samlede antal kumulerede flyvecykler eller flyvetimer eller begge dele, for hvilke det er påvist, at der ikke vil opstå omfattende træthedsskader i flyvemaskinen

f) »sektion om luftdygtighedsbegrænsning« (ALS — airworthiness limitation section): et afsnit i instruktionerne om vedvarende luftdygtighed, jf. punkt 21.A.61, 21.A.107 og 21.A.120A i bilag I (del-21) til forordning (EU) nr. 748/2012, som indeholder de luftdygtighedsbegrænsninger, hvorved hver(t) obligatorisk udskiftningstidspunkt, inspektionsinterval og tilknyttet inspektionsprocedure er fastsat

g) »program til korrosionsforebyggelse og -kontrol« (CPCP — corrosion prevention and control programme): et dokument, der afspejler en systematisk tilgang til forebyggelse af og kontrol med korrosion i en flyvemaskines primære struktur bestående af grundlæggende korrosionsrelaterede opgaver, herunder inspektioner, områder, for hvilke disse opgaver skal udføres, samt nærmere fastlagte korrosionsniveauer og efterlevelsesfrister (gennemførelsestærskler og repetitionsintervaller). Indehaveren af typecertifikatet udarbejder et reference-CPCP, som operatørerne kan tilpasse med henblik på i deres vedligeholdelsesprogram at udarbejde et specifikt CPCP for deres operationer

h) »omfattende træthedsskader« (WFD — widespread fatigue damage): tilstedeværelse af revner flere steder samtidigt i en flyvemaskines struktur af en sådan størrelse og et sådant antal, at strukturen ikke længere vil være i overensstemmelse med den fejlsikre styrke eller residualstyrken, der anvendes til at certificere denne struktur

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

j) »træthedskritisk referencestruktur« (FCBS — fatigue-critical baseline structure): en flyvemaskines referencestruktur, der af typecertifikatindehaveren er klassificeret som en træthedskritisk struktur

k) »træthedskritisk modificeret struktur« (FCMS — fatigue-critical modified structure): enhver træthedskritisk struktur i en flyvemaskine, som indføres eller påvirkes af en ændring af dennes typekonstruktion, og som ikke allerede er opført som en del af den træthedskritiske referencestruktur

l) »skadestoleranceevaluering« (DTE — damage tolerance evaluation): en procedure, der fører til fastlæggelsen af de vedligeholdelsesforanstaltninger, der er nødvendige for at afsløre eller udelukke træthedsrevner, som ville kunne bidrage til et katastrofalt svigt. Anvendes DTE i relation til reparationer og ændringer, skal den omfatte en evaluering af den reparation eller ændring og den træthedskritiske struktur, der påvirkes af reparationen eller ændringen

m) »skadestoleranceinspektion« (DTI — damage tolerance inspection): et dokumenteret inspektionskrav eller anden vedligeholdelsesforanstaltning, der er opstillet af en indehaver af et typecertifikat eller et begrænset typecertifikat på grundlag af en skadestoleranceevaluering. En DTI omfatter de områder, der skal inspiceres, inspektionsmetoden, inspektionsprocedurerne (herunder de sekventielle inspektionstrin og kriterier for godkendelse og afvisning), inspektionstærsklen og eventuelle gentagelsesintervaller for disse inspektioner. I DTI'er kan vedligeholdelsesforanstaltninger såsom udskiftning, reparation eller ændring ligeledes specificeres

n) »reparationsevalueringsvejledning« (REG — repair evaluation guideline): en procedure opstillet af typecertifikatindehaveren med henblik på at fastlægge skadestoleranceinspektioner af reparationer, som påvirker træthedskritisk struktur, for at sikre en kontinuerlig beskyttelse af strukturens integritet i forbindelse med alle relevante reparationer

o) »træthedskritisk struktur« (FCS — fatigue-critical structure): en flyvemaskines struktur, som er tilbøjelig til at danne træthedsrevner, der kunne føre til et katastrofalt svigt i flyvemaskinen.«.

(3) Bilag I (del-26) ændres i overensstemmelse med bilag II til nærværende forordning.

Artikel 3

Ikrafttræden og anvendelse

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

Den anvendes fra den 26. februar 2021, med undtagelse af punkt 4) i bilag II, som anvendes fra den 26. august 2023.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 5. august 2020.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

BILAG I

I punkt M.A.302, litra d), i bilag I (del-M) til forordning (EU) nr. 1321/2014 tilføjes følgende som nr. 3):

»3) de gældende bestemmelser i bilag I (del-26) til forordning (EU) 2015/640.«.

BILAG II

Bilag I (del-26) til forordning (EU) 2015/640 ændres således:

1) Indholdsfortegnelsen affattes således:

»*BILAG I*

Del-26

SUPPLERENDE LUFTDYGTIGHEDSSPECIFIKATIONER FOR OPERATIONER

INDHOLDSFORTEGNELSE

SUBPART A — GENERELLE BESTEMMELSER

26.10 Kompetent myndighed

26.20 Udstyr, der er midlertidigt ude af drift

26.30 Påvisning af overensstemmelse

SUBPART B — STORE FLYVEMASKINER

26.50 Sæder, køjer, sikkerhedsbælter og -seler

26.60 Nødlanding — dynamiske forhold

26.100 Placering af nødudgange

26.105 Adgang til nødudgange

26.110 Markering af nødudgange

26.120 Indvendig nødbelysning og betjening af nødbelysning

26.150 Kabineinteriør

26.155 Lastrumsforingers brandfarlighed

26.156 Varme- eller lydisoleringsmaterialer

26.157 Konvertering af rum i klasse D

26.160 Brandbeskyttelse af toiletrum

26.170 Ildslukkere

26.200 Landingsstel — auditivt advarselssignal

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

26.250 Cockpitdørbetjeningssystemer — hvis et flyvebesætningsmedlem bliver uarbejdsdygtig

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

26.301 Overholdelsesplan for (R)TC-indehavere

26.302 Trætheds- og skadestoleranceevaluering

26.303 Gyldighedsgrænse

26.304 Program for korrosionsforebyggelse og -kontrol

26.305 Gyldigheden af programmet for vedvarende strukturel integritet

26.306 Træthedskritisk referencestruktur

26.307 Skadestolerancedata for eksisterende ændringer af træthedskritisk struktur

26.308 Skadestolerancedata for eksisterende reparationer af træthedskritisk struktur

26.309 Reparationsevalueringsvejledninger

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

26.331 Overholdelsesplan for STC-indehavere

26.332 Udpegning af ændringer, der påvirker træthedskritisk struktur

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

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

26.370 Opgaver vedrørende vedvarende luftdygtighed og luftfartøjsvedligeholdelsesprogrammet

SUBPART C — STORE HELIKOPTERE

26.400 Ildslukkere

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

2) Punkt 26.10 affattes således:

»**26.10 Kompetent myndighed**

a) I dette bilag forstås ved den kompetente myndighed, over for hvilken operatører skal påvise overensstemmelse med kravene i dette bilag for luftfartøjer, hvis konstruktion allerede er certificeret, den myndighed, der er udpeget af den medlemsstat, hvor operatøren har sit hovedforretningssted.

b) I dette bilag forstås ved den kompetente myndighed, over for hvilken indehavere af typecertifikater (TC), begrænsede TC, supplerende typecertifikater (STC), godkendelse af en konstruktionsændring eller en reparationskonstruktion skal påvise, at de eksisterende typecertifikater, begrænsede TC, supplerende typecertifikater (STC), ændringer og reparationskonstruktioner er i overensstemmelse med kravene i dette bilag, agenturet.«

3) I punkt 26.30 foretages følgende ændringer:

a) Litra a) og b) affattes således:

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

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

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

ii) tekniske standarder, som giver et sikkerhedsniveau, der er ækvivalent med dem, der er indeholdt i disse certificeringsspecifikationer.«

b) Som litra c) tilføjes:

»c) Indehavere af et typecertifikat, et begrænset typecertifikat, et supplerende typecertifikat eller en godkendelse af en konstruktionsændring eller en reparationskonstruktion skal stille oplysninger om eventuelle ændringer af instruktionerne om vedvarende luftdygtighed (ICA), der er nødvendige for at påvise overensstemmelse med dette bilag, til rådighed for hver enkelt kendt operatør af flyvemaskinen. Med henblik på denne forordning skal ICA også indeholde skadestoleranceinspektioner (DTI), reparationsevalueringsvejledninger (REGs), et referenceprogram for korrosionsforebyggelse og -kontrol (reference-CPCP) og en liste over træthedskritiske strukturer (FCS) og afsnit om luftdygtighedsbegrænsning (ALS).«

4) Følgende indsættes som punkt 26.157:

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

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

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

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

5) Følgende indsættes som punkt 26.205:

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

a) Operatører af store flyvemaskiner, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, skal sikre, at alle flyvemaskiner, for hvilke det første individuelle luftdygtighedsbevis er udstedt den 1. januar 2025 eller senere, er udstyret med et system, der advarer og alarmerer ved kørsel ud over banen.

b) Systemet skal være udformet på en sådan måde, at det er muligt at mindske risikoen for, at luftfartøjet under landing kører ud over banen i længderetningen, idet der under flyvningen og på jorden slås alarm over for flyvebesætningen, hvis der er risiko for, at flyvemaskinen ikke kan standse inden for den disponible distance til baneenden.«

6) Følgende indsættes som punkt 26.300, 26.301, 26.302, 26.303, 26.304, 26.305, 26.306, 26.307, 26.308, 26.309, 26.330, 26.331, 26.332, 26.333, 26.334 og 26.370:

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

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

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

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

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

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

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

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

De undtagelser, der er fastsat i litra b), nr. ii)-v), finder kun anvendelse, efter at indehaveren af et typecertifikat (TC) eller et begrænset TC inden den 27. maj 2021 med henblik på agenturets godkendelse forelægger dette en liste med udpegning af flyvemaskinetype og -modeller, varianter eller serienumre samt oplysninger til støtte for begrundelsen for, hvorfor flyvemaskinen er blevet optaget på listen.

c) For en flyvemaskinemodel, for hvilken et første typecertifikat blev udstedt før den 26. februar 2021, og for hvilken en eksisterende ændring eller reparation ikke er og ikke vil blive inkorporeret i en flyvemaskine i drift efter den 26. februar 2022, finder punkt 26.307, litra a), nr. ii) og iii), og punkt 26.308, litra a), nr. ii), ikke anvendelse, hvis indehaveren af et typecertifikat (TC) eller et begrænset TC inden den 26. februar 2022 med henblik på agenturets godkendelse forelægger dette en liste over alle ændringer og reparationer.

26.301 Overholdelsesplan for (R)TC-indehavere

a) En indehaver af et typecertifikat (TC) eller et begrænset TC for en stor flyvemaskine med turbinemotor, der er certificeret den 1. januar 1958 eller senere, for hvilken ansøgningen om et TC blev indgivet før den 1. januar 2019, skal:

i) udarbejde en overholdelsesplan for vedvarende strukturel integritet med en redegørelse for, hvordan det påtænkes at påvise overensstemmelse med kravene i punkt 26.302-26.309

ii) med henblik på agenturets godkendelse forelægge dette den overholdelsesplan for vedvarende strukturel integritet, der er omhandlet i litra i), inden den 27. maj 2021.

b) En ansøger til et TC eller et begrænset TC, jf. artikel 1, stk. 2, litra c), skal:

i) udarbejde en overholdelsesplan for vedvarende strukturel integritet med en beskrivelse af, hvordan det påtænkes at påvise overensstemmelse med kravene i punkt 26.303-26.306

ii) med henblik på agenturets godkendelse forelægge dette den overholdelsesplan for vedvarende strukturel integritet, som er omhandlet i nr. i), inden den 27. maj 2021, dog tidligst når certifikatet udstedes.

26.302 Trætheds- og skadestoleranceevaluering

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

b) Medmindre agenturet allerede har godkendt dokumentationen til beskrivelse af den i litra a) omhandlede DTI i overensstemmelse med bilag I (del-21) til forordning (EU) nr. 748/2012, skal indehaveren af et TC eller et begrænset TC med henblik på agenturets godkendelse forelægge dette dokumentationen inden den 26. februar 2023.

26.303 Gyldighedsgrænse

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

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

   ii) udpege eksisterende og nye vedligeholdelsesforanstaltninger, som LOV afhænger af, udarbejde de serviceoplysninger, som operatørerne har brug for til at gennemføre de pågældende vedligeholdelsesforanstaltninger, og indsende serviceoplysningerne med henblik på vedligeholdelsesforanstaltningerne til agenturet efter en bindende tidsplan, der aftales med agenturet.

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

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

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

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

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

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

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

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

   ii) udpege eksisterende og nye vedligeholdelsesforanstaltninger, som LOV afhænger af, udarbejde de serviceoplysninger, som operatørerne har brug for til at gennemføre de pågældende vedligeholdelsesforanstaltninger, og indsende serviceoplysningerne med henblik på vedligeholdelsesforanstaltningerne til agenturet efter en bindende tidsplan, der aftales med agenturet.

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

e) Følgende frister gælder for de i litra d) omhandlede forpligtelser:

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

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

26.304 Program for korrosionsforebyggelse og -kontrol

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

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

c) En ansøger til et TC eller et begrænset TC, jf. artikel 1, stk. 2, litra c), for en stor flyvemaskine med turbinemotor skal opstille et referenceprogram for korrosionsforebyggelse og -kontrol (reference-CPCP), før certifikatet udstedes.

26.305 Gyldigheden af programmet for vedvarende strukturel integritet

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

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

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

26.306 Træthedskritisk referencestruktur

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

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

c) Når agenturet har godkendt den i litra a) nævnte liste, skal indehaveren af et typecertifikat (TC) eller et begrænset TC stille den til rådighed for de operatører og personer, der er pålagt at overholde punkt 26.330 og 26.370.

d) En ansøger til et TC eller et begrænset TC som omhandlet i artikel 1, stk. 2, litra c), for en stor flyvemaskine med turbinemotor, som skal certificeres til at befordre 30 passagerer eller derover eller har en nyttelastkapacitet på 3 402 kg (7 500 lbs) eller derover, skal udpege og udarbejde en liste over træthedskritiske referencestrukturer (FCBS) for alle flyvemaskinemodelvarianter og afledte modeller, der indgår i det pågældende TC eller begrænsede TC. Vedkommende skal med henblik på agenturets godkendelse forelægge dette listen over disse strukturer inden den 26. august 2021, dog tidligst når certifikatet udstedes.

e) Når agenturet har godkendt den i litra d) nævnte liste, skal indehaveren af et TC eller et begrænset TC som omhandlet i artikel 1, stk. 2, litra c), stille den til rådighed for de operatører og personer, der er pålagt at overholde punkt 26.370.

26.307 Skadestolerancedata for eksisterende ændringer af træthedskritisk struktur

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

   i) gennemgå eksisterende konstruktionsændringer (konstruktionsmodifikationer) og udpege alle ændringer, som påvirker FCBS, og som er udpeget i henhold til punkt 26.306

ii) for hver ændring, der udpeges i overensstemmelse med litra a), nr. i), udpege enhver tilknyttet træthedskritisk modificeret struktur (FCMS)

iii) for hver ændring, der udpeges i henhold til litra a), nr. i), foretage en skadestoleranceevaluering samt fastlægge og dokumentere de tilknyttede skadestoleranceinspektioner.

b) Indehaveren af et typecertifikat (TC) eller et begrænset TC skal med henblik på agenturets godkendelse forelægge dette listen over enhver træthedskritisk modificeret struktur (FCMS), der er udpeget i henhold til litra a), nr. ii), inden den 26. februar 2022.

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

d) Når agenturet har godkendt den FCMS-liste, der er forelagt i henhold til litra b), skal indehaveren af et typecertifikat (TC) eller et begrænset TC stille denne liste til rådighed for de operatører og personer, der er pålagt at overholde punkt 26.330 og 26.370.

26.308 Skadestolerancedata for eksisterende reparationer af træthedskritisk struktur

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

i) gennemgå reparationsdata og i dataene udpege hver enkelt reparation, der påvirker den træthedskritiske referencestruktur og den træthedskritiske modificerede struktur, der er udpeget i overensstemmelse med punkt 26.306, litra a), og punkt 26.307, litra a), nr. ii)

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

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

26.309 Reparationsevalueringsvejledninger

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

i) en procedure for inspektion af den berørte flyvemaskine, der gør det muligt at udpege og dokumentere alle eksisterende reparationer, der berører den træthedskritiske struktur, som er udpeget i henhold til punkt 26.306, litra a), og punkt 26.307, litra a), nr. ii)

ii) en procedure, der sætter operatører i stand til at opnå en DTI for reparationer, der er udpeget i henhold til litra a), nr. i)

iii) en tidsplan, hvori der fastsættes frister for gennemførelse af flyvemaskineinspektioner, opnåelse af DTI og indarbejdelse af DTI i luftfartøjsoperatørens vedligeholdelsesprogram.

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

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

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

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

i) den er opført i tabel A.1 i tillæg 1

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

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

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

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

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

d) De undtagelser, der er fastsat i litra b), nr. ii)-v), og litra c), finder kun anvendelse, efter at indehaveren af godkendelsen af ændringer med henblik på agenturets godkendelse forelægger dette en liste over ændringer, der påvirker træthedskritiske referencestrukturer, sammen med oplysninger til støtte for begrundelsen for, hvorfor hver ændring er optaget på listen, inden den 26. februar 2022.

26.331 Overholdelsesplan for STC-indehavere

En indehaver af godkendelsen af en ændring skal:

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

b) med henblik på agenturets godkendelse forelægge dette overholdelsesplanen, som er omhandlet i litra a), inden den 25. august 2021.

26.332 Udpegning af ændringer, der påvirker træthedskritisk struktur

a) En indehaver af godkendelsen af en ændring skal:

i) gennemgå ændringerne og udpege de ændringer, der påvirker træthedskritiske referencestrukturer

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

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

b) Indehaveren af en godkendelse af en ændring, der blev udstedt den 1. september 2003 eller senere, skal udarbejde og med henblik på agenturets godkendelse forelægge dette en liste over de ændringer og FCMS, der er udpeget i henhold til litra a, nr. i) og ii), inden den 26. februar 2022, og efter agenturets godkendelse stille denne liste til rådighed for de personer og operatører, der er pålagt at overholde punkt 26.370, litra b), nr. ii).

c) Indehaveren af en godkendelse af en ændring, der blev udstedt inden den 1. september 2003, skal:

i) udarbejde og med henblik på agenturets godkendelse forelægge dette en liste over de ændringer, der er udpeget i henhold til litra a), nr. i), inden den 26. februar 2022

ii) efter anmodning fra en operatør, der er pålagt at overholde punkt 26.370, litra a), nr. ii), for en given ændring, udpege og udarbejde en liste over enhver FCMS, der er tilknyttet ændringen, og med henblik på agenturets godkendelse forelægge dette disse data inden for 12 måneder regnet fra operatørens anmodning

iii) efter godkendelse af alle data forelagt i henhold til litra c), nr. i) og ii), stille disse data til rådighed for personer og operatører, der er pålagt at overholde punkt 26.370, litra b), nr. ii).

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

a) Indehaveren af en godkendelse af en ændring, der blev udstedt den 1. september 2003 eller senere, skal:

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

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

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

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

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

   ii) inden den 26. februar 2023.

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

a) Indehaveren af en godkendelse af en ændring, der blev udstedt inden den 1. september 2003, skal:

   i) foretage en skadestoleranceevaluering af de ændringer og offentliggjorte reparationer, der er udpeget i henhold til punkt 26.332, litra a), nr. i), og punkt 26.332, litra a), nr. ii),

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

b) Indehaveren af en godkendelse af en ændring skal med henblik på agenturets godkendelse forelægge dette de skadestolerancedata, der følger af den evaluering, som er udført i henhold til litra a), nr. i), inden for følgende frister, idet den seneste frist gælder:

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

   ii) inden den 26. februar 2023.

26.370 Opgaver vedrørende vedvarende luftdygtighed og luftfartøjsvedligeholdelsesprogrammet

a) Operatører eller ejere af store flyvemaskiner med turbinemotor, der er certificeret den 1. januar 1958 eller senere, skal sikre den vedvarende luftdygtighed af ældre flyvemaskiners struktur ved at forberede det luftfartøjsvedligeholdelsesprogram, som er foreskrevet i punkt M.A.302 i bilag I (del-M) til Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 **, og som skal omfatte:

   i) for flyvemaskiner, der er certificeret til at befordre 30 passagerer eller derover eller har en nyttelastkapacitet på over 3 402 kg (7 500 lbs), et godkendt inspektionsprogram, som bygger på skadestolerancer

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

   iii) for flyvemaskiner, der er certificeret med en maksimal tilladt startmasse (MTOM) på over 34 019 kg (75 000 lbs), en godkendt LOV

   iv) et CPCP.

b) Følgende frister gælder for den i litra a) omhandlede forpligtelse:

   i) Luftfartøjsvedligeholdelsesprogrammet skal revideres for at tage højde for kravene i litra a), nr. i), ii) og iv), inden den 26. februar 2024, eller inden flyvemaskinens operationer påbegyndes, idet den seneste frist gælder

   ii) Luftfartøjsvedligeholdelsesprogrammet skal revideres for at tage højde for kravene i litra a), nr. iii), inden den 26. august 2021, 6 måneder efter offentliggørelsen af det pågældende LOV, eller inden flyvemaskinens operationer påbegyndes, idet den seneste frist gælder.

c) For en flyvemaskinemodel, der er certificeret første gang inden den 26. februar 2021, og:

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

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

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

d) For en flyvemaskinemodel, for hvilken et begrænset typecertifikat blev udstedt inden den 26. februar 2021, og som primært er udformet til brandslukning, finder litra a), nr. i) og ii), ikke anvendelse.

---

* Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).

** Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 af 26. november 2014 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver (EUT L 362 af 17.12.2014, s. 1).«

7) Følgende tillæg 1 tilføjes:

»*Tillæg 1*

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

Tabel A.1

TC-indehaver	Type	Modeller	Bestemmelser i bilag I (del-26), der IKKE finder anvendelse
The Boeing Company	707	Alle	26.301-26.334
The Boeing Company	720	Alle	26.301-26.334
The Boeing Company	DC-10	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	26.301-26.334
The Boeing Company	DC-8	Alle	26.301-26.334
The Boeing Company	DC-9	DC-9-11, DC-9-12, DC-9-13, DC-9-14,DC-9-15, DC-9-15F, DC-9-21, DC-9-31,DC-9-32, DC-9-32 (VC-9C), DC-9-32F,DC-9-32F (C-9A, C-9B), DC-9-33F, DC-9-34, DC-9-34F, DC-9-41 og DC-9-51	26.301-26.334
The Boeing Company	MD-90	MD-90-30	26.301-26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F27	Mark 100, 200, 300, 400, 500, 600 og 700	26.301-26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Mark 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC og 4000	26.301-26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-159	G-159 (Gulfstream I)	26.301-26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-II_III_IV_V	G-1159A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	26.301-26.334
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	26.301-26.334
LEARJET INC.	Learjet 24/25/31/3-6/35/55/60	24,24A,24B,24B-A,24D, 24D-A,24F,24F-A,25,25B,25C,25D,25F	26.301-26.334

TC-indehaver	Type	Modeller	Bestemmelser i bilag I (del-26), der IKKE finder anvendelse
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1 329	Alle	26.301-26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	188	Alle	26.301-26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F og 382G	26.301-26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	Alle	26.301-26.334
PT. DIRGANTARA INDONESIA	CN-235	Alle	26.301-26.334
SABRELINER CORPORATION	NA-265	NA-265-65	26.301-26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	26.301-26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	Alle	26.301-26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	26.301-26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	26.301-26.334«