

## ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2020/1159 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 5 Αυγούστου 2020

για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 και (ΕΕ) 2015/640 όσον αφορά τη θέσπιση νέων πρόσθετων απαιτήσεων αξιοπλοΐας

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

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

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Δυνάμει του άρθρου 76 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (στο εξής: ο Οργανισμός) εκδίδει και επικαιροποιεί τακτικά προδιαγραφές πιστοποίησης (στο εξής: ΠΠ). Ωστόσο, αεροσκάφη, ο σχεδιασμός των οποίων έχει ήδη πιστοποιηθεί, δεν απαιτείται να συμμορφώνονται με επικαιροποιημένη έκδοση των ΠΠ κατά το στάδιο παραγωγής τους ή όσο βρίσκονται σε λειτουργία. Ως εκ τούτου, προκειμένου να διατηρηθεί υψηλό επίπεδο απαιτήσεων ασφαλείας της αεροπορίας και περιβαλλοντικών απαιτήσεων στην Ένωση, θα πρέπει να θεσπιστούν διατάξεις σχετικά με τη συμμόρφωση των εν λόγω αεροσκαφών με πρόσθετες απαιτήσεις αξιοπλοΐας, οι οποίες δεν είχαν συμπεριληφθεί στις αρχικές ΠΠ κατά τη χρονική στιγμή πιστοποίησης του σχεδιασμού. Στον κανονισμό (ΕΕ) 2015/640 <sup>(2)</sup> της Επιτροπής καθορίζονται οι εν λόγω πρόσθετες απαιτήσεις αξιοπλοΐας. Ο εν λόγω κανονισμός θα πρέπει πλέον να τροποποιηθεί για να προστεθούν νέες απαιτήσεις σχετικά με τα γηράσκοντα αεροσκάφη.
- (2) Το 2007 ο Οργανισμός εξέδωσε τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης 20-20, τα οποία παρέχουν τεχνική καθοδήγηση για την ανάπτυξη προγράμματος συνεχούς δομικής ακεραιότητας, με σκοπό να διασφαλιστεί η ασφαλής λειτουργία των γηρασκόντων αεροσκαφών καθ' όλη τη διάρκεια ζωής τους. Λόγω του μη δεσμευτικού χαρακτήρα των αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης, η εν λόγω καθοδήγηση ενδέχεται να μην εφαρμόζεται κατά τρόπο ομοιόμορφο σε όλη την Ένωση. Κατά συνέπεια, ενδέχεται να είναι σε λειτουργία επί του παρόντος μεγάλα αεροσκάφη που σχεδιάστηκαν, τροποποιήθηκαν ή επισκευάστηκαν χωρίς να έχουν αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά ζητήματα αξιολόγησης της ανοχής σε βλάβη και πρόληψης εκτεταμένης ζημίας λόγω κόπωσης και διάβρωσης. Με στόχο την πρόληψη καταστροφικών αστοχιών λόγω κόπωσης, όπως εκτεταμένη κόπωση και διάβρωση, θα πρέπει να εισαχθούν στον κανονισμό (ΕΕ) 2015/640 πρόσθετες απαιτήσεις αξιοπλοΐας σχετικά με τα γηράσκοντα αεροσκάφη.
- (3) Από τη στιγμή της κατασκευής του και μετά, κάθε αεροσκάφος μπορεί να θεωρηθεί ότι γηράσκει. Η γήρανση αεροσκάφους εξαρτάται από παράγοντες όπως η ηλικία, ο αριθμός κύκλων πτήσης και ο αριθμός ωρών πτήσης. Τα επιμέρους παρελκόμενα των αεροσκαφών γηράσκουν με διαφορετικό τρόπο και ορισμένοι από τους παράγοντες γήρανσης είναι η κόπωση που οφείλεται στους επαναλαμβανόμενους κύκλους, τη φθορά, την υποβάθμιση και τη διάβρωση. Οι εν λόγω παράγοντες μπορούν να προκαλέσουν σημαντικές ανησυχίες σχετικά με την ασφάλεια, εάν δεν τύχουν της δέουσας διαχείρισης κατά τη διάρκεια ζωής του αεροσκάφους. Η πείρα λειτουργίας έχει αναδείξει την ανάγκη διαρκούς επικαιροποίησης των γνώσεων σχετικά με τη δομική ακεραιότητα των γηρασκόντων αεροσκαφών. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να εισαχθούν στον κανονισμό (ΕΕ) 2015/640 νέες απαιτήσεις, με στόχο την επικαιροποίηση των γνώσεων για τους παράγοντες γήρανσης με βάση την επιχειρησιακή πείρα σε πραγματικό χρόνο και με χρήση σύγχρονων εργαλείων ανάλυσης και δοκιμών.
- (4) Οι εν λόγω απαιτήσεις σχετικά με τα γηράσκοντα αεροσκάφη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι κάτοχοι εγκρίσεων σχεδιασμού παράγουν τα δεδομένα και τηρούν τις διαδικασίες, τις οδηγίες και τα εγχειρίδια που είναι απαραίτητα για την πρόληψη των αστοχιών των γηρασκουσών δομών αεροσκαφών που οφείλονται σε διάβρωση και κόπωση, και μεριμνούν για τη διάθεσή τους στους φορείς εκμετάλλευσης. Για την επίτευξη του εν λόγω σκοπού, θα πρέπει οι κάτοχοι εγκρίσεων σχεδιασμού να υποχρεούνται να καταρτίζουν ολοκληρωμένο πρόγραμμα διαρκούς δομικής ακεραιότητας για τον τύπο αεροσκάφους, καθώς και να αξιολογούν τις υφιστάμενες αλλαγές και τους σχεδιασμούς επισκευών ως προς την ανοχή σε βλάβη. Ταυτόχρονα, οι φορείς εκμετάλλευσης θα πρέπει να υποχρεούνται να ενσωματώνουν τα εν λόγω δεδομένα στο πρόγραμμα συντήρησής τους, αντιμετωπίζοντας, ταυτόχρονα, τις δυσμενείς επιπτώσεις των αλλαγών και επισκευών σε κάθε δομή αεροσκάφους και τις συναφείς απαιτήσεις συντήρησής.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1.

<sup>(2)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2015/640 της Επιτροπής, της 23ης Απριλίου 2015, σχετικά με πρόσθετες προδιαγραφές αξιοπλοΐας για συγκεκριμένο τύπο πτητικών λειτουργιών και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 (ΕΕ L 106 της 24.4.2015, σ. 18).

- (5) Προκειμένου να διασφαλίζεται ότι τα εν λόγω δεδομένα και εγχειρίδια και οι εν λόγω διαδικασίες και οδηγίες που παράγονται με βάση τις συγκεκριμένες νέες απαιτήσεις χρησιμοποιούνται και για τη συντήρηση μεγάλων αεροπλάνων, η παράγραφος Μ.Α.302 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής<sup>(3)</sup> πρέπει να περιλαμβάνει παραπομπή στις απαιτήσεις που εισάγονται στο μέρος-26 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2015/640.
- (6) Επί του παρόντος, αρκετές εκατοντάδες μεγάλων αεροπλάνων με διαμερίσματα φορτίου ή αποσκευών κλάσης D είναι νηολογημένα σε κράτη μέλη. Ο κίνδυνος ανεξέλεγκτων πυρκαγιών σε αυτού του τύπου τα διαμερίσματα θεωρείται υψηλός, λαμβανομένων υπόψη ιδίως της αυξημένης μεταφοράς μπαταριών λιθίου σε διαμερίσματα φορτίου ή αποσκευών τα τελευταία χρόνια, σε συνδυασμό με τον διαπιστωθέντα κίνδυνο θερμικών διαφυγών και τις συνεπακόλουθες πυρκαγιές που σχετίζονται με τις εν λόγω μπαταρίες.
- (7) Τον Σεπτέμβριο του 2007 ο Οργανισμός θέσπισε νέα πρότυπα σχεδιασμού βάσει των οποίων τα διαμερίσματα φορτίου και αποσκευών κλάσης D αφαιρέθηκαν από τις προδιαγραφές πιστοποίησης μεγάλων αεροπλάνων. Τα εν λόγω πρότυπα αποσκοπούσαν στον μετριασμό του κινδύνου πρόκλησης τραυματισμών ή θανάτων σε περίπτωση εκδήλωσης πυρκαγιάς εν πτήση στο διαμέρισμα φορτίου ή αποσκευών, ωστόσο, εφαρμόζονται μόνο σε μεγάλα αεροπλάνα που έχουν πιστοποιηθεί βάσει αιτημάτων που υποβλήθηκαν μετά τον Σεπτέμβριο του 2007. Δεδομένου ότι ορισμένα μεγάλα αεροπλάνα ενδέχεται να μην συμμορφώνονται με τα συγκεκριμένα πρότυπα και λαμβανομένων δεόντως υπόψη της φύσης και του κινδύνου των πτητικών λειτουργιών με μεγάλα αεροπλάνα, τα εν λόγω πρότυπα θα πρέπει πλέον να εφαρμόζονται σε όλα τα μεγάλα αεροπλάνα που βρίσκονται σε λειτουργία και έχουν πιστοποιηθεί από τον Οργανισμό.
- (8) Κατά τις τελευταίες λίγες δεκαετίες, οι υπερβάσεις ορίων διαδρόμου συμβάλλουν σε μεγάλο βαθμό στην πρόκληση ατυχημάτων παγκοσμίως και αποτελούν σημαντικό κίνδυνο για την αεροπορική ασφάλεια. Στην ετήσια επισκόπηση της ασφάλειας 2018 του EASA, οι υπερβάσεις ορίων διαδρόμου χαρακτηρίζονται ως ένας από τους δύο τομείς κρισιμότερου κινδύνου. Επιπλέον, οι υπερβάσεις ορίων διαδρόμου αντιστοιχούσαν στο 30 % των μη θανατηφόρων ατυχημάτων κατά την ίδια περίοδο και για τον ίδιο πληθυσμό. Ο αριθμός των περιστατικών υπερβάσεων ορίων διαδρόμου κατά τις προσγειώσεις έχει παρουσιάσει αύξηση ευθέως ανάλογη προς την αύξηση της κυκλοφορίας. Καθώς η αεροπορική κίνηση αναμένεται να συνεχίσει να αυξάνεται τόσο σε παγκόσμιο όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, εάν δεν ληφθούν μέτρα, ενδέχεται να αυξηθεί επίσης περαιτέρω ο αριθμός των υπερβάσεων ορίων διαδρόμου.
- (9) Τον Ιανουάριο του 2020 ο Οργανισμός εισήγαγε νέα πρότυπα σχεδιασμού για την εγκατάσταση συστημάτων υποστήριξης της διαδικασίας λήψης αποφάσεων των πληρωμάτων πτήσης κατά την προσέγγιση και την προσγείωση. Τα εν λόγω πρότυπα αποσκοπούν στον μετριασμό του κινδύνου υπέρβασης ορίων διαδρόμου κατά την προσγείωση. Λαμβανομένων υπόψη της φύσης και του κινδύνου των πτητικών λειτουργιών με μεγάλα αεροπλάνα, τα εν λόγω νέα πρότυπα θα πρέπει να εφαρμόζονται πλέον σε όλα τα μεγάλα αεροπλάνα που βρίσκονται σε λειτουργία και έχουν πιστοποιηθεί από τον Οργανισμό.
- (10) Οι κανονισμοί (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 και (ΕΕ) 2015/640 της Επιτροπής θα πρέπει, συνεπώς, να τροποποιηθούν αναλόγως. Λαμβανομένης υπόψη της τρέχουσας επιδημίας COVID-19, έχει προβλεφθεί μεταβατική περίοδος ώστε να αποφευχθεί πρόσθετος φόρτος του κλάδου κατά τη διάρκεια της τρέχουσας κρίσης και να διευκολυνθεί η συμμόρφωση με τους νέους κανόνες και τις διαδικασίες που θεσπίζονται με τον παρόντα κανονισμό.
- (11) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό βασίζονται στη γνώμη αριθ. 12/2016<sup>(4)</sup> και στη γνώμη αριθ. 04/2019<sup>(5)</sup> που έχει εκδώσει ο Οργανισμός, σύμφωνα με το άρθρο 76 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2018/1139.
- (12) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής του άρθρου 127 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

#### Άρθρο 1

Το παράρτημα I (μέρος-Μ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα I του παρόντος κανονισμού.

<sup>(3)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 2014, για τη διαρκή αξιοπλοία του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα (ΕΕ L 362 της 17.12.2014, σ. 1).

<sup>(4)</sup> Γνώμη 12/2016: Γηράσκουσες δομές αεροσκαφών.

<sup>(5)</sup> Γνώμη 04/2019: Μείωση των υπερβάσεων ορίων διαδρόμου και διαμερίσματα κλάσης D

## Άρθρο 2

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

(1) Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

## «Άρθρο 1

**Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής**

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει πρόσθετες κοινές προδιαγραφές αξιοπλοΐας σχετικά με τη διαρκή αξιοπλοΐα και τη βελτίωση της ασφάλειας των αεροσκαφών.
2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε:
  - α) φορείς εκμετάλλευσης:
    - i) αεροσκαφών νηολογημένων σε κράτος μέλος·
    - ii) αεροσκαφών νηολογημένων σε τρίτη χώρα που χρησιμοποιούνται από φορέα εκμετάλλευσης τον οποίο εποπτεύει κράτος μέλος·
  - β) κατόχους πιστοποιητικού τύπου, περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου, συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου ή έγκρισης αλλαγής και σχεδιασμού επισκευής εγκεκριμένων από τον Οργανισμό σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής \* ή που θεωρείται ότι έχουν εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 3 του εν λόγω κανονισμού·
  - γ) αιτούντες πιστοποιητικό τύπου ή περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου για στροβιλοκίνητα μεγάλα αεροπλάνα, οι οποίοι υπέβαλαν αίτηση πριν από την 1η Ιανουαρίου 2019 και των οποίων το πιστοποιητικό εκδίδεται μετά τις 26 Αυγούστου 2020 εφόσον καθορίζεται στο παράρτημα I (μέρος-26).

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

(2) Στο άρθρο 2, προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία ε) έως ιε):

- «ε) «όριο εγκυρότητας» (LOV): στο πλαίσιο των δεδομένων μηχανικής για τη στήριξη του προγράμματος δομικής συντήρησης, χρονικό διάστημα, εκφραζόμενο ως αριθμός του συνόλου των συσσωρευμένων κύκλων πτήσης ή ωρών πτήσης ή και των δύο, στη διάρκεια του οποίου αποδεικνύεται ότι το αεροπλάνο δεν πρόκειται να εμφανίσει εκτεταμένη ζημία λόγω κόπωσης·
- στ) «τμήμα περιορισμών αξιοπλοΐας» (ALS): τμήμα των οδηγιών διαρκούς αξιοπλοΐας, κατά τα οριζόμενα στις παραγράφους 21.A.61, 21.A.107 και 21.A.120A του παραρτήματος I (μέρος-21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012, που περιλαμβάνει τους περιορισμούς αξιοπλοΐας βάσει των οποίων καθορίζονται όλοι οι χρόνοι υποχρεωτικής αντικατάστασης, τα διαστήματα επιθεώρησης και οι συναφείς διαδικασίες επιθεώρησης·
- ζ) «πρόγραμμα πρόληψης και ελέγχου διάβρωσης» (CPCP): έγγραφο στο οποίο αποτυπώνεται συστηματική προσέγγιση πρόληψης και ελέγχου της διάβρωσης στην πρωτεύουσα δομή του αεροπλάνου, η οποία συνίσταται σε βασικές εργασίες σχετικά με τη διάβρωση, περιλαμβανομένων των επιθεωρήσεων, τμήματα στα οποία διενεργούνται οι εν λόγω εργασίες, καθορισμένα επίπεδα διάβρωσης και χρόνοι συμμόρφωσης (κατώτατα όρια εφαρμογής και διαστήματα επανάληψης). Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου καταρτίζει βασικό πρόγραμμα πρόληψης και ελέγχου διάβρωσης, το οποίο μπορούν να προσαρμόζουν οι φορείς εκμετάλλευσης, ώστε να δημιουργήσουν αντίστοιχο πρόγραμμα πρόληψης και ελέγχου διάβρωσης στο πλαίσιο του προγράμματος συντήρησης που εφαρμόζουν, κατάλληλο για τις πτητικές λειτουργίες τους·
- η) «εκτεταμένη ζημία λόγω κόπωσης» (WFD): ταυτόχρονη παρουσία ρωγμών σε πολλαπλά σημεία της δομής αεροπλάνου, το μέγεθος και ο αριθμός των οποίων δεν επιτρέπει πλέον στη δομή να πληροί τις προδιαγραφές αντοχής σε αστοχία ή υπολειπόμενης ισχύος που χρησιμοποιήθηκαν για την πιστοποίηση της εν λόγω δομής·
- θ) «βασική δομή»: η δομή που σχεδιάζεται βάσει του πιστοποιητικού τύπου για το συγκεκριμένο μοντέλο αεροπλάνου (δηλαδή, η «διάταξη του μοντέλου αεροπλάνου κατά την παράδοση»)·
- ι) «βασική δομή κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση» (FCBS): η βασική δομή αεροπλάνου η οποία ορίζεται από τον κάτοχο πιστοποιητικού τύπου ως δομή κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση·
- ια) «τροποποιημένη δομή κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση» (FCMS): κάθε δομή αεροπλάνου κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση που εισάγεται ή επηρεάζεται από αλλαγή στον σχεδιασμό τύπου και η οποία δεν απαριθμείται ήδη ως μέρος της βασικής δομής κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση·

- ιβ) «αξιολόγηση ανοχής σε βλάβη» (DTE): διαδικασία που οδηγεί στον προσδιορισμό των ενεργειών συντήρησης που είναι απαραίτητες για τον εντοπισμό ή την πρόληψη ρωγμών λόγω κόπωσης που μπορούν να συμβάλουν στην πρόκληση καταστροφικής αστοχίας. Όταν εφαρμόζεται σε επισκευές και αλλαγές, η αξιολόγηση ανοχής σε βλάβη περιλαμβάνει την αξιολόγηση της επισκευής ή της αλλαγής και τη δομή κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση που επηρεάζεται από την επισκευή ή την αλλαγή·
- ιγ) «επιθεώρηση ανοχής σε βλάβη» (DPI): απαίτηση τεκμηριωμένης επιθεώρησης ή άλλη ενέργεια συντήρησης που αναπτύσσουν οι κάτοχοι πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου ως αποτέλεσμα αξιολόγησης ανοχής σε βλάβη. Η επιθεώρηση ανοχής σε βλάβη περιλαμβάνει τα τμήματα προς επιθεώρηση, τη μέθοδο επιθεώρησης, τις διαδικασίες επιθεώρησης (περιλαμβανομένων των διαδοχικών σταδίων επιθεώρησης και τα κριτήρια αποδοχής ή απόρριψης), το κατώτατο όριο επιθεώρησης καθώς και τυχόν διαστήματα επανάληψης που σχετίζονται με τις εν λόγω επιθεωρήσεις. Οι επιθεωρήσεις ανοχής σε βλάβη μπορούν επίσης να προσδιορίζουν ενέργειες συντήρησης όπως αντικατάσταση, επισκευή ή τροποποίηση·
- ιδ) «κατευθυντήρια γραμμή αξιολόγησης επισκευών» (REG): διαδικασία που εκπονεί ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου και η οποία καθοδηγεί τους φορείς εκμετάλλευσης στη διενέργεια επιθεωρήσεων ανοχής σε βλάβη για επισκευές που επηρεάζουν δομή κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση, ώστε να διασφαλίζεται η διαρκής δομική ακεραιότητα όλων των σχετικών επισκευών·
- ιε) «δομή κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση» (FCS): δομή αεροπλάνου επιρρεπής στην εμφάνιση ρωγμών λόγω κόπωσης οι οποίες μπορούν να οδηγήσουν σε καταστροφική αστοχία του αεροπλάνου.»
- (3) Το παράρτημα I (μέρος-26) τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα II του παρόντος κανονισμού.

### Άρθρο 3

#### Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

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

Εφαρμόζεται από τις 26 Φεβρουαρίου 2021, με εξαίρεση το σημείο 4 του παραρτήματος II, το οποίο εφαρμόζεται από τις 26 Αυγούστου 2023.

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

Βρυξέλλες, 5 Αυγούστου 2020

Για την Επιτροπή  
Η Πρόεδρος  
Ursula VON DER LEYEN

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Στην παράγραφο Μ.Α.302 στοιχείο δ) του παραρτήματος Ι (μέρος-Μ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014, προστίθεται το ακόλουθο σημείο 3):

«3) τις εφαρμοστέες διατάξεις του παραρτήματος Ι (μέρος-26) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/640.».

---

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Το παράρτημα Ι (Μέρος-26) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/640 τροποποιείται ως εξής:

1) ο πίνακας περιεχομένων αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

## «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

**Μέρος-26****ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ ΓΙΑ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

## ΤΜΗΜΑ Α — ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

- 26.10 Αρμόδια Αρχή
- 26.20 Προσωρινά ανενεργός εξοπλισμός
- 26.30 Απόδειξη της συμμόρφωσης

## ΤΜΗΜΑ Β — ΜΕΓΑΛΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ

- 26.50 Καθίσματα, κλίνες, ζώνες και ιμάντες ασφαλείας
- 26.60 Αναγκαστική προσγείωση — δυναμικές συνθήκες
- 26.100 Θέση των εξόδων κινδύνου
- 26.105 Πρόσβαση στις εξόδους κινδύνου
- 26.110 Σημάνσεις των εξόδων κινδύνου
- 26.120 Εσωτερικός φωτισμός των εξόδων κινδύνου και λειτουργία των φώτων κινδύνου
- 26.150 Εσωτερικό θαλάμου
- 26.155 Ευφλεκτότητα της επένδυσης του διαμερίσματος φορτίου
- 26.156 Υλικά θερμικής ή ακουστικής μόνωσης
- 26.157 Μετατροπή διαμερισμάτων κλάσης D
- 26.160 Πυροπροστασία αποχωρητηρίων
- 26.170 Πυροσβεστήρες
- 26.200 Ηχητικό σήμα του συστήματος προσγείωσης
- 26.205 Συστήματα προειδοποίησης και συνέγερσης υπέρβασης ορίων διαδρόμου
- 26.250 Συστήματα λειτουργίας των θυρών του θαλάμου του πληρώματος πτήσης — αδιαθεσία χειριστή
- 26.300 Πρόγραμμα διαρκούς δομικής ακεραιότητας για γηράσκουσες δομές αεροπλάνων — γενικές απαιτήσεις
- 26.301 σχέδιο συμμόρφωσης για κατόχους (περιορισμένου) πιστοποιητικού τύπου
- 26.302 Αξιολόγηση κόπωσης και ανοχής σε βλάβη
- 26.303 Όριο εγκυρότητας
- 26.304 Πρόγραμμα πρόληψης και ελέγχου διάβρωσης
- 26.305 Εγκυρότητα του προγράμματος διαρκούς δομικής ακεραιότητας
- 26.306 Βασική δομή κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση
- 26.307 Δεδομένα ανοχής σε βλάβη για υφιστάμενες αλλαγές σε δομή κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση
- 26.308 Δεδομένα ανοχής σε βλάβη για υφιστάμενες επισκευές σε δομή κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση
- 26.309 Κατευθυντήριες γραμμές αξιολόγησης επισκευών
- 26.330 Δεδομένα ανοχής σε βλάβη για υφιστάμενα συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου (STC), άλλες αλλαγές μείζονος σημασίας και υφιστάμενες επισκευές που επηρεάζουν τις εν λόγω αλλαγές ή τα συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου
- 26.331 σχέδιο συμμόρφωσης για κατόχους συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου

- 26.332 Προσδιορισμός αλλαγών που επηρεάζουν δομή κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση
- 26.333 Δεδομένα ανοχής σε βλάβη για συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου και επισκευές στα εν λόγω συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου που εγκρίθηκαν την 1η Σεπτεμβρίου 2003 και μετά
- 26.334 Δεδομένα ανοχής σε βλάβη για συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου και άλλες αλλαγές και επισκευές στις εν λόγω αλλαγές που εγκρίθηκαν πριν από την 1η Σεπτεμβρίου 2003
- 26.370 Εργασίες διαρκούς αξιοπλοΐας και πρόγραμμα συντήρησης αεροσκάφους

ΤΜΗΜΑ Γ — ΜΕΓΑΛΑ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ

26.400 Πυροσβεστήρες

Προσάρτημα Ι – Κατάλογος μοντέλων αεροπλάνων που δεν υπόκεινται σε ορισμένες διατάξεις του παραρτήματος Ι (μέρος-26)»

2) το σημείο 26.10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### «26.10 Αρμόδια Αρχή

- α) Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος, η αρμόδια αρχή στην οποία οι φορείς εκμετάλλευσης πρέπει να αποδεικνύουν τη συμμόρφωση των αεροσκαφών, των οποίων ο σχεδιασμός έχει ήδη πιστοποιηθεί, προς τις απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος, είναι η αρχή που έχει ορίσει το κράτος μέλος στο οποίο ο φορέας εκμετάλλευσης διατηρεί την κύρια έδρα του.
- β) Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος, η αρμόδια αρχή στην οποία οι κάτοχοι πιστοποιητικών τύπου (TC), περιορισμένων πιστοποιητικών τύπου, συμπληρωματικών πιστοποιητικών τύπου (STC), εγκρίσεων αλλαγών και σχεδιασμού επισκευής πρέπει να αποδεικνύουν τη συμμόρφωση των υφιστάμενων πιστοποιητικών τύπου (TC), περιορισμένων πιστοποιητικών τύπου, συμπληρωματικών πιστοποιητικών τύπου (STC), αλλαγών και σχεδιασμού επισκευής προς τις απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος είναι ο Οργανισμός.»

3) το σημείο 26.30 τροποποιείται ως εξής:

α) τα στοιχεία α) και β) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

- «α) Ο Οργανισμός εκδίδει, σύμφωνα με το άρθρο 76 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2018/1139, προδιαγραφές πιστοποίησης ως τυποποιημένα μέσα για την απόδειξη της συμμόρφωσης με το παρόν παράρτημα. Οι προδιαγραφές πιστοποίησης είναι επαρκώς λεπτομερείς και εξειδικευμένες ώστε να υποδεικνύουν τους όρους υπό τους οποίους μπορεί να αποδειχθεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος.
- β) Οι φορείς εκμετάλλευσης και οι κάτοχοι πιστοποιητικού τύπου, περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου, συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου ή έγκρισης αλλαγής και σχεδιασμού επισκευής μπορούν να αποδεικνύουν τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος, εφόσον συμμορφώνονται με ένα από τα ακόλουθα:
- i) τις προδιαγραφές που εκδίδει ο Οργανισμός βάσει της παραγράφου α) του παρόντος σημείου ή τις ισοδύναμες προδιαγραφές πιστοποίησης που εκδίδει ο Οργανισμός βάσει της παραγράφου 21.B.70 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012·
- ii) τα τεχνικά πρότυπα που παρέχουν ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας με εκείνο των εν λόγω προδιαγραφών πιστοποίησης.»

β) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο γ):

- «γ) Οι κάτοχοι πιστοποιητικού τύπου, περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου, συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου ή έγκρισης αλλαγής και σχεδιασμού επισκευής ενημερώνουν κάθε γνωστό φορέα εκμετάλλευσης των αεροπλάνων σχετικά με τυχόν αλλαγές στις «Οδηγίες διαρκούς αξιοπλοΐας» (ICA) που απαιτούνται για την απόδειξη της συμμόρφωσης με το παρόν παράρτημα. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, οι οδηγίες διαρκούς αξιοπλοΐας περιλαμβάνουν επίσης επιθεωρήσεις ανοχής σε βλάβη (DTI), κατευθυντήριες γραμμές αξιολόγησης επισκευών (REG), βασικό πρόγραμμα πρόληψης και ελέγχου διάβρωσης (CPCP), κατάλογο δομών κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση (FCS) και τμήματα περιορισμών αξιοπλοΐας (ALS).»

4) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 26.157:

#### «26.157 Μετατροπή διαμερισμάτων κλάσης D

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

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

5) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 26.205:

**«26.205 Σύστημα προειδοποίησης και συνέγερσης υπέρβασης ορίων διαδρόμου**

- α) Οι φορείς εκμετάλλευσης μεγάλων αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αερομεταφορές εξασφαλίζουν ότι κάθε αεροπλάνο για το οποίο το πρώτο μεμονωμένο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2025, είναι εξοπλισμένο με σύστημα προειδοποίησης και συνέγερσης υπέρβασης ορίων διαδρόμου.
- β) Το εν λόγω σύστημα σχεδιάζεται κατά τρόπο ώστε να μειώνει τον κίνδυνο διαμήκους υπέρβασης ορίων διαδρόμου κατά την προσγείωση με συνέγερση του πληρώματος πτήσης, κατά την πτήση και στο έδαφος, όταν το αεροπλάνο κινδυνεύει να μην μπορέσει να σταματήσει εντός της διαθέσιμης απόστασης έως το τέλος του διαδρόμου.»
- 6) Προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 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 και 26.370:

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

- α) Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου (TC) ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου στροβιλοκίνητου μεγάλου αεροπλάνου που πιστοποιήθηκε την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1958, για το οποίο η αίτηση πιστοποιητικού τύπου υποβλήθηκε πριν από την 1η Ιανουαρίου 2019, καταρτίζει πρόγραμμα διαρκούς δομικής ακεραιότητας για γηράσκουσες δομές αεροπλάνων, το οποίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα σημεία 26.301 έως 26.309.
- β) Το στοιχείο α) δεν εφαρμόζεται σε μοντέλο αεροπλάνου για το οποίο εκδόθηκε πιστοποιητικό τύπου πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2021 και το οποίο πληροί οποιονδήποτε από τους ακόλουθους όρους:
- i) απαριθμείται στον πίνακα Α.1 του προσαρτήματος 1 του παρόντος παραρτήματος·
- ii) δεν χρησιμοποιείται πλέον μετά τις 26 Φεβρουαρίου 2021·
- iii) δεν έχει πιστοποιηθεί για την εκτέλεση πτήσεων πολιτικής αεροπορίας με ωφέλιμο φορτίο ή επιβάτες·
- iv) διαθέτει περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου εκδοθέν πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2021 σύμφωνα με τις απαιτήσεις ανοχής σε βλάβη, υπό τον όρο ότι δεν εκτελεί πτήσεις πέραν του 75 % του στόχου υπηρεσίας βάσει σχεδιασμού και εκτελεί κυρίως πτήσεις με σκοπό τη στήριξη των κατασκευαστικών εργασιών των κατόχων έγκρισης·
- v) διαθέτει περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου και έχει σχεδιαστεί κυρίως για σκοπούς πυρόσβεσης.
- Οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στο στοιχείο β) σημεία ii) έως v) ισχύουν μόνον αφότου ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου υποβάλει προς έγκριση στον Οργανισμό, πριν από τις 27 Μαΐου 2021, κατάλογο στον οποίο προσδιορίζονται ο τύπος και τα μοντέλα αεροπλάνου, οι παραλλαγές ή οι αριθμοί σειράς αεροπλάνου, μαζί με πληροφορίες προς επίρρωση των λόγων για τους οποίους το αεροπλάνο περιλήφθηκε στον κατάλογο.
- γ) Για μοντέλο αεροπλάνου για το οποίο εκδόθηκε πρώτο πιστοποιητικό τύπου πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2021 και σε σχέση με το οποίο δεν έχει ενσωματωθεί και δεν θα ενσωματωθεί υφιστάμενη αλλαγή ή επισκευή σε οποιοδήποτε αεροπλάνο που βρίσκεται σε λειτουργία την ή μετά τις 26 Φεβρουαρίου 2022, το σημείο 26.307 στοιχείο α) σημεία ii) και iii) και το σημείο 26.308 στοιχείο α) σημείο ii) δεν εφαρμόζονται, εάν πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2022 ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου (TC) ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου υποβάλει προς έγκριση στον Οργανισμό τον κατάλογο όλων των αλλαγών και επισκευών.

**26.301 σχέδιο συμμόρφωσης για κατόχους (περιορισμένου) πιστοποιητικού τύπου**

- α) Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου στροβιλοκίνητου μεγάλου αεροπλάνου που έχει πιστοποιηθεί την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1958 και για το οποίο η αίτηση πιστοποιητικού τύπου υποβλήθηκε πριν από την 1η Ιανουαρίου 2019:
- i) καταρτίζει σχέδιο συμμόρφωσης διαρκούς δομικής ακεραιότητας στο οποίο περιγράφεται η προβλεπόμενη απόδειξη της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα σημεία 26.302 έως 26.309·
- ii) υποβάλλει το σχέδιο συμμόρφωσης διαρκούς δομικής ακεραιότητας του σημείου i) προς έγκριση στον Οργανισμό πριν από τις 27 Μαΐου 2021.
- β) Ο αιτών πιστοποιητικό τύπου ή περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου του άρθρου 1 παράγραφος 2 στοιχείο γ):
- i) καταρτίζει σχέδιο συμμόρφωσης διαρκούς δομικής ακεραιότητας στο οποίο περιγράφεται η προβλεπόμενη απόδειξη της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα σημεία 26.303 έως 26.306·
- ii) υποβάλλει το σχέδιο συμμόρφωσης διαρκούς δομικής ακεραιότητας του σημείου i) προς έγκριση στον Οργανισμό πριν από τις 27 Μαΐου 2021 ή, πριν από την έκδοση του πιστοποιητικού, εάν η εν λόγω ημερομηνία είναι μεταγενέστερη.



**26.302 Αξιολόγηση κόπωσης και ανοχής σε βλάβη**

- α) Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου (TC) ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου στροβιλοκίνητου μεγάλου αεροπλάνου που έχει πιστοποιηθεί για μεταφορά 30 ή περισσότερων επιβατών, ή με ικανότητα ωφέλιμου φορτίου 3 402 kg (7 500 lbs) ή περισσότερο, την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1958, για το οποίο η αίτηση πιστοποιητικού τύπου υποβλήθηκε πριν από την 1η Ιανουαρίου 2019, διενεργεί αξιολόγηση κόπωσης και ανοχής σε βλάβη της δομής του αεροπλάνου και εκπονεί την επιθεώρηση ανοχής σε βλάβη με σκοπό την αποφυγή καταστροφικών αστοχιών λόγω κόπωσης καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του αεροπλάνου.
- β) Εάν η τεκμηρίωση στην οποία περιγράφεται η επιθεώρηση ανοχής σε βλάβη του στοιχείου α) δεν έχει ήδη εγκριθεί από τον Οργανισμό, σύμφωνα με το παράρτημα I (μέρος 21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012, ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου υποβάλλει την εν λόγω τεκμηρίωση προς έγκριση στον Οργανισμό πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2023.

**26.303 Όριο εγκυρότητας**

- α) Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου στροβιλοκίνητου μεγάλου αεροπλάνου που έχει πιστοποιηθεί την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1958, για το οποίο η αίτηση πιστοποιητικού τύπου υποβλήθηκε πριν από την 1η Ιανουαρίου 2019 και το οποίο έχει πιστοποιηθεί με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος απογείωσης (MTOW) μεγαλύτερο από 34 019 kg (75 000 lbs):
- i) καθορίζει όριο εγκυρότητας (LOV) και περιλαμβάνει το εν λόγω όριο εγκυρότητας σε τροποποιημένο τμήμα περιορισμών αξιοπλοΐας·
- ii) προσδιορίζει τις υφιστάμενες και τις νέες ενέργειες συντήρησης από τις οποίες εξαρτάται το όριο εγκυρότητας, και καταρτίζει τις πληροφορίες συντήρησης που είναι απαραίτητες ώστε οι φορείς εκμετάλλευσης να εκτελέσουν τις εν λόγω ενέργειες συντήρησης και να υποβάλουν τις πληροφορίες συντήρησης για τις ενέργειες συντήρησης προς έγκριση στον Οργανισμό, σύμφωνα με το δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα που συμφωνείται με τον Οργανισμό.

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

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

- β) Ο κάτοχος του πιστοποιητικού τύπου (TC) ή του περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου υποβάλλει το όριο εγκυρότητας που καθορίστηκε σύμφωνα με το στοιχείο α) και την τροποποίηση του τμήματος περιορισμών αξιοπλοΐας που αναφέρεται στην εν λόγω παράγραφο μαζί με το δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα προς έγκριση στον Οργανισμό, εντός των προθεσμιών που καθορίζονται στα σημεία i) έως iii):
- i) 26 Αυγούστου 2022 για δομή κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση με βάση πιστοποίησης που δεν περιλαμβάνει αξιολόγηση ανοχής σε βλάβη·
- ii) 26 Φεβρουαρίου 2026 για δομή αεροπλάνου που υπόκειται σε εν εξελίξει πλήρη δοκιμασία κόπωσης κατά την ημερομηνία έναρξης εφαρμογής του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού·
- iii) 26 Φεβρουαρίου 2025 για όλες τις υπόλοιπες δομές αεροπλάνου.
- γ) Ο ατών πιστοποιητικό τύπου ή περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο γ) στροβιλοκίνητου μεγάλου αεροπλάνου με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος απογείωσης (MTOW) μεγαλύτερο από 34 019 kg (75 000 lbs):
- i) καθορίζει όριο εγκυρότητας (LOV) και περιλαμβάνει το εν λόγω όριο εγκυρότητας στο τμήμα περιορισμών αξιοπλοΐας·
- ii) προσδιορίζει τις υφιστάμενες και τις νέες ενέργειες συντήρησης από τις οποίες εξαρτάται το όριο εγκυρότητας, και καταρτίζει τις πληροφορίες συντήρησης που είναι απαραίτητες ώστε οι φορείς εκμετάλλευσης να εκτελέσουν τις εν λόγω ενέργειες συντήρησης και να υποβάλουν τις πληροφορίες συντήρησης για τις ενέργειες συντήρησης προς έγκριση στον Οργανισμό, σύμφωνα με το δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα που συμφωνείται με τον Οργανισμό.
- δ) Ο ατών πιστοποιητικό τύπου ή περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο γ) υποβάλλει προς έγκριση στον Οργανισμό το όριο εγκυρότητας που καθορίστηκε σύμφωνα με το στοιχείο γ) και το τμήμα περιορισμών αξιοπλοΐας που αναφέρεται στο συγκεκριμένο στοιχείο, μαζί με το δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα.
- ε) Οι ακόλουθες προθεσμίες ισχύουν για τις υποχρεώσεις του στοιχείου δ)
- i) πριν από την ημερομηνία που έχει εγκριθεί από τον Οργανισμό στο σχέδιο του αιτούντος για την ολοκλήρωση των δοκιμασιών και αναλύσεων για κάθε δομή αεροπλάνου για την οποία απαιτείται νέα πλήρης δοκιμασία κόπωσης προκειμένου να στηριχθεί ο καθορισμός του ορίου εγκυρότητας·
- ii) πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2025 για όλες τις υπόλοιπες δομές αεροπλάνου.

**26.304 Πρόγραμμα πρόληψης και ελέγχου διάβρωσης**

- α) Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου στροβιλοκίνητου μεγάλου αεροπλάνου που έχει πιστοποιηθεί την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1958, και για το οποίο η αίτηση πιστοποιητικού τύπου υποβλήθηκε πριν από την 1η Ιανουαρίου 2019, καταρτίζει βασικό πρόγραμμα πρόληψης και ελέγχου διάβρωσης (CPCP).
- β) Εάν το βασικό πρόγραμμα πρόληψης και ελέγχου διάβρωσης του στοιχείου α) δεν έχει ήδη εγκριθεί από τον Οργανισμό σύμφωνα με την παράγραφο 21.Α.3Bγ)(1) του παραρτήματος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 748/2012 ή σε έκθεση του συμβουλίου επισκόπησης της συντήρησης (MRBR) εγκεκριμένη από τον Οργανισμό, ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου (TC) ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου υποβάλλει το πρόγραμμα πρόληψης και ελέγχου διάβρωσης προς έγκριση στον Οργανισμό πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2023.
- γ) Ο αιτών πιστοποιητικό τύπου ή περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο γ), στροβιλοκίνητου μεγάλου αεροπλάνου καταρτίζει βασικό πρόγραμμα πρόληψης και ελέγχου διάβρωσης (CPCP) πριν από την έκδοση του πιστοποιητικού τύπου.

**26.305 Εγκυρότητα του προγράμματος διαρκούς δομικής ακεραιότητας**

- α) Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου (TC) ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου στροβιλοκίνητου μεγάλου αεροπλάνου που πιστοποιήθηκε την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1958, για το οποίο η αίτηση πιστοποιητικού τύπου υποβλήθηκε πριν από την 1η Ιανουαρίου 2019, καθορίζει και εφαρμόζει διαδικασία που εξασφαλίζει ότι το πρόγραμμα διαρκούς δομικής ακεραιότητας παραμένει έγκυρο καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του αεροπλάνου, λαμβανομένων υπόψη της πείρας λειτουργίας και των υφιστάμενων πτητικών λειτουργιών.
- β) Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου (TC) ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου υποβάλλει περιγραφή της διαδικασίας του στοιχείου α) προς έγκριση στον Οργανισμό πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2023. Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου (TC) ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου εφαρμόζει τη διαδικασία εντός 6 μηνών από την έγκρισή της από τον Οργανισμό.
- γ) Ο αιτών πιστοποιητικό τύπου ή περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο γ) στροβιλοκίνητου μεγάλου αεροπλάνου, καθορίζει και εφαρμόζει διαδικασία που εξασφαλίζει ότι το πρόγραμμα διαρκούς δομικής ακεραιότητας παραμένει έγκυρο καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του αεροπλάνου, λαμβανομένων υπόψη της πείρας λειτουργίας και των υφιστάμενων πτητικών λειτουργιών. Υποβάλλει περιγραφή της διαδικασίας προς έγκριση στον Οργανισμό πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2023, ή πριν από την έκδοση του πιστοποιητικού, όποια από τις δύο ημερομηνίες είναι μεταγενέστερη, και εφαρμόζει τη διαδικασία εντός 6 μηνών από την έγκρισή της από τον Οργανισμό.

**26.306 Βασική δομή κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση**

- α) Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου (TC) ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου στροβιλοκίνητου μεγάλου αεροπλάνου που έχει πιστοποιηθεί την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1958, για το οποίο η αίτηση πιστοποιητικού τύπου υποβλήθηκε πριν από την 1η Ιανουαρίου 2019, και το οποίο έχει πιστοποιηθεί για μεταφορά 30 ή περισσότερων επιβατών, ή με ικανότητα ωφέλιμου φορτίου 3 402 kg (7 500 lbs) ή περισσότερο, προσδιορίζει και απαριθμεί σε κατάλογο τις βασικές κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση δομές (FCBS) για όλες τις παραλλαγές και τα παράγωγα του μοντέλου αεροπλάνου που περιλαμβάνονται στο πιστοποιητικό τύπου ή στο περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου.
- β) Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου (TC) ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου υποβάλλει τον κατάλογο των δομών του στοιχείου α) προς έγκριση στον Οργανισμό πριν από τις 26 Αυγούστου 2021
- γ) Μετά την έγκριση του καταλόγου του στοιχείου α) από τον Οργανισμό, ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου (TC) ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου τον καθιστά διαθέσιμο στους φορείς εκμετάλλευσης και τα πρόσωπα που απαιτείται να συμμορφώνονται με τα σημεία 26.330 και 26.370.
- δ) Ο αιτών πιστοποιητικό τύπου (TC) ή περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο γ) στροβιλοκίνητου μεγάλου αεροπλάνου που πρόκειται να πιστοποιηθεί για μεταφορά 30 ή περισσότερων επιβατών, ή με ικανότητα ωφέλιμου φορτίου 3 402 kg (7 500 lbs) ή περισσότερο, προσδιορίζει και απαριθμεί σε κατάλογο τις βασικές κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση δομές (FCBS) για όλες τις παραλλαγές και τα παράγωγα του μοντέλου αεροπλάνου που περιλαμβάνονται στο πιστοποιητικό τύπου ή στο περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου. Υποβάλλει τον κατάλογο των εν λόγω δομών προς έγκριση στον Οργανισμό πριν από τις 26 Αυγούστου 2021 ή, πριν από την έκδοση του πιστοποιητικού, όποιο από τα δύο επέλθει αργότερα.
- ε) Μετά την έγκριση του καταλόγου του στοιχείου δ) από τον Οργανισμό, ο αιτών πιστοποιητικό τύπου (TC) ή περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο γ), καθιστά διαθέσιμο τον εν λόγω κατάλογο στους φορείς εκμετάλλευσης και τα πρόσωπα που απαιτείται να συμμορφώνονται με το σημείο 26.370.

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

- α) Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου (TC) ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου στροβιλοκίνητου μεγάλου αεροπλάνου που έχει πιστοποιηθεί την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1958 για μεταφορά 30 ή περισσότερων επιβατών, ή με ικανότητα ωφέλιμου φορτίου 3 402 kg (7 500 lbs) ή περισσότερο, όσον αφορά αλλαγές και κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση τροποποιημένες δομές (FCMS) που υφίστανται τις 26 Φεβρουαρίου 2021:
  - ι) επανεξετάζει τις υφιστάμενες αλλαγές του σχεδιασμού (τροποποιήσεις σχεδιασμού) και προσδιορίζει όλες τις αλλαγές που επηρεάζουν τις κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση βασικές δομές που προσδιορίστηκαν σύμφωνα με το σημείο 26.306.

- ii) για κάθε αλλαγή που προσδιορίστηκε σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο i), προσδιορίζει τυχόν σχετική κρίσιμη σημασίας ως προς την κόπωση τροποποιημένη δομή (FCMS)·
  - iii) για κάθε αλλαγή που προσδιορίστηκε σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο i), διενεργεί αξιολόγηση ανοχής σε βλάβη και εκπονεί και τεκμηριώνει τις σχετικές επιθεωρήσεις ανοχής σε βλάβη·
- β) Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου (TC) ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου υποβάλλει τον κατάλογο όλων των κρίσιμη σημασίας ως προς την κόπωση τροποποιημένων δομών που προσδιορίστηκαν σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο ii) προς έγκριση στον Οργανισμό πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2022.
- γ) Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου (TC) ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου υποβάλλει τα δεδομένα ανοχής σε βλάβη, συμπεριλαμβανομένης της επιθεώρησης ανοχής σε βλάβη, που προκύπτουν από την αξιολόγηση που διενεργείται σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο iii) προς έγκριση στον Οργανισμό πριν από τις 26 Αυγούστου 2022.
- δ) Μετά την έγκριση του καταλόγου κρίσιμη σημασίας ως προς την κόπωση τροποποιημένων δομών που υποβάλλεται από τον Οργανισμό σύμφωνα με το στοιχείο β), ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου (TC) ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου καθιστά διαθέσιμο τον εν λόγω κατάλογο στους φορείς εκμετάλλευσης και τα πρόσωπα που απαιτείται να συμμορφώνονται με τα σημεία 26.330 και 26.370.

#### **26.308 Δεδομένα ανοχής σε βλάβη για υφιστάμενες επισκευές σε δομή κρίσιμη σημασίας ως προς την κόπωση**

- α) Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου (TC) ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου στροβιλοκίνητου μεγάλου αεροπλάνου που έχει πιστοποιηθεί την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1958 για μεταφορά 30 ή περισσότερων επιβατών, ή με ικανότητα ωφέλιμου φορτίου 3 402 kg (7 500 lbs) ή περισσότερο, όσον αφορά δημοσιευθείσες επισκευές που υφίστανται στις 26 Φεβρουαρίου 2021:
- i) επανεξετάζει τα δεδομένα επισκευών και προσδιορίζει κάθε επισκευή που περιλαμβάνεται στα δεδομένα η οποία επηρεάζει τη βασική κρίσιμη σημασίας ως προς την κόπωση δομή και την κρίσιμη σημασίας ως προς την κόπωση τροποποιημένη δομή που προσδιορίστηκαν σύμφωνα με το σημείο 26.306 στοιχείο α) και το σημείο 26.307 στοιχείο α) σημείο ii)·
  - ii) διενεργεί αξιολόγηση ανοχής σε βλάβη για κάθε επισκευή που προσδιορίστηκε σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο i), εκτός εάν αυτή έχει ήδη διενεργηθεί.
- β) Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου (TC) ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου υποβάλλει τα δεδομένα ανοχής σε βλάβη, συμπεριλαμβανομένης της επιθεώρησης ανοχής σε βλάβη, που προκύπτουν από την αξιολόγηση που διενεργείται σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο ii) προς έγκριση στον Οργανισμό πριν από τις 26 Μαΐου 2022, εκτός εάν έχουν ήδη εγκριθεί σύμφωνα με την παράγραφο 21.A.435β)(2) του παραρτήματος I (μέρος 21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012 πριν από τις 26 Αυγούστου 2022.

#### **26.309 Κατευθυντήριες γραμμές αξιολόγησης επισκευών**

- α) Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου (TC) ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου στροβιλοκίνητου μεγάλου αεροπλάνου που έχει πιστοποιηθεί την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1958 για μεταφορά 30 ή περισσότερων επιβατών, ή με ικανότητα ωφέλιμου φορτίου 3 402 kg (7 500 lbs) ή περισσότερο, και για το οποίο το πιστοποιητικό τύπου ή το περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου εκδόθηκε πριν από τις 11 Ιανουαρίου 2008, καταρτίζει κατευθυντήριες γραμμές αξιολόγησης επισκευών (REG) με σκοπό τον καθορισμό:
- i) διαδικασίας για τη διενέργεια ελέγχων του επηρεαζόμενου αεροπλάνου, η οποία επιτρέπει τον προσδιορισμό και την τεκμηρίωση όλων των υφιστάμενων επισκευών που επηρεάζουν την κρίσιμη σημασίας ως προς την κόπωση δομής που προσδιορίστηκε σύμφωνα με το σημείο 26.306 στοιχείο α) και το σημείο 26.307 στοιχείο α) σημείο ii)·
  - ii) διαδικασίας που επιτρέπει στους φορείς εκμετάλλευσης να αποκτούν επιθεώρηση ανοχής σε βλάβη για επισκευές που προσδιορίστηκαν σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο i)·
  - iii) χρονοδιαγράμματος εφαρμογής που προβλέπει τα χρονικά πλαίσια για τη διενέργεια ελέγχων αεροπλάνου, την απόκτηση επιθεωρήσεων ανοχής σε βλάβη και την ενσωμάτωση των εν λόγω επιθεωρήσεων στο πρόγραμμα συντήρησης του φορέα εκμετάλλευσης του αεροπλάνου.
- β) Ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου (TC) ή περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου υποβάλλει τις κατευθυντήριες γραμμές αξιολόγησης επισκευών σύμφωνα με το στοιχείο α) προς έγκριση στον Οργανισμό πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2023.

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

- α) Ο κάτοχος συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου που έχει εκδοθεί πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2021 για αλλαγή μείζονος σημασίας, ή ο κάτοχος αλλαγής μείζονος σημασίας που θεωρείται ότι έχει εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012, για μεγάλα αεροπλάνα που έχουν πιστοποιηθεί την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1958 για μεταφορά 30 ή περισσότερων επιβατών ή τα οποία έχουν ικανότητα ωφέλιμου φορτίου 3 402 kg (7 500 lbs) ή περισσότερο, στηρίζει τους φορείς εκμετάλλευσης που υποχρεούνται να συμμορφώνονται με το σημείο 26.370 στοιχείο α) σημείο ii) αντιμετωπίζοντας τις δυσμενείς επιπτώσεις των εν λόγω αλλαγών και επισκευών των εν λόγω αλλαγών στη δομή του αεροπλάνου και συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των σημείων 26.331 έως 26.334.

- β) Το στοιχείο α) δεν εφαρμόζεται σε αλλαγές μείζονος σημασίας και επισκευές σε μοντέλο αεροπλάνου που πιστοποιήθηκε για πρώτη φορά πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2021, όταν το εν λόγω μοντέλο αεροπλάνου πληροί οποιονδήποτε από τους ακόλουθους όρους:
- i) απαριθμείται στον πίνακα Α.1 του προσαρτήματος 1·
  - ii) δεν χρησιμοποιείται πλέον μετά τις 26 Φεβρουαρίου 2021·
  - iii) δεν έχει πιστοποιηθεί για την εκτέλεση πτήσεων πολιτικής αεροπορίας με ωφέλιμο φορτίο ή επιβάτες·
  - iv) διαθέτει περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου και έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις ανοχής σε βλάβη, υπό τον όρο ότι δεν εκτελεί πτήσεις πέραν του 75 % του στόχου υπηρεσίας βάσει σχεδιασμού και εκτελεί κυρίως πτήσεις με σκοπό τη στήριξη των κατασκευαστικών εργασιών των κατόχων περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου·
  - v) έχει πιστοποιηθεί με περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου και έχει σχεδιαστεί κυρίως για σκοπούς πυρόσβεσης·
- γ) Το στοιχείο α) δεν εφαρμόζεται σε αλλαγές μείζονος σημασίας και επισκευές σε αεροπλάνο που πιστοποιήθηκε για πρώτη φορά πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2021, όταν οι αλλαγές ή οι επισκευές δεν έχουν ενσωματωθεί και δεν θα ενσωματωθούν σε οποιοδήποτε αεροπλάνο που βρίσκεται σε λειτουργία την ή μετά τις 26 Αυγούστου 2022.
- δ) Οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στο στοιχείο β) σημεία ii) έως v) και στο στοιχείο γ) ισχύουν μόνον αφότου ο κάτοχος έγκρισης αλλαγών υποβάλει κατάλογο των αλλαγών που επηρεάζουν τη βασική δομή κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση, μαζί με πληροφορίες προς επίρρωση των λόγων συμπεριληφής κάθε αλλαγής στον κατάλογο, προς έγκριση στον Οργανισμό πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2022.

#### **26.331 σχέδιο συμμόρφωσης για κατόχους συμπληρωματικού πιστοποιητικού τύπου**

Ο κάτοχος έγκρισης αλλαγών:

- α) καταρτίζει σχέδιο συμμόρφωσης που διαλαμβάνει τις απαιτήσεις των σημείων 26.332 έως 26.334·
- β) υποβάλλει το σχέδιο συμμόρφωσης του στοιχείου α) προς έγκριση στον Οργανισμό πριν από τις 25 Αυγούστου 2021.

#### **26.332 Προσδιορισμός αλλαγών που επηρεάζουν δομή κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση**

- α) Ο κάτοχος έγκρισης αλλαγών:
  - i) επανεξετάζει τις αλλαγές και προσδιορίζει εκείνες τις αλλαγές που επηρεάζουν τη βασική δομή κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση·
  - ii) για κάθε αλλαγή που προσδιορίστηκε σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο i), προσδιορίζει τυχόν σχετική κρίσιμη σημασία ως προς την κόπωση τροποποιημένη δομή (FCMS)·
  - iii) προσδιορίζει τις δημοσιευθείσες επισκευές που επηρεάζουν κάθε αλλαγή που προσδιορίστηκε σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο i).
- β) Ο κάτοχος έγκρισης αλλαγών που εκδόθηκε την ή μετά την 1η Σεπτεμβρίου 2003, καταρτίζει και υποβάλλει κατάλογο των αλλαγών και των κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση τροποποιημένων δομών που προσδιορίστηκαν σύμφωνα με το στοιχείο α) σημεία i) και ii) προς έγκριση στον Οργανισμό πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2022, και, μετά την έγκριση από τον Οργανισμό, καθιστά διαθέσιμο τον κατάλογο στα πρόσωπα και τους φορείς εκμετάλλευσης που απαιτείται να συμμορφώνονται με το σημείο 26.370 στοιχείο β) σημείο ii).
- γ) Ο κάτοχος έγκρισης αλλαγών που εκδόθηκε πριν από την 1η Σεπτεμβρίου 2003:
  - i) καταρτίζει και υποβάλλει κατάλογο των αλλαγών που προσδιορίστηκαν σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο i) προς έγκριση στον Οργανισμό πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2022·
  - ii) κατόπιν αιτήματος φορέα εκμετάλλευσης που απαιτείται να συμμορφώνεται με το σημείο 26.370 στοιχείο α) σημείο ii) για αλλαγή, προσδιορίζει και απαριθμεί σε κατάλογο τυχόν κρίσιμης σημασίας ως προς την κόπωση τροποποιημένες δομές που σχετίζονται με την αλλαγή και υποβάλλει τα εν λόγω δεδομένα προς έγκριση στον Οργανισμό εντός 12 μηνών από την ημερομηνία υποβολής του αιτήματος του φορέα εκμετάλλευσης·
  - iii) μετά την έγκριση τυχόν δεδομένων που υποβλήθηκαν σύμφωνα με το στοιχείο γ) σημεία i) και ii), καθιστά διαθέσιμα τα εν λόγω δεδομένα στα πρόσωπα και τους φορείς εκμετάλλευσης που απαιτείται να συμμορφώνονται με το σημείο 26.370 στοιχείο β) σημείο ii).

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

- α) Ο κάτοχος έγκρισης αλλαγών που εκδόθηκε την ή μετά την 1η Σεπτεμβρίου 2003:
  - i) όσον αφορά αλλαγές και δημοσιευθείσες επισκευές που προσδιορίστηκαν σύμφωνα με το σημείο 26.332 στοιχείο α) σημείο i) και το σημείο 26.332 στοιχείο α) σημείο iii), διενεργεί αξιολόγηση ανοχής σε βλάβη·
  - ii) καθορίζει και τεκμηριώνει τη σχετική επιθεώρηση ανοχής σε βλάβη, εκτός εάν αυτό έχει ήδη γίνει.

- β) Ο κάτοχος έγκρισης αλλαγών υποβάλλει τα δεδομένα ανοχής σε βλάβη που προκύπτουν από την αξιολόγηση ανοχής σε βλάβη που διενεργείται σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο i) προς έγκριση στον Οργανισμό πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2023, εκτός εάν έχουν ήδη εγκριθεί σύμφωνα με την παράγραφο 21.B.111 του παραρτήματος I (μέρος 21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012.
- γ) Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο β), όσον αφορά αλλαγές για τις οποίες δεν προβλεπόταν απαίτηση αξιολόγησης ανοχής σε βλάβη στη βάση πιστοποίησης, ο κάτοχος έγκρισης αλλαγών του στοιχείου α) υποβάλλει τα δεδομένα ανοχής σε βλάβη που προκύπτουν από την αξιολόγηση ανοχής σε βλάβη που διενεργείται σύμφωνα με το στοιχείο α) προς έγκριση στον Οργανισμό, εντός των ακόλουθων προθεσμιών, όποια από τις δύο ημερομηνίες είναι μεταγενέστερη:
- i) πριν από την εκτέλεση πτήσεων από αεροπλάνο στο οποίο έχει ενσωματωθεί η εν λόγω αλλαγή, σύμφωνα με το παράρτημα IV (μέρος-CAT) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 \*· ή
- ii) πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2023.

#### **26.334 Δεδομένα ανοχής σε βλάβη για συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου και άλλες αλλαγές και επισκευές στις εν λόγω αλλαγές που εγκρίθηκαν πριν από την 1η Σεπτεμβρίου 2003**

- α) Ο κάτοχος έγκρισης αλλαγών που εκδόθηκε πριν από την 1η Σεπτεμβρίου 2003:
- i) όσον αφορά αλλαγές και δημοσιευθείσες επισκευές που προσδιορίστηκαν σύμφωνα με το σημείο 26.332 στοιχείο α) σημείο i) και το σημείο 26.332 στοιχείο α) σημείο ii), διενεργεί αξιολόγηση ανοχής σε βλάβη·
- ii) καθορίζει και τεκμηριώνει τη σχετική επιθεώρηση ανοχής σε βλάβη, εκτός εάν αυτό έχει ήδη γίνει.
- β) Ο κάτοχος έγκρισης αλλαγών υποβάλλει τα δεδομένα ανοχής σε βλάβη που προκύπτουν από την αξιολόγηση που διενεργείται σύμφωνα με το στοιχείο α) σημείο i) προς έγκριση στον Οργανισμό, εντός των ακόλουθων προθεσμιών, όποια από τις δύο ημερομηνίες είναι μεταγενέστερη:
- i) πριν από την εκτέλεση πτήσεων από αεροπλάνο στο οποίο έχει ενσωματωθεί η εν λόγω αλλαγή, σύμφωνα με το παράρτημα IV (μέρος-CAT) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012· ή
- ii) πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2023.

#### **26.370 Εργασίες διαρκούς αξιοπλοΐας και πρόγραμμα συντήρησης αεροσκάφους**

- α) Οι φορείς εκμετάλλευσης ή οι κάτοχοι στροβιλοκίνητων μεγάλων αεροπλάνων που έχουν πιστοποιηθεί την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1958 εξασφαλίζουν τη διαρκή αξιοπλοΐα γηρασκουσών δομών αεροπλάνων καταρτίζοντας το πρόγραμμα συντήρησης αεροσκάφους που προβλέπεται στην παράγραφο M.A.302 του παραρτήματος I (μέρος-M) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής \*\*, το οποίο περιλαμβάνει:
- i) όσον αφορά αεροπλάνα που έχουν πιστοποιηθεί για μεταφορά 30 ή περισσότερων επιβατών, ή με ικανότητα ωφέλιμου φορτίου μεγαλύτερη από 3 402 kg (7 500 lbs), εγκεκριμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων με βάση την ανοχή σε βλάβη·
- ii) όσον αφορά αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις σύμφωνα με το παράρτημα IV (μέρος-CAT) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 και έχουν πιστοποιηθεί για μεταφορά 30 ή περισσότερων επιβατών ή με ικανότητα ωφέλιμου φορτίου μεγαλύτερη από 3 402 kg (7 500 lbs), μέσο αντιμετώπισης των ενδεχόμενων δυσμενών επιπτώσεων των επισκευών και των τροποποιήσεων στην κρίσιμη σημασία ως προς την κόπωση δομή και στις επιθεωρήσεις που προβλέπονται στο στοιχείο α) σημείο i)·
- iii) όσον αφορά αεροπλάνα που έχουν πιστοποιηθεί με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος απογείωσης (MTOW) μεγαλύτερο από 34 019 kg (75 000 lbs), εγκεκριμένο όριο εγκυρότητας·
- iv) πρόγραμμα πρόληψης και ελέγχου διάβρωσης·
- β) Οι ακόλουθες προθεσμίες ισχύουν για την υποχρέωση του στοιχείου α):
- i) το πρόγραμμα συντήρησης αεροσκάφους αναθεωρείται με σκοπό τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του στοιχείου α) σημεία i), ii) και iv) πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2024 ή πριν από την εκτέλεση πτητικών λειτουργιών με το αεροπλάνο, όποια από τις δύο ημερομηνίες είναι μεταγενέστερη·
- ii) το πρόγραμμα συντήρησης αεροσκάφους αναθεωρείται με σκοπό τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του στοιχείου α) σημείο iii) πριν από τις 26 Αυγούστου 2021 ή 6 μήνες μετά τη δημοσίευση του ορίου εγκυρότητας ή πριν από την εκτέλεση πτητικών λειτουργιών με το αεροπλάνο, όποια από τις εν λόγω ημερομηνίες είναι μεταγενέστερη·
- γ) Όσον αφορά μοντέλο αεροπλάνου που έχει πιστοποιηθεί για πρώτη φορά πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2021:
- i) το οποίο δεν χρησιμοποιείται πλέον μετά την τις 26 Φεβρουαρίου 2024, το στοιχείο α) σημεία i), ii) και iv) δεν εφαρμόζεται.
- ii) το οποίο δεν χρησιμοποιείται πλέον μετά τις 26 Αυγούστου 2021, το στοιχείο α) σημείο iii) δεν εφαρμόζεται·

- iii) με περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου εκδοθέν πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2021 σύμφωνα με τις απαιτήσεις ανοχής σε βλάβη, υπό τον όρο ότι δεν εκτελεί πτήσεις πέραν του 75 % του στόχου υπηρεσίας βάσει σχεδιασμού και εκτελεί κυρίως πτήσεις με σκοπό τη στήριξη των κατασκευαστικών εργασιών των κατόχων έγκρισης, το στοιχείο α) σημεία i), ii) και iv) δεν εφαρμόζεται·
- δ) Όσον αφορά μοντέλο αεροπλάνου με περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου εκδοθέν πριν από τις 26 Φεβρουαρίου 2021 και πρωταρχικός σκοπός του οποίου είναι η πυρόσβεση, το στοιχείο α) σημεία i) και ii) δεν εφαρμόζεται.

\* Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1).

\*\* Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 2014, για τη διαρκή αξιοπιστία του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα (ΕΕ L 362 της 17.12.2014, σ. 1).»

(7) προστίθεται το ακόλουθο προσάρτημα 1:

«Προσάρτημα 1

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

Πίνακας Α.1

Κάτοχος πιστοποιητικού τύπου	Τύπος	Μοντέλα	Διατάξεις του παραρτήματος I (μέρος-26) που ΔΕΝ εφαρμόζονται
The Boeing Company	707	Όλα	26.301 έως 26.334
The Boeing Company	720	Όλα	26.301 έως 26.334
The Boeing Company	DC-10	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	26.301 έως 26.334
The Boeing Company	DC-8	Όλα	26.301 έως 26.334
The Boeing Company	DC-9	DC-9-11, DC-9-12, DC-9-13, DC-9-14, DC-9-15, DC-9-15F, DC-9-21, DC-9-31, DC-9-32, DC-9-32 (VC-9C), DC-9-32F, DC- 9-32F (C-9A, C-9B), DC-9-33F, DC-9-34, DC-9-34F, DC-9-41, DC-9-51	26.301 έως 26.334
The Boeing Company	MD-90	MD-90-30	26.301 έως 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F27	Mark 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700	26.301 έως 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Mark 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000	26.301 έως 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-159	G-159 (Gulfstream I)	26.301 έως 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-II_III_IV_V	G-1159A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	26.301 έως 26.334
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	26.301 έως 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 έως 26.334

Κάτοχος πιστοποιητικού τύπου	Τύπος	Μοντέλα	Διατάξεις του παραρτήματος I (μέρος-26) που ΔΕΝ εφαρμόζονται
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1329	Όλα	26.301 έως 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	188	Όλα	26.301 έως 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F, 382G	26.301 έως 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	Όλα	26.301 έως 26.334
PT. DIRGANTARA INDONESIA	CN-235	Όλα	26.301 έως 26.334
SABRELINER CORPORATION	NA-265	NA-265-65	26.301 έως 26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	26.301 έως 26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	Όλα	26.301 έως 26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	26.301 έως 26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	26.301 έως 26.334»