

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2020/1159,**5. augustil 2020,****millega muudetakse määrusi (EL) nr 1321/2014 ja (EL) 2015/640 seoses uute täiendavate lennukõlblikkusnõuete kehtestamisega**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91, (¹) eriti selle artikli 17 lõike 1 punkti h,

ning arvestades järgmist:

- (1) Määruse (EL) 2018/1139 artikli 76 lõike 3 kohaselt esitab Euroopa Liidu Lennundusohutusamet (edaspidi „amet“) sertifitseerimistingimused ja ajakohastab neid korrapäraselt. Õhusõiduk, mille projekt on juba sertifitseeritud, ei pea tootmisel ega kasutamisel siiski vastama sertifitseerimistingimuste ajakohastatud versioonile. Selleks et säilitada liidus lennundusohutuse ja keskkonnanõuete kõrge tase, tuleks seega kehtestada selliste õhusõidukite vastavus täiendavatele lennukõlblikkusnõuetele, mis ei sisaldunud algsetes sertifitseerimistingimustes projekti sertifitseerimise ajal. Sellised täiendavad lennukõlblikkusnõuded on sätestatud komisjoni määruses (EL) 2015/640 (²). Kõnealust määrust tuleks nüüd muuta, et lisada uued nõuded vananevatele õhusõidukitele.
- (2) 2007. aastal andis amet välja nõuete täitmise aktsepteeritud meetodid 20–20, milles on esitatud tehnilised suunised, et töötada välja konstruktsiooni jätkuva terviklikkuse programm, mille eesmärk on tagada vananevate õhusõidukite ohutu käitamine kogu nende kasutusaja jooksul. Kuna nõuete täitmise aktsepteeritud meetodid ei ole siduvad, ei pruugi nende kohaldamine olla kogu liidus järjepidev. Sellest tulenevalt on võimalik, et praegu käitatakse suuri õhusõidukeid, mis projekteeriti, ehitati ümber või mida remonditi, tõhusalt käsitlemata lubatud piiridesse jäävate rikete hindamist, ulatuslikku väsimuskahjustust ja korrosioonitõrjet. Selleks et vältida väsimusest, sealhulgas ulatuslikust väsimusest ja korrosioonist tingitud katastroofilisi rikkeid, tuleks määrusesse (EL) 2015/640 lisada täiendavad lennukõlblikkusnõuded vananevate õhusõidukite kohta.
- (3) Iga õhusõidukit võib pidada vananevaks alates selle valmimise hetkest. Õhusõiduki vananemine sõltub sellistest teguritest nagu vanus, lennutsükli arv ja lennutundide arv. Õhusõiduki eri osad vananevad erinevalt ning vananemistegurite hulka kuuluvad näiteks väsimus korduvate tsükli, kulumise, rikenemise ja korrosiooni tõttu. Kui neid tegureid ei hallata nõuetekohaselt kogu õhusõiduki kasutusaja jooksul, võivad need tekitada olulisi ohutusprobleeme. Kasutuskogemus on näidanud, et vananevate õhusõidukite konstruktsiooni terviklikkust käsitlevaid teadmisi on vaja pidevalt ajakohastada. Seepärast tuleks määrusesse (EL) 2015/640 lisada uued nõuded, et ajakohastada vananemistegureid käsitlevaid teadmisi, tuginedes reaalseks ekspluatatsioonikogemusele ning kasutades nüüdisaegseid analüüsi- ja katsetamisvahendeid.
- (4) Kõnealuste vananevaid õhusõidukeid käsitlevate nõuetega tuleks tagada, et konstruktsioonitüübi sertifikaadi omanik esitaks andmed ning järgiks menetlusi, juhiseid ja juhendeid, mis on vajalikud korrosioonist ja väsimusest tulenevate, konstruktsiooni vananemisega seotud rikete vältimiseks, ning teeks need käitajatele kättesaadavaks. Selleks tuleks konstruktsioonitüübi sertifikaadi omanikult nõuda, et ta töötaks õhusõidukitüübi jaoks välja konstruktsiooni jätkuva terviklikkuse põhjaliku programmi ning hindaks tehtud muudatusi ja remondiprojekte lubatud piiridesse jäävate rikete seisukohast. Samal ajal tuleks käitajatelt nõuda, et nad lisaksid need andmed oma hooldusprogrammidesse, käsitledes seejuures muudatuste ja remonditööde kahjulikku mõju igale õhusõiduki plaanerile ja sellega seotud hooldusnõuetele.

(¹) ELT L 212, 22.8.2018, lk 1.

(²) Komisjoni 23. aprilli 2015. aasta määrus (EL) 2015/640, milles käsitletakse teatavat liiki lennutegevuse suhtes kohaldatavaid täiendavaid lennukõlblikkustingimusi ja millega muudetakse määrust (EL) nr 965/2012 (ELT L 106, 24.4.2015, lk 18).

- (5) Tagamaks, et kõnealuste uute nõuete kohaldamisalasse kuuluvaid andmeid, protseduure, juhiseid ja juhendeid kasutatakse ka suurte lennukite hooldamisel, tuleb komisjonitasu määruse (EL) nr 1321/2014 ⁽³⁾ I lisa punktis M. A.302 viidata määruse (EL) 2015/640 I lisa osas 26 kehtestatud nõuetele.
- (6) Praegu on liikmesriikides registreeritud mitusada suurt lennukit, mis on varustatud D-klassi lasti- või pagasiruumidega. Kontrollimatute tulekahjude ohtu seda tüüpi ruumides peetakse kõrgeks, võttes eelkõige arvesse, et liitumakude vedu lasti- või pagasiruumides on viimastel aastatel suurenenud, millele lisandub kõnealuste akudega seotud soojuse eraldumise ja sellest tulenevate tulekahjude väljaselgitatud risk.
- (7) 2007. aasta septembris kehtestas amet uued projekteerimisstandardid, millega jäeti D-klassi lasti- ja pagasiruumid suurte lennukite sertifitseerimistingimustest välja. Nende standardite eesmärk oli leevendada vigastuste või surmajuhtumite riski lennu ajal lasti- või pagasiruumis toimuva tulekahju korral, kuid neid kohaldatakse üksnes selliste suurte lennukite suhtes, mis on sertifitseeritud pärast 2007. aasta septembrit esitatud taotluste alusel. Võttes arvesse, et teatavad suured lennukid ei pruugi nendele standarditele vastata, ning võttes nõuetekohaselt arvesse suurte lennukite käitamise laadi ja sellega seotud riske, tuleks neid standardeid nüüd kohaldada kõikide kasutuses olevate suurte lennukite suhtes, mille amet on sertifitseerinud.
- (8) Viimastel aastakümnetel on lennurajalt kõrvalekaldumine olnud õnnetuste oluliseks põhjustajaks kogu maailmas, kujutades endast märkimisväärset ohtu lennundusohutusele. EASA 2018. aasta ohutusülevaate kohaselt on lennurajalt kõrvalekaldumine üks kahest kõige suurema riskiga valdkonnast. Lisaks moodustas lennurajalt kõrvalekaldumine 30 % sama ajavahemiku ja sama elanike arvu hukkunuteta õnnetustest. Maandumiste ajal lennurajalt kõrvalekaldumiste arv on suurenenud koos liiklustiheduse kasvuga. Kuna lennuliikluse jätkuvat kasvu on oodata nii kogu maailmas kui ka Euroopas, võib eeldada ka lennurajalt kõrvalekaldumiste arvu edasist suurenemist, kui meetmeid ei võeta.
- (9) 2020. aasta jaanuaris võttis amet kasutusele uued projekteerimisstandardid selliste süsteemide paigaldamiseks, millega toetatakse lennumeeskondi otsuste tegemisel lähenemise ja maandumise ajal. Nende standardite eesmärk on leevendada maandumise ajal lennurajalt kõrvalekaldumise ohtu. Võttes nõuetekohaselt arvesse suurte lennukite käitamise laadi ja sellega seotud riske, tuleks neid uusi standardeid nüüd kohaldada kõigi kasutuses olevate suurte lennukite suhtes, mille amet on sertifitseerinud.
- (10) Seepärast tuleks komisjoni määrusi (EL) nr 1321/2014 ja (EL) 2015/640 vastavalt muuta. Võttes arvesse käimasolevat COVID19 puhangut, on lisatud üleminekuperiood, et vältida käesoleva kriisi ajal tööstusele lisakoormuse tekitamist ning hõlbustada käesoleva määrusega kehtestatud uute eeskirjade ja menetluste järgimist.
- (11) Käesolevas määruses sätestatud meetmed põhinevad ameti arvamustel nr 12/2016 ⁽⁴⁾ ja 04/2019, ⁽⁵⁾ mis esitati kooskõlas määruse (EL) nr 2018/1139 artikli 76 lõikega 1.
- (12) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 127 lõikes 3 osutatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määruse (EL) nr 1321/2014 I lisa (osa M) muudetakse vastavalt käesoleva määruse I lisale.

⁽³⁾ Komisjoni 26. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1321/2014 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta (ELT L 362, 17.12.2014, lk 1).

⁽⁴⁾ Arvamus nr 12/2016: vananevad õhusõidukikonstruktsioonid.

⁽⁵⁾ Arvamus nr 04/2019: lennurajalt kõrvalekaldumiste ja D-klassi ruumide arvu vähendamine

Artikkel 2

Määrust (EL) 2015/640 muudetakse järgmiselt.

(1) Artikkel 1 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 1

Reguleerimise ja kohaldamisala

1. Käesolevas määruses sätestatakse ühised täiendavad lennukõlblikkustingimused, mis seonduvad õhusõidukite jätkuva lennukõlblikkusega ja ohutumaks muutmiseks.
2. Käesolevat määrust kohaldatakse järgmiste käitajate suhtes:
 - a) käitajad, kes käitavad järgmisi õhusõidukeid:
 - i) liikmesriigis registreeritud õhusõidukid;
 - ii) kolmandas riigis registreeritud õhusõidukid, mida kasutab käitaja, kelle tegevuse üle tagab järelevalve liikmesriik;
 - b) ameti poolt komisjoni määruse (EL) nr 748/2012 * kohaselt heaks kiidetud või kõnealuse määruse artikli 3 kohaselt väljaantuks loetud tüübisertifikaadi, piiratud tüübisertifikaadi, täiendava tüübisertifikaadi või muudatuste ja remondiprojekti kinnituse omanikud;
 - c) turbiinmootoriga suure lennuki tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi taotlejad, kes esitasid asjakohase taotluse enne 1. jaanuari 2019 ja kellele anti sertifikaat välja pärast 26. augustil 2020, kui nii on kindlaks määratud I lisas (osa 26).

* Komisjoni 3. augusti 2012. aasta määrus (EL) nr 748/2012, millega nähakse ette õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise rakenduseeskirjad (ELT L 224, 21.8.2012, lk 1).“;

(2) Artiklile 2 lisatakse punktid e–o:

- e) „kehtivuspiir“ (LOV) – konstruktsiooni hooldusprogrammi toetavate tehniliste andmete kontekstis ajavahemik, mis on väljendatud akumuleeritud lennutsükli või lennutundide koguarvuna või mõlemana ja mille jooksul lennukil tõendatult ei teki ulatuslikku väsimuskahjustust;
- f) „lennukõlblikkuspiirangute osa“ (ALS) – määruse (EL) nr 748/2012 I lisa (osa 21) punktide 21.A.61, 21.A.107 ja 21.A.120A kohaselt nõutav jätkuva lennukõlblikkuse tagamise juhendi osa, mis sisaldab lennukõlblikkuspiiranguid, millega nähakse ette iga kohustusliku asendamise aeg, kontrollivahemik ja sellega seotud kontrolliprotseduur;
- g) „korrosiooni vältimise ja tõrje programm“ (CPCP) – dokument, milles kajastatakse süstemaatilist lähenemist lennuki põhikonstruktsioonis esineva korrosiooni vältimisele ja tõrjele ning käsitletakse põhilisi korrosioonitõide, sealhulgas ülevaatusi, asjaomaste ülesannetega hõlmatud piirkondi, kindlaksmääratud korrosioonitasemeid ja nõuete täitmise tähtaegu (rakendamise läved ning kordusintervallid). Tüübisertifikaadi omanik kehtestab korrosiooni vältimise ja tõrje põhiprogrammi, mida käitajad saavad kohandada, et luua oma hooldusprogrammis nendepoolsele käitamisele vastav programm;
- h) „ulatuslik väsimuskahjustus“ (WFD) – lennuki konstruktsiooni mitmes kohas samaaegselt esinevad praod, mille suurus ja arv on sellised, et konstruktsioon ei vasta enam selle konstruktsiooni sertifitseerimiseks kasutatavale tõrkekindlale tugevusele või jääktugevusele;
- i) „esialgne konstruktsioon“ – konstruktsioon, mis on projekteeritud asjaomase lennukimudeli tüübisertifikaadi alusel (s.o „tellijale üle antud lennuki mudeli konfiguratsioon“);
- j) „väsimuskriitiline esialgne konstruktsioon“ (FCBS) – lennuki esialgne konstruktsioon, mille tüübisertifikaadi omanik on liigitanud väsimuskriitiliseks konstruktsiooniks;
- k) „väsimuskriitiline muudetud konstruktsioon“ (FCMS) – lennuki mis tahes väsimuskriitiline konstruktsioon, mis on kasutusele võetud või mida mõjutab tüübi projekti muudatus ja mis ei ole juba loetletud väsimuskriitilise esialgse konstruktsiooni osana;

- l) „vigastustaluvuse hindamine“ (DTE) – protsess, mille käigus selgitatakse välja hooldustoimingud, mis on vajalikud katastroofilist riket põhjustada võiva väsimuspragunemise avastamiseks või ärahoidmiseks. Remonditööde ja muudatuste korral hõlmab vigastustaluvuse hindamine remondi või muudatuse ning remondist või muudatusest mõjutatud väsimuskriitilise konstruktsiooni hindamist;
 - m) „vigastustaluvuse kontroll“ (DTI) – dokumenteeritud ülevaatusnõue või muu hooldustoiming, mille on välja töötanud tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi omanikud vigastustaluvuse hindamise tulemusel. Vigastustaluvuse kontroll hõlmab kontrollitavaid piirkondi, kontrollimeetodit, kontrolliprotseduure (sealhulgas järjestikuseid kontrollietappe ning heakskiitmise ja tagasilükkamise kriteeriume), kontrollikünnist ning kõnealuste kontrollidega seotud kõiki korduvaid ajavahemikke. Vigastustaluvuse kontrollidega võib kindlaks määrata ka sellised hooldustoimingud nagu asendamine, remont või ümberehitamine;
 - n) „remonditöö hindamise juhend“ (REG) – tüübisertifikaadi omaniku kehtestatud menetlus, mis juhendab käitajaid kehtestama vigastustaluvuse kontrolli väsimuskriitilist konstruktsiooni mõjutavate remonditööde puhul, et tagada konstruktsiooni kõigi asjaomaste remonditööde puhul jätkuv terviklikkus;
 - o) „väsimuskriitiline konstruktsioon“ (FCS) – lennuki konstruktsioon, mis on vastuvõtlik väsimuspragunemisele, mis võib põhjustada lennuki katastroofilise rikke.“;
- (3) I lisa (osa 26) muudetakse vastavalt käesoleva määruse II lisale.

Artikkel 3

Jõustumine ja kohaldamine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seda kohaldatakse alates 26. veebruaril 2021, välja arvatud II lisa punkt 4, mida kohaldatakse alates 26. augustil 2023.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 5. augustil 2020.

Komisjoni nimel
eesistuja
Ursula VON DER LEYEN

I LISA

Määruse (EL) nr 1321/2014 I lisa (osa M) punkti M.A.302 alapunktile d lisatakse alapunkt 3:

„3) määruse (EL) 2015/640 I lisa (osa 26) kohaldatavad sätted.“

II LISA

Määruse (EL) 2015/640 I lisa (osa 26) muudetakse järgmiselt.

1) Sisukord asendatakse järgmisega:

„I LISA

Osa 26**LENNUTEGEVUSE SUHTES KOHALDATAVAD TÄIENDAVID LENNUKÕBLIKKUSTINGIMUSED**

SISUKORD

ALAJAGU A — ÜLDSÄTTED

26.10 Pädev asutus

26.20 Ajutiselt mittetöötavad seadmed

26.30 Nõuetele vastavuse tõendamine

ALAJAGU B — SUURED LENNUKID

26.50 Istmed, lamamisasemed, turvavööd ja ohutusrihmad

26.60 Hädamaandumine — dünaamilised tingimused

26.100 Avariiväljapääsude asukoht

26.105 Avariiväljapääsudele juurdepääs

26.110 Avariiväljapääsude märgistus

26.120 Õhusõidukisene avariitulede süsteem ja selle kasutamine

26.150 Reisijatesalongi ja lennumeeskonnakabiini sisustus

26.155 Lastiruumi sektsioonide vooderdise süttivus

26.156 Soojus- ja müraisolatsioonimaterjalid

26.157 D-klassi ruumide ümberehitamine

26.160 Tualettruumi tuletõrjesüsteem

26.170 Tulekustutid

26.200 Telikuasendi helisignalisatsioon

26.205 Lennurajalt väljasõitmise eest hoiatavad süsteemid

26.250 Lennumeeskonnakabiini uksemehhanismide kasutamine ainsa lennumeeskonnaliikme teovõimetuse korral

26.300 Vananevate lennukikonstruktsioonide jätkuva terviklikkuse programm – üldnõuded

26.301 Nõuetele vastavuse kava (piiratud) tüübisertifikaadi omanikele

26.302 Väsimus- ja vigastustaluvuse hindamine

26.303 Kehtivuspiir

26.304 Korrosiooni vältimise ja tõrje programm

26.305 Konstruktsiooni jätkuva terviklikkuse programmi kehtivus

26.306 Väsimuskriitiline esialgne konstruktsioon

26.307 Vigastustaluvuse andmed väsimuskriitilise konstruktsiooni tehtud muudatuste puhul

26.308 Vigastustaluvuse andmed väsimuskriitilise konstruktsiooni juures tehtud remonditööde puhul

26.309 Remonditöö hindamise suunised

26.330 Olemasolevate täiendavate tüübisertifikaatide, muude tehtud oluliste muudatuste ning neid muudatusi või täiendavaid tüübisertifikaate mõjutavate remonditööde vigastustaluvuse andmed

26.331 Nõuetele vastavuse kava täiendava tüübisertifikaadi omanikele

- 26.332 Väsimuskriitilist konstruktsiooni mõjutavate muudatuste väljaselgitamine
- 26.333 1. septembril 2003 või hiljem heaks kiidetud täiendavate tüübisertifikaatide ja nendega seotud remonditööde vigastustaluvuse andmed
- 26.334 Enne 1. septembrit 2003 heaks kiidetud täiendavate tüübisertifikaatide ning muude muudatuste ja nende muudatustega seotud remonditööde vigastustaluvuse andmed
- 26.370 Jätkuva lennukõlblikkusega seotud ülesanded ja õhusõiduki hooldusprogramm
- ALAJAGU C — SUURED KOPTERID
- 26.400 Tulekustutid
- I liide – Loetelu lennukimudelitest, mille suhtes ei kohaldata I lisa (osa 26) teatavaid sätteid“;

- 2) punkt 26.10 asendatakse järgmisega:

„26.10 Pädev asutus

- a) Käesoleva lisa kohaldamisel on pädev asutus, kellele käitajad peavad tõendama juba sertifitseeritud konstruktsiooniga õhusõiduki vastavust käesoleva lisa nõuetele, selle liikmesriigi määratud asutus, kus on käitaja peamine tegevuskoht.
- b) Käesoleva lisa kohaldamisel on pädev asutus, kellele tüübisertifikaadi, piiratud tüübisertifikaadi, täiendava tüübisertifikaadi või muudatuste ja remondiprojekti kinnituse omanik peab tõendama olemasoleva tüübisertifikaadi, piiratud tüübisertifikaadi, täiendava tüübisertifikaadi või muudatuste ja remondiprojekti kinnituse vastavust käesoleva lisa nõuetele, amet.“;

- 3) punkti 26.30 muudetakse järgmiselt:

- a) alapunktid a ja b asendatakse järgmisega:

- „a) Amet annab kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 76 lõikega 3 välja sertifitseerimistingimused kui standardid, mille abil tõendatakse vastavust käesolevale lisale. Sertifitseerimistingimused peavad olema piisavalt üksikasjalikud ja konkreetsed, et anda teada käesoleva lisa nõuetele vastavuse tõendamise tingimustest.
- b) Käitajad ja tüübisertifikaadi, piiratud tüübisertifikaadi, täiendava tüübisertifikaadi või muudatuse ja remondiprojekti kinnituse omanikud võivad tõendada käesoleva lisa nõuete täitmist, täites üht järgmistest:
- i) spetsifikatsioonid, mille amet on välja andnud käesoleva punkti alapunkti a alusel või samaväärsed sertifitseerimistingimused, mille amet on välja andnud määruse (EL) nr 748/2012 I lisa punkti 21.B.70 alusel;
- ii) tehnilised standardid, millega tagatakse kõnealuste sertifitseerimistingimustega võrdväärne ohutustase.“;

- b) lisatakse alapunkt c:

- „c) Tüübisertifikaadi, piiratud tüübisertifikaadi, täiendava tüübisertifikaadi või muudatuse ja remondiprojekti kinnituse omanikud teevad kõikidele teadaolevatele lennukikäitajatele kättesaadavaks kõik jätkuva lennukõlblikkuse tagamise juhendi muudatused, mis on vajalikud käesoleva lisa nõuetele vastavuse tõendamiseks. Käesoleva määruse kohaldamisel hõlmab jätkuva lennukõlblikkuse tagamise juhend ka vigastustaluvuse kontrolli (DTI), remonditöö hindamise suuniseid (REG), korrosiooni vältimise ja tõrje põhiprogrammi ning väsimuskriitiliste konstruktsioonide (FCS) ja lennukõlblikkuspiirangute osade (ALS) loetelu.“;

- 4) lisatakse punkt 26.157:

„26.157 D-klassi ruumide ümberehitamine

Käitajad, kes käitavad selliseid ärilises lennutranspordis kasutatavaid suuri lennukeid, mille tüübisertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 1958 või hiljem, peavad tagama järgmise:

- a) lennukite puhul, mille käitamine hõlmab reisijatevedu, vastavad kõik D-klassi lasti- või pagasiruumid, olenemata nende mahust, C-klassi ruumide suhtes kohaldatavatele sertifitseerimistingimustele;
- b) lennukite puhul, mille käitamine hõlmab vaid kaubavedu, vastavad kõik D-klassi lastiruumid, olenemata nende mahust, kas C- või E-klassi ruumide suhtes kohaldatavatele sertifitseerimistingimustele.“;

5) lisatakse punkt 26.205:

„26.205 Lennurajalt väljasõitmise eest hoiatavad süsteemid

- a) Käitajad, kes käitavad selliseid ärilises lennutranspordis kasutatavaid suuri lennukeid, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 2025 või hiljem, peavad tagama, et iga lennuk oleks varustatud lennurajalt väljasõitmise eest hoiatava süsteemiga.
 - b) See süsteem peab olema projekteeritud nii, et oleks võimalik vähendada maandumise ajal lennurajalt pikisuunalise kõrvalekaldumise ohtu, andes lennumeeskonnale lennu ajal ja maapinnal häiret, kui tekib oht, et lennuk ei suuda lennuraja lõpuni jäänud vahemaal peatuda.“;
- 6) lisatakse punktid 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 ja 26.370:

„26.300 Vananevate lennukikonstruktsioonide jätkuva terviklikkuse programm – üldnõuded

- a) 1. jaanuaril 1958 või hiljem sertifitseeritud, turbiinmootoriga suure lennuki puhul, mille tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi taotlus esitati enne 1. jaanuari 2019, peab tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi omanik kehtestama jätkuva terviklikkuse programmi vananevate lennukikonstruktsioonide jaoks, mis vastavad punktides 26.301–26.309 sätestatud nõuetele.
- b) Alapunkti a ei kohaldata lennukimudeli suhtes, mille tüübisertifikaat anti välja enne 26. veebruari 2021 ja mis vastab mõnele järgmistest tingimustest:
 - i) see on loetletud käesoleva lisa 1. liite tabelis A.1;
 - ii) seda ei käitata enam pärast 26. veebruari 2021;
 - iii) see ei ole sertifitseeritud teostama tsiviillende lasti ega reisijatega;
 - iv) sellele on enne 26. veebruari 2021 välja antud piiratud tüübisertifikaat, mis vastab vigastustaluvuse nõuetele, tingimusel et selle käitamisel ei ületata 75 % selle projektijärgsest hoolduseesmargist ja seda käitatakse peamiselt sertifikaadiomaniku tootmistegevuse toetuseks;
 - v) see on sertifitseeritud piiratud tüübisertifikaadiga ja projekteeritud peamiselt tulekustutustöödeks.Alapunkti b alapunktides ii–v sätestatud erandeid kohaldatakse üksnes pärast seda, kui tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi omanik on enne 27. maid 2021 esitanud ametile heakskiitmiseks loetelu lennukitüüpidest ja -mudelitest, variantidest või seerianumbritest koos teabega, millega toetatakse põhjendusi, miks lennuk on loetelusse lisatud.
- c) Lennukimudeli puhul, mille esimene tüübisertifikaat anti välja enne 26. veebruari 2021 ja mille puhul ei ole kasutatud ega kasutata tehtud muudatusi ega remonditöid ühelgi lennukil, mida käitatakse 26. veebruaril 2022 ja pärast seda kuupäeva, ei kohaldata punkti 26.307 alapunkti a alapunkte ii ega iii ega punkti 26.308 alapunkti a alapunkti ii, kui enne 26. veebruari 2022 esitab tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi omanik ametile heakskiitmiseks kõigi muudatuste ja remonditööde loetelu.

26.301 Nõuetele vastavuse kava (piiratud) tüübisertifikaadi omanikele

- a) 1. jaanuaril 1958 või hiljem sertifitseeritud, turbiinmootoriga suure lennuki puhul, mille tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi taotlus esitati enne 1. jaanuari 2019, peab tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi omanik tegema järgmist:
 - i) koostama konstruktsioonide jätkuva terviklikkuse nõuetele vastavuse kava, milles kirjeldatakse punktides 26.302–26.309 sätestatud nõuetele vastavuse kavandatud tõendamist;
 - ii) esitama alapunktis i osutatud konstruktsioonide jätkuva terviklikkuse nõuetele vastavuse kava ametile heakskiitmiseks enne 27. maid 2021.
- b) Artikli 1 lõike 2 punktis c osutatud tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi taotleja peab tegema järgmist:
 - i) koostama konstruktsioonide jätkuva terviklikkuse nõuetele vastavuse kava, milles kirjeldatakse punktides 26.303–26.306 sätestatud nõuetele vastavuse kavandatud tõendamist;
 - ii) esitama alapunktis i osutatud konstruktsioonide jätkuva terviklikkuse nõuetele vastavuse kava ametile heakskiitmiseks enne 27. maid 2021 või enne sertifikaadi väljaandmist, kui see toimub hiljem.

26.302 Väsimus- ja vigastustaluvuse hindamine

- a) 1. jaanuaril 1958 või hiljem sertifitseeritud, turbiinmootoriga suure lennuki puhul, mis on sertifitseeritud 30 või enama reisija veoks või 3 402 kg (7 500 naela) või suurema koguse lasti veoks ja mille tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi taotlus esitati enne 1. jaanuari 2019, peab tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi omanik hindama lennuki konstruktsiooni väsimus- ja vigastustaluvust ning töötama välja vigastustaluvuse kontrolli korra, et vältida kogu lennuki kasutusaja jooksul selliseid väsimusest tingitud rikkeid, mis võivad põhjustada katastroofi.
- b) Välja arvatud juhul, kui amet on alapunktis a osutatud vigastuste taluvuse kontrolli korda kirjeldavad dokumendid määruse (EL) nr 748/2012 I lisa (osa 21) kohaselt juba heaks kiitnud, esitab tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi omanik need dokumendid ametile heakskiitmiseks enne 26. veebruari 2023.

26.303 Kehtivuspiir

- a) 1. jaanuaril 1958 või hiljem sertifitseeritud, turbiinmootoriga suure lennuki puhul, mille sertifitseeritud maksimaalne stardimass on suurem kui 34 019 kg (75 000 naela) ja mille tüübisertifikaadi taotlus esitati enne 1. jaanuari 2019, peab tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi omanik tegema järgmist:
 - i) määrab kindlaks kehtivuspiiri ja lisab selle muudetud lennukõlblikkuspiirangute osasse;
 - ii) määrab kindlaks olemasolevad ja uued hooldustööd, millest kehtivuspiir sõltub, ning koostab hooldusteabe, mida käitajad vajavad kõnealuste hooldustööde tegemiseks, ning esitab hooldustööde jaoks vajaliku hooldusteabe ametile vastavalt ametiga kokku lepitud siduvale ajakavale.Kehtivuspiiri kindlaksmääramiseks hinnatavad lennuki konstruktsiooni konfiguratsioonid hõlmavad kõiki mudelivariante ja -modifikatsioone, mis on tüübisertifikaadi alusel heaks kiidetud enne 26. veebruari 2021 ning kõiki kõnealuste lennukite konstruktsioonimuudatusi ja konstruktsiooni konfiguratsioonis tehtud asendusi, mida nõutakse enne 26. veebruari 2021 välja antud lennukõlblikkusdirektiiviga.

Erandina alapunkti a alapunktist ii ei nõuta turbiinmootoriga suure lennuki tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi omanikult, et ta koostaks ja esitaks ametile hooldusteabe, mida kohaldatakse sellise lennukimudeli hooldustööde puhul, mida pärast nende hooldustööde hooldusteabe esitamise kavandatud tähtaega enam ei käitata. Selle erandi jõustumiseks informeerib tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi omanik ametit hiljemalt lennukimudeli käitamise lõpetamise kuupäeval.
- b) Tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi omanik esitab alapunkti a kohaselt kehtestatud kehtivuspiiri ja kõnealuses alapunktis osutatud lennukõlblikkuspiirangute osa muudatuse koos siduva ajakavaga ametile heakskiitmiseks enne alapunktides i–iii sätestatud tähtaegu:
 - i) väsimuskriitilise konstruktsiooni puhul, mille sertifitseerimisalus ei hõlma vigastustaluvuse hindamist, 26. august 2022;
 - ii) lennuki konstruktsiooni puhul, mille suhtes on käesoleva muutmismääruse kohaldamise kuupäeval käimas täiemahulised väsimuskatsed, 26. veebruar 2026;
 - iii) kõigi muude lennukikonstruktsioonide puhul 26. veebruar 2025.
- c) Artikli 1 lõike 2 punktis c osutatud, turbiinmootoriga suure lennuki puhul, mille maksimaalne stardimass on suurem kui 34 019 kg (75 000 naela), teeb tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi taotleja järgmist:
 - i) määrab kindlaks kehtivuspiiri ja lisab selle lennukõlblikkuspiirangute osasse;
 - ii) määrab kindlaks olemasolevad ja uued hooldustööd, millest kehtivuspiir sõltub, ning koostab hooldusteabe, mida käitajad vajavad kõnealuste hooldustööde tegemiseks, ning esitab hooldustööde jaoks vajaliku hooldusteabe ametile vastavalt ametiga kokku lepitud siduvale ajakavale.
- d) Artikli 1 lõike 2 punktis c osutatud tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi taotleja esitab punkti c kohaselt kindlaks määratud kehtivuspiiri ja kõnealuses punktis osutatud lennukõlblikkuspiirangute osa koos siduva ajakavaga ametile heakskiitmiseks.
- e) Alapunktis d osutatud kohustuste suhtes kohaldatakse järgmisi tähtaegu:
 - i) lennukikonstruktsioonide puhul, mis vajavad kehtivuspiiri kindlaksmääramise toetamiseks uusi täiemahulisi väsimuskatseid, enne kuupäeva, mille amet on taotleja plaanis testide ja analüüside lõpuleviimiseks heaks kiitnud;
 - ii) kõigi muude lennukikonstruktsioonide puhul enne 26. veebruari 2025.

26.304 Korrosiooni vältimise ja tõrje programm

- a) 1. jaanuaril 1958 või hiljem sertifitseeritud, turbiinmootoriga suure lennuki puhul, mille tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi taotlus esitati enne 1. jaanuari 2019, peab tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi omanik koostama korrosiooni vältimise ja tõrje põhiprogrammi.
- b) Kui alapunktis a osutatud korrosiooni vältimise ja tõrje põhiprogrammi ei ole ameti poolt juba heaks kiidetud määruse (EL) 748/2012 1. lisa punkti 21.A.3B alapunkti c alapunkti 1 kohaselt või ameti poolt heaks kiidetud hoolduskontrolli nõukogu aruandes, esitab tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi omanik korrosiooni vältimise ja tõrje programmi ametile heakskiitmiseks enne 26. veebruari 2023.
- c) Artikli 1 lõike 2 punktis c osutatud, turbiinmootoriga suure lennuki tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi taotleja koostab korrosiooni vältimise ja tõrje põhiprogrammi enne tüübisertifikaadi väljaandmist.

26.305 Konstruktsiooni jätkuva terviklikkuse programmi kehtivus

- a) 1. jaanuaril 1958 või hiljem sertifitseeritud, turbiinmootoriga suure lennuki puhul, mille tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi taotlus esitati enne 1. jaanuari 2019, peab tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi omanik kehtestama protsessi, millega tagatakse, et konstruktsiooni jätkuva terviklikkuse programm jääks kehtima kogu lennuki kasutusaja jooksul, võttes arvesse hoolduskogemust ja jooksvat käitamist, ning rakendama seda protsessi.
- b) Tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi omanik esitab alapunktis a osutatud protsessi kirjelduse ametile heakskiitmiseks enne 26. veebruari 2023. Tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi omanik võtab protsessi kasutusele kuue kuu jooksul pärast selle heakskiitmist ameti poolt.
- c) Artikli 1 lõike 2 punktis c osutatud, turbiinmootoriga suure lennuki puhul kehtestab tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi taotlejaprotsessi, millega tagatakse, et konstruktsiooni jätkuva terviklikkuse programm jääks kehtima kogu lennuki kasutusaja jooksul, võttes arvesse hoolduskogemust ja jooksvat käitamist, ning rakendab seda protsessi. Ta esitab protsessi kirjelduse ametile heakskiitmiseks enne 26. veebruari 2023 või enne sertifikaadi välja andmist – olenevalt sellest, kumb toimub hiljem – ning võtab protsessi kasutusele kuue kuu jooksul pärast selle heakskiitmist ameti poolt.

26.306 Väsimuskriitiline esialgne konstruktsioon

- a) 1. jaanuaril 1958 või hiljem sertifitseeritud, turbiinmootoriga suure lennuki puhul, mis on sertifitseeritud 30 või enama reisija veoks või 3 402 kg (7 500 naela) või suurema koguse lasti veoks, ja mille tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi taotlus esitati enne 1. jaanuari 2019, selgitab tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi omanik välja kõigi tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi alla kuuluvate lennukimudelite variantide ja modifikatsioonide väsimuskriitilised esialgsed konstruktsioonid ning koostab asjakohase loetelu.
- b) Tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi omanik esitab alapunktis a osutatud konstruktsioonide loetelu ametile heakskiitmiseks enne 26. augustit 2021.
- c) Pärast seda, kui amet on alapunktis a osutatud loetelu heaks kiitnud, teeb tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi omanik selle kättesaadavaks ettevõtjatele ja isikutele, kes peavad täitma punktide 26.330 ja 26.370 nõudeid.
- d) Artikli 1 lõike 2 punktis c osutatud, turbiinmootoriga suure lennuki puhul, mis on sertifitseeritud 30 või enama reisija veoks või 3 402 kg (7 500 naela) või suurema koguse lasti veoks, selgitab tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi taotleja välja kõigi tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi alla kuuluvate lennukimudelite variantide ja modifikatsioonide väsimuskriitilised esialgsed konstruktsioonid ning koostab asjakohase loetelu. Ta esitab selliste konstruktsioonide loetelu ametile heakskiitmiseks enne 26. augustit 2021 või enne sertifikaadi väljaandmist – olenevalt sellest, kumb toimub hiljem.
- e) Pärast seda, kui amet on alapunktis d osutatud loetelu heaks kiitnud, teeb artikli 1 lõike 2 punktis c osutatud tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi taotleja selle kättesaadavaks ettevõtjatele ja isikutele, kes peavad täitma punkti 26.370 nõudeid.

26.307 Vigastustaluvuse andmed väsimuskriitilise konstruktsiooni tehtud muudatuste puhul

- a) 1. jaanuaril 1958 või hiljem sertifitseeritud, turbiinmootoriga suure lennuki puhul, mis on sertifitseeritud 30 või enama reisija veoks või 3 402 kg (7 500 naela) või suurema koguse lasti veoks, teeb tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi omanik 26. veebruari 2021 seisuga olemasolevate muudatuste ja väsimuskriitilise muudetud konstruktsiooni puhul järgmist:
 - i) vaatab läbi olemasolevad konstruktsioonimuudatused ja teeb kindlaks kõik muudatused, mis mõjutavad punkti 26.306 kohaselt kindlaks tehtud väsimuskriitilist esialgset konstruktsiooni;

- ii) selgitab iga alapunkti a alapunkti i kohaselt kindlaks tehtud muudatuse puhul välja sellega seotud väsimuskriitilise muudetud konstruktsiooni;
 - iii) hindab iga alapunkti a alapunkti i kohaselt kindlaks tehtud muudatuse puhul vigastustaluvust ning juurutab sellega seotud vigastustaluvuse kontrolli ja dokumenteerib seda.
- b) Tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi omanik esitab alapunkti a alapunkti ii kohaselt välja selgitatud kõigi väsimuskriitiliste muudetud konstruktsioonide loetelu ametile heakskiitmiseks enne 26. veebruari 2022.
 - c) Tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi omanik esitab alapunkti a alapunkti iii kohaselt tehtud hindamisel saadud vigastustaluvuse andmed, sh vigastustaluvuse kontrolli korra ametile heakskiitmiseks enne 26. augustit 2022.
 - d) Pärast seda, kui amet on alapunkti b kohaselt esitatud väsimuskriitiliste muudetud konstruktsioonide loetelu heaks kiitnud, teeb tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi omanik selle kättesaadavaks ettevõtjatele ja isikutele, kes peavad täitma punktide 26.330 ja 26.370 nõudeid.

26.308 Vigastustaluvuse andmed väsimuskriitilise konstruktsiooni juures tehtud remonditööde puhul

- a) 1. jaanuaril 1958 või hiljem sertifitseeritud, turbiinmootoriga suure lennuki puhul, mis on sertifitseeritud 30 või enama reisija veoks või 3 402 kg (7 500 naela) või suurema koguse lasti veoks, teeb tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi omanik 26. veebruari 2021 seisuga olemasolevate avaldatud remonditööde puhul järgmist:
 - i) vaatab läbi remonditööde andmed ja teeb kindlaks iga andmetes esitatud remonditöö, mis mõjutab punkti 26.306 alapunkti a ja punkti 26.307 alapunkti a alapunkti ii kohaselt kindlaks tehtud väsimuskriitilist esialgset konstruktsiooni ja väsimuskriitilist muudetud konstruktsiooni;
 - ii) kui seda ei ole varem tehtud, hindab iga alapunkti a alapunkti i kohaselt välja selgitatud remonditöö vigastustaluvust.
- b) Tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi omanik esitab alapunkti a alapunkti ii kohaselt tehtud hindamisel saadud vigastustaluvuse andmed, sh vigastustaluvuse kontrolli korra ametile heaks kiitmiseks enne 26. maid 2022, välja arvatud juhul kui see on määruse (EL) nr 748/2012 I lisa (osa 21) punkti 21.A.435 alapunkti b alapunkti 2 kohaselt juba heaks kiidetud enne 26. augustit 2022.

26.309 Remonditöö hindamise suunised

- a) 1. jaanuaril 1958 või hiljem sertifitseeritud, turbiinmootoriga suure lennuki puhul, mis on sertifitseeritud 30 või enama reisija veoks või 3 402 kg (7 500 naela) või suurema koguse lasti veoks, ja mille tüübisertifikaat või piiratud tüübisertifikaat anti välja enne 11. jaanuari 2008, koostab tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi omanik remonditöö hindamise suunised, et kindlaks määrata järgmine:
 - i) vastavate lennukite ülevaatuse protsess, mis võimaldab kindlaks teha ja dokumenteerida kõik olemasolevad remonditööd, mis mõjutavad punkti 26.306 alapunkti a ja punkti 26.307 alapunkti a alapunkti ii kohaselt kindlaks tehtud väsimuskriitilist konstruktsiooni;
 - ii) protsess, mis võimaldab käitajatel endale hankida alapunkti a alapunkti i kohaselt kindlaks tehtud remonditööde vigastustaluvuse kontrolli korra;
 - iii) rakendamise ajakava, milles esitatakse ajaraamistik lennukite ülevaatuste tegemiseks, vigastustaluvuse kontrolli korra hankimiseks ja selle lisamiseks lennuki käitaja hooldusprogrammi.
- b) Tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi omanik esitab alapunktis a osutatud remonditöö hindamise suunised ametile heakskiitmiseks enne 26. veebruari 2023.

26.330 Olemasolevate täiendavate tüübisertifikaatide, muude tehtud oluliste muudatuste ning neid muudatusi või täiendavaid tüübisertifikaate mõjutavate remonditööde vigastustaluvuse andmed

- a) 1. jaanuaril 1958 või hiljem sertifitseeritud, turbiinmootoriga suure lennuki puhul, mis on sertifitseeritud 30 või enama reisija veoks või 3 402 kg (7 500 naela) või suurema koguse lasti veoks, toetab enne 26. veebruari 2021 välja antud ning olulise muudatusega seotud täiendava tüübisertifikaadi omanik või määruse (EL) nr 748/2012 artikli 4 kohaselt heaks kiidetud olulise muudatuse kinnituse omanik käitajaid, kes peavad täitma punkti 26.370 alapunkti a alapunkti ii nõudeid, käsitledes kõnealuste muudatuste ja nende muudatustega seotud remonditööde kahjulikku mõju lennuki konstruktsioonile, ja täidab punktides 26.331–26.334 sätestatud nõudeid.

- b) Alapunkti a ei kohaldata sellise lennukimudeli oluliste muudatuste ja remonditööde suhtes, mille esimene tüübisertifikaat anti välja enne 26. veebruari 2021, kui see lennukimudel vastab mõnele järgmistest tingimustest:
- i) see on loetletud 1. liite tabelis A.1;
 - ii) seda ei käitata enam pärast 26. veebruari 2021;
 - iii) see ei ole sertifitseeritud teostama tsiviillende lasti ega reisijatega;
 - iv) lennukimudelile on välja antud piiratud tüübisertifikaat ja see vastab vigastustaluvuse nõuetele, tingimusel et selle käitamisel ei ületata 75 % selle projektijärgsest hoolduseesmärgist ja seda käitatakse peamiselt sertifikaadiomanike tootmistegevuse toetuseks;
 - v) see on sertifitseeritud piiratud tüübisertifikaadiga ja projekteeritud peamiselt tulekustutustöödeks.
- c) Alapunkti a ei kohaldata sellise lennuki oluliste muudatuste ja remonditööde suhtes, mille esimene tüübisertifikaat anti välja enne 26. veebruari 2021, kui muudatusi või remonditöid ei ole tehtud lennukil, mida käitatakse 26. augustil 2022 või pärast seda kuupäeva.
- d) Alapunkti b alapunktides ii–vi ja alapunktis c sätestatud erandeid kohaldatakse alles pärast seda, kui muudatuse kinnituse omanik esitab väsimuskriitilist esialgset konstruktsiooni mõjutavate muudatuste loetelu ning iga muudatuse loetelusse lisamise põhjendusi toetava teabe ametile heakskiitmiseks enne 26. veebruari 2022.

26.331 Nõuetele vastavuse kava täiendava tüübisertifikaadi omanikele

Muudatuse kinnituse omanik teeb järgmist:

- a) koostab nõuetele vastavuse kava, milles käsitletakse punktide 26.332–26.334 nõudeid;
- b) esitab alapunktis a osutatud nõuetele vastavuse kava ametile heakskiitmiseks enne 25 augustit 2021.

26.332 Väsimuskriitilist konstruktsiooni mõjutavate muudatuste väljaselgitamine

- a) Muudatuse kinnituse omanik teeb järgmist:
 - i) vaatab muudatused läbi ja teeb kindlaks väsimuskriitilist esialgset konstruktsiooni mõjutavad muudatused;
 - ii) selgitab iga alapunkti a alapunkti i kohaselt kindlaks tehtud muudatuse puhul välja sellega seotud väsimuskriitilise muudetud konstruktsiooni;
 - iii) määrab kindlaks avaldatud remonditööd, mis mõjutavad kõiki alapunkti a alapunkti i kohaselt kindlaks tehtud muudatusi.
- b) 1. septembril 2003 või hiljem väljaantud muudatuse kinnituse omanik koostab ja esitab alapunkti a alapunktide i ja ii kohaselt välja selgitatud muudatuste ja väsimuskriitiliste muudetud konstruktsioonide loetelu ametile heakskiitmiseks enne 26. veebruari 2022 ning pärast seda, kui amet on loetelu heaks kiitnud, teeb selle kättesaadavaks isikutele ja ettevõtjatele, kes peavad täitma punkti 26.370 alapunkti b alapunkti ii nõudeid.
- c) Enne 1. septembrit 2003 väljaantud muudatuse kinnituse omanik teeb järgmist:
 - i) koostab ja esitab alapunkti a alapunkti i kohaselt väljaselgitatud muudatuste loetelu ametile heakskiitmiseks enne 26. veebruari 2022;
 - ii) sellise käitaja taotlusel, kes peab järgima punkti 26.370 alapunkti a alapunkti ii nõudeid, muudatuse puhul välja selgitama ja loetlema kõik muudatusega seotud väsimuskriitilised muudetud konstruktsioonid, ning esitama need andmed ametile heakskiitmiseks 12 kuu jooksul alates käitaja taotlusest;
 - iii) alapunkti c alapunkti i ja alapunkti c alapunkti ii kohaselt esitatud andmete heakskiitmisel teeb need andmed kättesaadavaks isikutele ja käitajatele, kes peavad täitma punkti 26.370 alapunkti b alapunkti ii nõudeid.

26.333 1. septembril 2003 või hiljem heaks kiidetud täiendavate tüübisertifikaatide ja nendega seotud remonditööde vigastustaluvuse andmed

- a) 1. septembril 2003 või hiljem väljaantud muudatuse kinnituse omanik teeb järgmist:
 - i) punkti 26.332 alapunkti a alapunkti i ja punkti 26.332 alapunkti a alapunkti iii kohaselt kindlaks tehtud muudatuste ja avaldatud remonditööde puhul hindab vigastustaluvust;
 - ii) kui seda ei ole juba tehtud, kehtestab sellega seotud vigastustaluvuse kontrolli ja dokumenteerib seda.

- b) Muudatuse kinnituse omanik esitab alapunkti a alapunkti i kohaselt hinnatud vigastustaluvuse andmed ametile heakskiitmiseks enne 26. veebruari 2023, välja arvatud juhul kui see on määruse (EL) 748/2012 I lisa (osa 21) punkti 21.B.111 kohaselt juba heaks kiidetud.
- c) Erandina alapunktist b esitab alapunktis a nimetatud muudatuse kinnituse omanik muudatuste puhul, mille sertifitseerimisalus ei hõlmanud vigastustaluvuse hindamise nõuet, alapunkti a kohaselt tehtud hindamisel saadud vigastustaluvuse andmed ametile heakskiitmiseks järgmiste tähtaegade jooksul, olenevalt sellest, kumb on hilisem:
 - i) enne kui selle muudatusega lennukit hakatakse käitama määruse (EL) nr 965/2012 * IV lisa (CAT-osa) kohaselt või
 - ii) enne 26. veebruari 2023.

26.334 Enne 1. septembrist 2003 heaks kiidetud täiendavate tüübisertifikaatide ning muude muudatuste ja nende muudatustega seotud remonditööde vigastustaluvuse andmed

- a) Enne 1. septembrist 2003 välja antud muudatuse kinnituse omanik teeb järgmist:
 - i) punkti 26.332 alapunkti a alapunkti i ja punkti 26.332 alapunkti a alapunkti ii kohaselt kindlaks tehtud muudatuste ja avaldatud remonditööde puhul hindab vigastustaluvust;
 - ii) kui seda ei ole juba tehtud, kehtestab sellega seotud vigastustaluvuse kontrolli ja dokumenteerib seda.
- b) Muudatuse kinnituse omanik esitab alapunkti a alapunkti i kohaselt tehtud hindamisel saadud vigastustaluvuse andmed ametile heakskiitmiseks järgmiste tähtaegade jooksul, olenevalt sellest, kumb on hilisem:
 - i) enne kui selle muudatusega lennukit hakatakse käitama määruse (EL) nr 965/2012 IV lisa (CAT-osa) kohaselt; või
 - ii) enne 26. veebruari 2023.

26.370 Jätkuva lennukõlblikkusega seotud ülesanded ja õhusõiduki hooldusprogramm

- a) 1. jaanuaril 1958 või hiljem sertifitseeritud, turbiinmootoriga suurte lennukite käitajad või omanikud tagavad vananevate lennukikonstruktsioonide jätkuva lennukõlblikkuse, koostades komisjoni määruse (EL) nr 1321/2014 ** I lisa (osa M) punktis M.A.302 sätestatud õhusõiduki hooldusprogrammi, mis hõlmab järgmist:
 - i) lennukite puhul, mis on sertifitseeritud 30 või enama reisija veoks või suurema koguse lasti kui 3 402 kg (7 500 naela) veoks, heakskiidetud vigastustaluvuspõhine kontrolliprogramm;
 - ii) lennukite puhul, mida käitatakse vastavalt määruse (EL) nr 965/2012 IV lisale (CAT-osa) ja mis on sertifitseeritud 30 või enama reisija veoks või suurema kandevõimega kui 3 402 kg (7 500 naela), vahendid selliste kahjulike mõjude leevendamiseks, mida remonditööd ja muudatused võivad avaldada väsimuskriitilisele konstruktsioonile ja alapunkti a alapunktis i sätestatud kontrollidele;
 - iii) lennukite puhul, mille sertifitseeritud maksimaalne stardimass on suurem kui 34 019 kg (75 000 naela), heakskiidetud kehtivuspiir;
 - iv) korrosiooni vältimise ja tõrje programm.
- b) Alapunktis a osutatud kohustuse suhtes kohaldatakse järgmisi tähtaegu:
 - i) selleks et võtta arvesse alapunkti a alapunktide i, ii ja iv nõudeid, muudetakse õhusõiduki hooldusprogrammi enne 26. veebruari 2024 või enne lennuki käitamist, olenevalt sellest, kumb on hilisem;
 - ii) selleks et võtta arvesse alapunkti a alapunkti iii nõudeid, muudetakse õhusõiduki hooldusprogrammi enne 26. augustit 2021 või kuus kuud pärast kehtivuspiiri avaldamist või enne lennuki käitamist, olenevalt sellest, kumb on hilisem.
- c) Lennukimudeli puhul, mis sertifitseeriti esmakordselt enne 26. veebruari 2021 ja mida:
 - i) ei käitata enam pärast 26. veebruari 2024, ei kohaldata alapunkti a alapunkte i, ii ega iv;
 - ii) ei käitata enam pärast 26. augustit 2021, ei kohaldata alapunkti a alapunkti iii;

- iii) millele on enne 26. veebruari 2021 välja antud piiratud tüübisertifikaat, mis vastab vigastustaluvuse nõuetele, tingimusel et selle käitamisel ei ületata 75 % selle projektijärgsest hooldusemäärgist ja seda käitatakse peamiselt sertifikaadiomanike tootmistegevuse toetuseks, ei kohaldata alapunkti a alapunkte i, ii ja iv;
- d) Lennukimudeli puhul, mille piiratud tüübisertifikaat on välja antud enne 26. veebruari 2021 ja mille esmaseks kasutusala on tulekustutustööd, ei kohaldata alapunkti a alapunkte i ja ii.

* 5. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1).

** Komisjoni 26. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1321/2014 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta (ELT L 362, 17.12.2014, lk 1).“;

7) lisatakse 1. liide.

„1. liide

Loetelu lennukimudelitest, mille suhtes ei kohaldata I lisa (osa 26) teatavaid sätteid

Tabel A.1

Tüübisertifikaadi omanik	Tüüp	Mudelid	I lisa (osa 26) sätted, mida EI kohaldata
The Boeing Company	707	Kõik	26.301–26.334
The Boeing Company	720	Kõik	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	Kõik	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, 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, 700	26.301–26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Mark 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 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

Tüübisertifikaadi omanik	Tüüp	Mudelid	I lisa (osa 26) sätted, mida EI kohaldata
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1329	Kõik	26.301–26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	188	Kõik	26.301–26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F, 382G	26.301–26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	Kõik	26.301–26.334
PT. DIRGANTARA INDONESIA	CN-235	Kõik	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	Kõik	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“