

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2020/1159 VAN DE COMMISSIE**van 5 augustus 2020****tot wijziging van Verordeningen (EU) nr. 1321/2014 en (EU) 2015/640 voor wat de invoering van nieuwe aanvullende luchtwaardigheidsvoorschriften betreft**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

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

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Krachtens artikel 76, lid 3, van Verordening (EU) 2018/1139 geeft het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (het "Agentschap") certificeringsspecificaties ("CS") af en werkt ze deze regelmatig bij. Een luchtvaartuig waarvan het ontwerp reeds is gecertificeerd, moet echter niet voldoen aan een bijgewerkte versie van een CS als het al in productie of gebruik is. Om de veiligheids- en milieueisen op het gebied van de luchtvaart op een hoog niveau te houden in de Unie, moet ervoor worden gezorgd dat dergelijke luchtvaartuigen voldoen aan aanvullende luchtwaardigheidsvoorschriften die niet in de oorspronkelijke CS waren opgenomen ten tijde van de certificering van het ontwerp. In Verordening (EU) 2015/640 van de Commissie ⁽²⁾ zijn dergelijke aanvullende luchtwaardigheidsvoorschriften uiteengezet. Nu moeten nieuwe voorschriften voor verouderende luchtvaartuigen aan die verordening worden toegevoegd.
- (2) In 2007 heeft het Agentschap aanvaardbare wijzen van naleving (Acceptable Means of Compliance, AMC) 20-20 uitgegeven, met technische richtsnoeren voor de ontwikkeling van een programma voor blijvende structurele integriteit dat tot doel heeft te garanderen dat verouderende luchtvaartuigen gedurende hun volledige operationele levensduur veilig worden geëxploiteerd. Wegens het niet-bindende karakter van de AMC, is het mogelijk dat die richtsnoeren niet overal in de Unie consistent worden toegepast. Het is dan ook mogelijk dat er op dit ogenblik grote luchtvaartuigen worden geëxploiteerd die zijn ontworpen, aangepast of gerepareerd zonder effectief aandacht te besteden aan beoordelingen van schadetolerantie, wijdverspreide vermoeiingsschade en corrosiepreventie. Om catastrofale defecten ten gevolge van vermoeiingsschade, met inbegrip van wijdverbreide vermoeiing en corrosie, te voorkomen, moeten aanvullende luchtwaardigheidsvoorschriften voor verouderende luchtvaartuigen worden opgenomen in Verordening (EU) 2015/640.
- (3) Elk luchtvaartuig kan vanaf het ogenblik van de vervaardiging ervan als verouderend worden beschouwd. De veroudering van een luchtvaartuig hangt af van factoren als leeftijd, aantal vluchtcycli en aantal vliegreizen. Individuele luchtvaartuigonderdelen verouderen op verschillende wijze; voorbeelden van verouderingsfactoren zijn vermoeidheid door herhaalde cycli, slijtage, verslechtering en corrosie. Als die factoren gedurende de levensduur van het luchtvaartuig niet goed worden beheerd, kunnen ze aanleiding geven tot aanzienlijke bezorgdheid over de veiligheid. Uit ervaring met de dienstverlening is gebleken dat de kennis over de structurele integriteit van verouderende luchtvaartuigen voortdurend moet worden geactualiseerd. Derhalve moeten nieuwe eisen worden opgenomen in Verordening (EU) 2015/640 om te zorgen voor actuele kennis over verouderingsfactoren op basis van real-time operationele ervaring en aan de hand van moderne analyse- en onderzoeksinstrumenten.
- (4) Die voorschriften inzake verouderende luchtvaartuigen moeten ervoor zorgen dat de houders van ontwerpgoedkeuringen de gegevens produceren en de procedures, instructies en handleidingen volgen die nodig zijn om structurele defecten ten gevolge van verouderingsfactoren, zoals corrosie en vermoeiing, te voorkomen, en dat ze deze ter beschikking stellen van de exploitanten. Daartoe moeten houders van een ontwerpgoedkeuring worden verplicht om een uitgebreid programma voor blijvende structurele integriteit op te stellen voor het luchtvaartuigtype en om de schadetolerantie van bestaande aanpassingen en reparatie-ontwerpen te beoordelen. Tegelijk moeten exploitanten worden verplicht om die gegevens op te nemen in hun onderhoudsprogramma en tegelijk de nadelige gevolgen van aanpassingen en reparaties voor elk casco en de bijbehorende onderhoudseisen aan te pakken.

⁽¹⁾ PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1.

⁽²⁾ Verordening (EU) 2015/640 van de Commissie van 23 april 2015 betreffende aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties voor een bepaald soort vluchtuitvoering en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012 (PB L 106 van 24.4.2015, blz. 18).

- (5) Om te garanderen dat de op basis van die nieuwe voorschriften opgestelde gegevens, procedures, instructies en handleidingen ook worden gebruikt bij het onderhoud van grote vliegtuigen, moet in punt M.A.302 van bijlage I bij Verordening (EU) nr. 1321/2014 ⁽³⁾ worden verwezen naar de voorschriften die zijn ingevoerd in Deel-26 van bijlage I bij Verordening (EU) 2015/640.
- (6) Momenteel zijn honderden grote vliegtuigen met vracht- of bagagecompartimenten van klasse D geregistreerd in de lidstaten. Het risico op onbeheersbare branden in dit type compartimenten wordt hoog geacht, met name omdat het vervoer van lithiumbatterijen in vracht- of bagagecompartimenten de recente jaren is toegenomen; dergelijke batterijen kunnen thermisch instabiel worden en zo brand veroorzaken.
- (7) In september 2007 heeft het Bureau nieuwe ontwerpnormen ingevoerd waarbij vracht- en bagagecompartimenten van klasse D worden geschrapt uit de certificeringsspecificaties voor grote vliegtuigen. Die normen hadden tot doel het risico op letsel of dodelijke afloop in geval van een brand in het vracht- of bagagecompartiment tijdens de vlucht te beperken, maar ze zijn allen van toepassing op grote vliegtuigen die gecertificeerd zijn op basis van aanvragen na september 2007. Aangezien bepaalde grote vliegtuigen dus wellicht niet voldoen aan die normen en gelet op de aard en het risico van vluchttuitvoeringen met grote vliegtuigen, moeten die normen nu worden toegepast op alle door het Agentschap gecertificeerde grote vliegtuigen die in gebruik zijn.
- (8) De laatste decennia waren runway excursions wereldwijd een belangrijke oorzaak van ongevallen; ze vormen dan ook een aanzienlijk risico voor de veiligheid van de luchtvaart. In de jaarlijkse veiligheidsbeoordeling van het EASA voor 2018 worden runway excursions genoemd als een van de twee grootste risicogebieden. In diezelfde periode en voor dezelfde populatie waren runway excursions goed voor 30 % van alle niet-dodelijke ongevallen. Het aantal runway excursions tijdens de landing is mee gestegen met de toename van het verkeer. Aangezien verwacht wordt dat het luchtverkeer wereldwijd, en ook in Europa, zal blijven groeien, mag worden aangenomen dat het aantal runway excursions verder zal toenemen indien geen maatregelen worden genomen.
- (9) In januari 2020 heeft het Agentschap nieuwe ontwerpnormen ingevoerd voor de installatie van systemen die de bemanning helpen bij het nemen van beslissingen tijdens de nadering en landing. Die normen hebben tot doel het risico op runway excursions tijdens de landing te beperken. Gelet op de aard en het risico van vluchttuitvoeringen met grote vliegtuigen, moeten die normen nu worden toegepast op alle door het Agentschap gecertificeerde grote vliegtuigen die in gebruik zijn.
- (10) Verordeningen (EU) nr. 1321/2014 en (EU) 2015/640 van de Commissie moeten daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd. In het licht van de huidige uitbraak van COVID-19 is voorzien in een overgangperiode om extra lasten voor het bedrijfsleven tijdens deze crisis te vermijden en om de naleving van de bij deze verordening ingevoerde nieuwe regels en procedures te faciliteren.
- (11) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn gebaseerd op adviezen nr. 12/2016 ⁽⁴⁾ en nr. 04/2019 ⁽⁵⁾ die het Agentschap heeft uitgegeven overeenkomstig artikel 76, lid 1, van Verordening (EG) nr. 2018/1139.
- (12) De maatregelen van deze verordening zijn in overeenstemming met het advies van het in artikel 127, lid 3, van Verordening (EU) 2018/1139 bedoelde comité,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Bijlage I (Deel-M) bij Verordening (EU) nr. 1321/2014 wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage I bij de onderhavige verordening.

⁽³⁾ Verordening (EU) nr. 1321/2014 van de Commissie van 26 november 2014 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (PB L 362 van 17.12.2014, blz. 1).

⁽⁴⁾ Advies 12/2016: Ageing aircraft structures.

⁽⁵⁾ Advies 04/2019: Reduction of runway excursions and Class D compartments

Artikel 2

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

(1) Artikel 1 wordt vervangen door:

“Artikel 1

Onderwerp en toepassingsgebied

1. Bij deze verordening worden gemeenschappelijke aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties vastgesteld die verband houden met de permanente luchtwaardigheid en verbeteringen van de veiligheid van luchtvaartuigen.
2. Deze verordening is van toepassing op:
 - (a) exploitanten van:
 - i) in een lidstaat geregistreerde luchtvaartuigen;
 - ii) in een derde land geregistreerde luchtvaartuigen die worden gebruikt door een exploitant op wiens activiteiten een lidstaat toezicht uitoefent;
 - (b) houders van typecertificaten, beperkte typecertificaten, aanvullende typecertificaten of wijzigingen daarvan, en goedkeuringen van reparatieontwerpen die door het Agentschap zijn goedgekeurd overeenkomstig Verordening (EU) nr. 748/2012 * of die geacht worden te zijn afgegeven overeenkomstig artikel 3 van die verordening;
 - (c) aanvragers van een typecertificaat of een beperkt typecertificaat voor een groot turbinevliegtuig, die hun aanvraag vóór 1 januari 2019 hebben ingediend en die het certificaat na 26 augustus 2020 hebben ontvangen, indien gespecificeerd in bijlage I (Deel-26).

* Verordening (EU) nr. 748/2012 van de Commissie van 3 augustus 2012 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties (PB L 224 van 21.8.2012, blz. 1).”.

(2) In artikel 2 worden de volgende punten e) tot en met o) toegevoegd:

- “e) “beperkte geldigheid”: in het kader van de engineeringgegevens waarop het structurele onderhoudsprogramma is gebaseerd, een termijn, uitgedrukt als een totaal aantal gecumuleerde vliegcycli of vliegreuren of beide, tijdens dewelke wordt aangetoond dat zich geen wijderspreide vermoeiingsschade zal voordoen in het vliegtuig;
- (f) “deel luchtwaardigheidsbeperkingen”: een deel van de instructies voor blijvende luchtwaardigheid, zoals vereist bij de punten 21.A.61, 21.A.107 en 21.A.120A van bijlage I (Deel-21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012, dat luchtwaardigheidsbeperkingen bevat waarin alle verplichte vervangingstijden, inspectie-intervals en bijbehorende inspectieprocedures zijn vermeld;
- (g) “programma voor de preventie en bestrijding van corrosie”: een document waarin een systematische aanpak wordt beschreven om corrosie in de primaire structuur van een vliegtuig te voorkomen, bestaande uit fundamentele corrosietaken, met inbegrip van inspecties, onder die taken vallende gebieden, gedefinieerde corrosieniveaus en nalevingstermijnen (uitvoeringsdrempels en herhalingsintervallen). De houder van het typecertificaat stelt een basisprogramma op, dat door exploitanten kan worden aangepast aan het onderhoudsprogramma dat specifiek is voor hun activiteiten;
- (h) “wijderspreide vermoeiingsschade”: de gelijktijdige aanwezigheid van scheuren op verschillende plaatsen in de structuur van een vliegtuig, waarvan de grootte en het aantal van die aard zijn dat de structuur niet langer voldoet aan de faalveilige sterkte of reststerkte die gebruikt zijn voor de certificering van die structuur;
- (i) “basisstructuur”: de structuur die is ontworpen volgens het typecertificaat voor dat vliegtuigmodel (d.w.z. de “modelconfiguratie voor het vliegtuig zoals geleverd”);
- (j) “vermoeiingskritieke basisstructuur”: de basisstructuur van een vliegtuig die door de houder van het typecertificaat is geclassificeerd als vermoeiingskritieke structuur;
- (k) “vermoeiingskritieke gewijzigde structuur”: alle vermoeiingskritieke structuur van een vliegtuig die wordt geïntroduceerd of beïnvloed door een wijziging van het typeontwerp ervan, en die nog niet als onderdeel van de vermoeiingskritieke basisstructuur is vermeld;

- (l) “evaluatie van de schadetolerantie”: een proces dat leidt tot de vaststelling van onderhoudswerkzaamheden die nodig zijn om vermoeiingsscheurtjes die tot een catastrofale storing kunnen leiden, op te sporen of uit te sluiten. Als een beoordeling van de schadetolerantie wordt toegepast op reparaties en wijzigingen, omvat ze de beoordeling van de reparatie of wijziging en de vermoeiingskritieke structuur die door de reparatie of wijziging wordt beïnvloed;
 - (m) “inspectie van de schadetolerantie”: een gedocumenteerde inspectie-eis of andere onderhoudsactie die als gevolg van een evaluatie van de schadetolerantie is opgesteld door houders van een typecertificaat of een beperkt typecertificaat. Een inspectie van de schadetolerantie omvat de te inspecteren gebieden, de inspectiemethode, de inspectieprocedures (met inbegrip van de opeenvolgende stappen van de inspectie en de aanvaardings- en afwijzingscriteria), de inspectiedrempel en alle repetitieve intervallen die verband houden met die inspecties. In een inspectie van de schadetolerantie kunnen ook onderhoudswerkzaamheden zoals vervanging, reparatie of wijziging worden gespecificeerd;
 - (n) “richtsnoer voor de evaluatie van de reparatie”: een door de houder van het typecertificaat vastgesteld proces aan de hand waarvan exploitanten inspecties van de schadetolerantie kunnen opstellen voor reparaties die gevolgen hebben voor vermoeiingskritieke structuren, teneinde de blijvende structurele integriteit van alle relevante reparaties te waarborgen;
 - (o) “vermoeiingskritieke structuur”: een structuur van een vliegtuig die gevoelig is voor vermoeiingsscheurtjes die tot een catastrofale storing van het vliegtuig kunnen leiden.”;
- (3) Bijlage I (Deel-26) wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage II bij deze verordening.

Artikel 3

Inwerkingtreding en toepassing

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

Ze is van toepassing vanaf 26 februari 2021, met uitzondering van punt 4), van bijlage II, dat van toepassing is vanaf 26 augustus 2020.

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

Gedaan te Brussel, 5 augustus 2020

Voor de Commissie
De voorzitter
Ursula VON DER LEYEN

BIJLAGE I

Aan punt M.A.302, onder d), van bijlage I (Deel-M) bij Verordening (EU) nr. 1321/2014 wordt het volgende punt 3 toegevoegd:

“3) de toepasselijke bepalingen van bijlage I (Deel-26) bij Verordening (EU) 2015/640.”.

BIJLAGE II

Bijlage I (Deel-26) bij Verordening (EU) 2015/640 wordt als volgt gewijzigd:

1) De inhoudsopgave wordt vervangen door:

“BIJLAGE I

Deel-26**AANVULLENDE LUCHTWAARDIGHEIDSSPECIFICATIES VOOR VLUCHTUITVOERINGEN**

INHOUDSOPGAVE

SUBDEEL A — ALGEMENE BEPALINGEN

- 26.10 Bevoegde instantie
- 26.20 Tijdelijk niet-functionerende uitrusting
- 26.30 Bewijs van conformiteit

SUBDEEL B — GROTE VLIEGTUIGEN

- 26.50 Zitplaatsen, ligplaatsen, veiligheidsgordels en veiligheidstuigen
- 26.60 Noodlandingen — dynamische voorwaarden
- 26.100 Locatie van nooduitgangen
- 26.105 Toegang tot nooduitgangen
- 26.110 Aanduiding van nooduitgangen
- 26.120 Noodverlichting in het interieur en bediening van de noodverlichting
- 26.150 Interieurs van compartimenten
- 26.155 Ontvlambaarheid van de bekleding van vrachtcompartimenten
- 26.156 Thermische of geluidsisolerende materialen
- 26.157 Ombouw van compartimenten van klasse D
- 26.160 Toiletten — bescherming tegen brand
- 26.170 Brandblussers
- 26.200 Landingsgestel — akoestisch geluidssignaal
- 26.205 Systemen voor bewustmaking van en waarschuwing voor runway overrun
- 26.250 Deurbedieningssysteem cockpit — situatie waarbij één bemanningslid zijn taken niet meer kan uitvoeren
- 26.300 Programma voor blijvende structurele integriteit van verouderende vliegtuigstructuren— algemene eisen
- 26.301 Nalevingsplan voor houders van (R)TC
- 26.302 Beoordeling van de vermoeiings- en schadetolerantie
- 26.303 Beperkte geldigheid
- 26.304 Programma voor de preventie en bestrijding van corrosie
- 26.305 Geldigheid van het programma voor blijvende structurele integriteit
- 26.306 Vermoeiingskritieke basisstructuur
- 26.307 Gegevens over schadetolerantie voor bestaande wijzigingen van vermoeiingskritieke structuren
- 26.308 Schadetolerantie voor bestaande reparaties aan vermoeiingskritieke structuren
- 26.309 Richtsnoeren voor de beoordeling van reparaties
- 26.330 Gegevens over schadetolerantie voor bestaande aanvullende typecertificaten (STC's), andere bestaande belangrijke wijzigingen en bestaande reparaties die gevolgen hebben voor die typecertificaten of wijzigingen
- 26.331 Nalevingsplan voor houders van STC's

- 26.332 Identificatie van wijzigingen die gevolgen hebben voor vermoeingskritieke structuren
- 26.333 Gegevens over schadetolerantie voor STC's en reparaties van die STC's die op of na 1 september 2003 zijn goedgekeurd
- 26.334 Gegevens over schadetolerantie voor STC's en andere wijzigingen en reparaties van die wijzigingen die vóór 1 september 2003 zijn goedgekeurd
- 26.370 Taken in verband met blijvende luchtwaardigheid en onderhoudsprogramma van het luchtvaartuig

SUBDEEL C — GROTE HELIKOPTERS

26.400 Brandblussers

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

- 2) punt 26.10 wordt vervangen door:

“26.10 Bevoegde instantie

- a) Met het oog op de toepassing van deze bijlage is de bevoegde instantie bij dewelke exploitanten moeten aantonen dat luchtvaartuigen waarvan het ontwerp al gecertificeerd is, voldoen aan de eisen van deze bijlage, de instantie die is aangewezen door de lidstaat waar de exploitant zijn hoofdvestiging heeft.
- b) Met het oog op de toepassing van deze bijlage is de bevoegde instantie bij dewelke houders van typecertificaten (TC), beperkte typecertificaten, aanvullende typecertificaten (STC), goedkeuringen van wijzigingen en reparatieontwerpen moeten aantonen dat de bestaande typecertificaten (TC), beperkte typecertificaten, aanvullende typecertificaten (STC), wijzigingen en reparatieontwerpen voldoen aan de eisen van deze bijlage, het Agentschap.”

- 3) Punt 26.30 wordt als volgt gewijzigd:

- a) de punten a) en b) worden vervangen door:

- “a) Het Agentschap stelt overeenkomstig artikel 76, lid 3, van Verordening (EG) nr. 2018/1139 certificeringsspecificaties op als gestandaardiseerd middel om de naleving van deze bijlage aan te tonen. De certificeringsspecificaties zijn voldoende gedetailleerd en specifiek om duidelijk te maken onder welke voorwaarden de naleving van de eisen van deze bijlage kan worden aangetoond.
- b) Exploitanten en houders van typecertificaten, beperkte typecertificaten, aanvullende typecertificaten, goedkeuringen van wijzigingen en reparatieontwerpen kunnen de naleving van de eisen van deze bijlage aantonen door aan een van de volgende te voldoen:
- i) de specificaties die door het Agentschap zijn afgegeven op grond van het bepaalde onder a) van dit punt of de gelijkwaardige certificeringsspecificaties die door het Agentschap zijn afgegeven op grond van punt 21.B.70 van bijlage I bij Verordening (EU) nr. 748/2012;
- ii) technische normen die een gelijkwaardig veiligheidsniveau bieden als de in die certificeringsspecificaties vervatte normen.”;

- b) het volgende punt c) wordt toegevoegd:

- “c) houders van een typecertificaat, beperkt typecertificaat, aanvullend typecertificaat of een goedkeuring van wijzigingen en reparatieontwerpen stellen elke bekende exploitant van de vliegtuigen in kennis van alle wijzigingen van de instructies voor blijvende luchtwaardigheid die vereist zijn om de naleving van deze bijlage aan te tonen. Met het oog op de toepassing van deze verordening bevatten de instructies voor blijvende luchtwaardigheid ook schadetolerantie-inspecties (DTI's), richtsnoeren voor de beoordeling van reparaties (REG's), een basisprogramma voor de preventie en bestrijding van corrosie (CPCP) en een lijst van vermoeingskritieke structuren en delen luchtwaardigheidsbeperkingen (ALS's).”

- 4) Het volgende punt 26.157 wordt ingevoegd:

“26.157 Ombouw van compartimenten van klasse D

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

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

5) Het volgende punt 26.205 wordt ingevoegd:

“26.205 Systemen voor bewustmaking van en waarschuwing voor runway overrun

- a) Exploitanten van grote vliegtuigen die worden gebruikt voor commercieel luchtvervoer zien erop toe dat elk vliegtuig waarvan het individueel luchtwaardigheidscertificaat op of na 1 januari 2025 is afgegeven, is uitgerust met een systeem voor bewustmaking van en waarschuwing voor runway overrun.
 - b) Dit systeem moet zo zijn ontworpen dat het risico op een longitudinale runway excursion tijdens de landing wordt beperkt door, tijdens de vlucht en op de grond, een alarmsignaal te geven aan de bemanning wanneer het vliegtuig het risico loopt niet te kunnen stoppen binnen de beschikbare afstand tot het einde van de baan.”.
- 6) De volgende punten 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 en 26.370 worden ingevoegd:

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

- a) Een houder van een typecertificaat (TC) of een beperkt TC voor een groot vliegtuig met schroefturbinemotoren, gecertificeerd op of na 1 januari 1958, waarvan de aanvraag voor het TC is ingediend vóór 1 januari 2019, moet een programma voor blijvende structurele integriteit opstellen voor verouderende vliegtuigstructuren, dat moet voldoen aan de eisen van de punten 26.301 tot en met 26.309.
- b) Het bepaalde onder a) is niet van toepassing op een vliegtuigmodel waarvoor een typecertificaat is afgegeven vóór 26 februari 2021 en dat voldoet aan alle onderstaande voorwaarden:
 - i) het is opgenomen in tabel A.1 van aanhangsel 1 van deze bijlage;
 - ii) het wordt niet meer geëxploiteerd na 26 februari 2021;
 - iii) het is niet gecertificeerd voor het uitvoeren van civiele vluchten met lading of passagiers;
 - iv) het beschikt over een beperkt TC dat is afgegeven vóór 26 februari 2021, overeenkomstig de schadetolerantievereisten, voor zover het niet voor meer dan 75 % van zijn ontwerpdoelstellingen wordt geëxploiteerd en voornamelijk wordt gebruikt ter ondersteuning van de productie van de houder van de goedkeuring;
 - v) het is gecertificeerd met een beperkte TC en hoofdzakelijk is ontworpen voor brandbestrijding.

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

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

26.301 Nalevingsplan voor houders van (R)TC

- a) Een houder van een typecertificaat (TC) of een beperkt TC voor een groot vliegtuig met schroefturbinemotoren, gecertificeerd op of na 1 januari 1958, waarvan de aanvraag voor het TC is ingediend vóór 1 januari 2019, moet:
 - i) een nalevingsplan voor blijvende structurele integriteit opstellen, waarin beschreven is hoe de naleving van de eisen van de punten 26.302 tot en met 26.309 zal worden aangetoond;
 - ii) het onder i) bedoelde nalevingsplan voor blijvende structurele integriteit vóór 27 mei 2021 ter goedkeuring bij het Agentschap indienen.
- b) Een in artikel 1, lid 2, onder c), bedoelde aanvrager van een TC of beperkt TC moet:
 - i) een nalevingsplan voor blijvende structurele integriteit opstellen, waarin beschreven is hoe de naleving van de eisen van de punten 26.303 tot en met 26.306 zal worden aangetoond;
 - ii) het in punt i) bedoelde nalevingsplan voor blijvende structurele integriteit vóór 27 mei 2021 of vóór de afgifte van het certificaat, als dit later is, ter goedkeuring bij het Agentschap indienen.

26.302 Beoordeling van de vermoeiings- en schadetolerantie

- a) Een houder van een typecertificaat (TC) of een beperkt TC voor een groot vliegtuig met schroefturbinemotoren, gecertificeerd voor het vervoer van dertig passagiers of meer of met een laadvermogen van 3 402 kg (7 500 lbs) of meer, dat op of na 1 januari 1958 is gecertificeerd en waarvoor de aanvraag van het TC vóór 1 januari 2019 is ingediend, moet een beoordeling van de vermoeiings- en schadetolerantie van de vliegtuigstructuur uitvoeren en een inspectie van de schadetolerantie (DTI) verrichten teneinde catastrofale defecten ten gevolge van vermoeiing te voorkomen gedurende de volledige operationele levensduur van het vliegtuig.
- b) Tenzij de documentatie waarin de onder a) bedoelde DTI wordt beschreven, reeds is goedgekeurd door het Agentschap overeenkomstig bijlage I (Deel-21) van Verordening (EU) nr. 748/2012, moet de houder van een TC of beperkt TC die documentatie vóór 26 februari 2023 ter goedkeuring bij het Agentschap indienen.

26.303 Beperkte geldigheid

- a) Een houder van een typecertificaat (TC) of een beperkt TC voor een groot vliegtuig met schroefturbinemotoren dat op of na 1 januari 1958 is gecertificeerd en waarvoor de aanvraag van het TC vóór 1 januari 2019 is ingediend, gecertificeerd met een maximaal startgewicht (MTOW) van meer dan 34 019 kg (75 000 lbs), moet:
 - i) een geldigheidslimiet (LOV) vaststellen en die LOV opnemen in een gewijzigde luchtwaardigheidsbeperking (ALS);
 - ii) bestaande en nieuwe onderhoudswerkzaamheden identificeren waarvan de LOV afhankelijk is, en de dienstinformatie opstellen die exploitanten nodig hebben om die onderhoudswerkzaamheden uit te voeren, alsook de dienstinformatie voor de onderhoudswerkzaamheden bij het Agentschap indienen overeenkomstig een bindend tijdschema dat met het Agentschap is overeengekomen.

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

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

- b) De houder van het typecertificaat (TC) of beperkt TC dient de overeenkomstig punt a) vastgestelde LOV en de wijziging van de in dat punt bedoelde ALS samen met het bindende tijdschema ter goedkeuring in bij het Agentschap, vóór de in punten i), ii) en iii) vastgestelde termijnen:
 - i) 26 augustus 2022 voor vermoeiingskritieke structuren met een certificeringsbasis die geen beoordeling van de schadetolerantie omvat;
 - ii) 26 februari 2026 voor vliegtuigstructuren die grootschalige vermoeiingstests ondergaan op de toepassingsdatum van deze wijzigingsverordening;
 - iii) 26 februari 2025 voor alle andere vliegtuigstructuren.
- c) Een aanvrager van een TC of een beperkt TC, zoals bedoeld in artikel 1, lid 2, onder c), voor een groot vliegtuig met schroefturbinemotoren met een maximaal startgewicht (MTOW) van meer dan 34 019 kg (75 000 lbs), moet:
 - i) een limiet voor de geldigheid (LOV) vaststellen en die LOV opnemen in de ALS;
 - ii) bestaande en nieuwe onderhoudswerkzaamheden identificeren waarvan de LOV afhankelijk is, en de dienstinformatie opstellen die exploitanten nodig hebben om die onderhoudswerkzaamheden uit te voeren, alsook de dienstinformatie voor de onderhoudswerkzaamheden bij het Agentschap indienen overeenkomstig een bindend tijdschema dat met het Agentschap is overeengekomen.
- d) De aanvrager van een TC of een beperkt TC als bedoeld in artikel 1, lid 2, onder c), dient de overeenkomstig punt c) vastgestelde LOV en de in dat punt bedoelde ALS samen met het bindende tijdschema ter goedkeuring in bij het Agentschap.
- e) De volgende uiterste termijnen gelden voor de onder d) bedoelde verplichtingen:
 - i) vóór de door het Agentschap goedgekeurde datum in het plan van de aanvrager voor het voltooien van de tests en analyses van een vliegtuigstructuur die nieuwe grootschalige vermoeiingstests vereist om de LOV te kunnen vaststellen;
 - ii) vóór 26 februari 2025 voor alle andere vliegtuigstructuren.

26.304 Programma voor de preventie en bestrijding van corrosie

- a) Een houder van een typecertificaat (TC) of een beperkt TC voor een groot vliegtuig met schroefturbinemotoren, gecertificeerd op of na 1 januari 1958, waarvan de aanvraag voor het TC is ingediend vóór 1 januari 2019, moet een basisprogramma voor de preventie en bestrijding van corrosie (CPCP) opstellen.
- b) Tenzij het onder a) bedoelde basis-CPCP reeds door het Agentschap is goedgekeurd overeenkomstig punt 21.A.3B, onder c), punt 1, van bijlage 1 bij Verordening (EU) nr. 748/2012 of in een door het Agentschap goedgekeurd verslag van de raad voor onderhoudsbeoordeling (Maintenance Review Board, MRBR), moet de houder van een typecertificaat (TC) of beperkt TC het CPCP vóór 26 februari 2023 ter goedkeuring bij het Agentschap indienen.
- c) Een aanvrager van een TC of een beperkt TC, zoals bedoeld in artikel 1, lid 2, onder c), voor een groot vliegtuig met schroefturbinemotoren, moet een basisprogramma voor de preventie en bestrijding van corrosie (CPCP) opstellen alvorens het TC wordt afgegeven.

26.305 Geldigheid van het programma voor blijvende structurele integriteit

- a) Een houder van een typecertificaat (TC) of een beperkt TC voor een groot vliegtuig met schroefturbinemotoren, gecertificeerd op of na 1 januari 1958, waarvan de aanvraag voor het TC is ingediend vóór 1 januari 2019, moet een proces vaststellen en toepassen dat garandeert dat het programma voor blijvende structurele integriteit geldig blijft gedurende de volledige levensduur van het vliegtuig, rekening houdende met de ervaring met de dienstverlening en de huidige activiteiten.
- b) De houder van een typecertificaat (TC) of een beperkt TC moet vóór 26 februari 2023 een beschrijving van het onder a) bedoelde proces ter goedkeuring bij het Agentschap indienen. De houder van een typecertificaat (TC) of een beperkt TC moet het proces binnen zes maanden na de goedkeuring ervan door het Agentschap toepassen.
- c) Een aanvrager van een TC of beperkt TC, zoals bedoeld in artikel 1, lid 2, onder c), voor een groot vliegtuig met schroefturbinemotoren, moet een proces vaststellen en toepassen dat garandeert dat het programma voor blijvende structurele integriteit geldig blijft gedurende de volledige levensduur van het vliegtuig, rekening houdende met de ervaring met de dienstverlening en de huidige activiteiten. Hij dient vóór 26 februari 2023 of vóór de afgifte van het certificaat, als dit later is, een beschrijving van het proces ter goedkeuring in bij het Agentschap en past het proces binnen zes maanden na de goedkeuring ervan door het Agentschap toe.

26.306 Vermoeiingskritieke basisstructuur

- a) Een houder van een typecertificaat (TC) of een beperkt TC voor een groot vliegtuig met schroefturbinemotoren, gecertificeerd voor het vervoer van dertig passagiers of meer of met een laadvermogen van 3 402 kg (7 500 lbs) of meer, dat op of na 1 januari 1958 is gecertificeerd en waarvoor de aanvraag van het TC vóór 1 januari 2019 is ingediend, moet de vermoeiingskritieke basisstructuren voor alle in het TC of beperkt TC opgenomen varianten en afgeleiden van vliegtuigmodellen identificeren en vermelden.
- b) De houder van een typecertificaat (TC) of een beperkt TC dient de lijst van de onder a) bedoelde structuren vóór 26 augustus 2021 ter goedkeuring in bij het Agentschap.
- c) Na goedkeuring van de onder a) bedoelde lijst door het Agentschap stelt de houder van een typecertificaat (TC) of beperkt TC deze ter beschikking van de exploitanten en personen die moeten voldoen aan de punten 26.330 en 26.370.
- d) Een aanvrager van een TC of een beperkt TC, als bedoeld in artikel 1, lid 2, onder c), voor een groot vliegtuig met schroefturbinemotoren, dat moet worden gecertificeerd voor het vervoer van dertig passagiers of meer of met een laadvermogen van 3 402 kg (7 500 lbs) of meer, moet de vermoeiingskritieke basisstructuren voor alle in het TC of beperkt TC opgenomen varianten en afgeleiden van de vliegtuigmodellen identificeren en vermelden. Hij dient de lijst van deze structuren vóór 26 augustus 2021 of vóór de afgifte van het certificaat, als dit later is, ter goedkeuring in bij het Agentschap.
- e) Na goedkeuring van de onder d) bedoelde lijst door het Agentschap stelt de aanvrager van een TC of beperkt TC, zoals bedoeld in artikel 1, lid 2, onder c), deze ter beschikking van de exploitanten en personen die moeten voldoen aan punt 26.370.

26.307 Gegevens over schadetolerantie voor bestaande wijzigingen van vermoeiingskritieke structuren

- a) Een houder van een typecertificaat (TC) of beperkt TC voor een groot vliegtuig met schroefturbinemotoren, dat op of na 1 januari 1958 is gecertificeerd voor het vervoer van dertig passagiers of meer, of met een laadvermogen van 3 402 kg (7 500 lbs) of meer, moet, voor wijzigingen van vermoeiingskritieke structuren die bestaan op 26 februari 2021:
 - i) de bestaande wijzigingen van het ontwerp beoordelen en alle wijzigingen identificeren die gevolgen hebben voor overeenkomstig punt 26.306 geïdentificeerde vermoeiingskritieke structuren;

- ii) voor elke overeenkomstig punt a), i), vastgestelde wijziging, alle bijbehorende gewijzigde vermoeiingskritieke structuren identificeren;
 - iii) voor elke overeenkomstig punt a), i), vastgestelde wijziging, een beoordeling van de schadetolerantie uitvoeren en de bijbehorende schadetolerantie-inspecties vaststellen en documenteren.
- b) De houder van een typecertificaat (TC) of een beperkt TC dient de overeenkomstig punt a), ii), opgestelde lijst van alle gewijzigde vermoeiingskritieke structuren vóór 26 februari 2022 ter goedkeuring in bij het Agentschap.
 - c) De houder van een typecertificaat (TC) of beperkt TC dient de schadetolerantiegegevens, met inbegrip van schadetolerantie-inspecties, die voortvloeien uit de overeenkomstig punt a), iii), uitgevoerde beoordeling vóór 26 augustus 2022 ter goedkeuring in bij het Agentschap.
 - d) Na goedkeuring van de onder b) bedoelde lijst van gewijzigde vermoeiingskritieke structuren door het Agentschap stelt de houder van een typecertificaat (TC) of beperkt TC deze ter beschikking van de exploitanten en personen die moeten voldoen aan de punten 26.330 en 26.370.

26.308 Schadetolerantie voor bestaande reparaties aan vermoeiingskritieke structuren

- a) Een houder van een typecertificaat (TC) of beperkt TC voor een groot vliegtuig met schroefturbinemotoren, dat op of na 1 januari 1958 is gecertificeerd voor het vervoer van dertig passagiers of meer, of met een laadvermogen van 3 402 kg (7 500 lbs) of meer, moet, voor gepubliceerde wijzigingen die bestaan 26 februari 2021:
 - i) de reparatiegegevens beoordelen en elke in die gegevens gespecificeerde reparatie die gevolgen heeft voor de overeenkomstig punt 26.306, onder a), en punt 26.307, onder a), ii), geïdentificeerde vermoeiingskritieke basisstructuur en vermoeiingskritieke gewijzigde structuur identificeren;
 - ii) een schadetolerantiebeoordeling uitvoeren voor elke overeenkomstig punt a), i), geïdentificeerde reparatie, tenzij dit al eerder is gedaan.
- b) De houder van een typecertificaat (TC) of beperkt TC dient de schadetolerantiegegevens, met inbegrip van de inspectie van de schadetolerantie, die voortvloeien uit de overeenkomstig punt a), ii), uitgevoerde evaluatie vóór 26 mei 2022 ter goedkeuring in bij het Agentschap, tenzij ze al vóór 26 augustus 2022 zijn goedgekeurd overeenkomstig punt 21.A.435, onder b), punt 2, van bijlage I (Deel-21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012.

26.309 Richtsnoeren voor de beoordeling van reparaties

- a) Een houder van een typecertificaat (TC) of beperkt TC voor een groot vliegtuig met schroefturbinemotoren, dat op of na 1 januari 1958 is gecertificeerd voor het vervoer van dertig passagiers of meer, of met een laadvermogen van 3 402 kg (7 500 lbs) of meer, en waarvoor het TC of beperkt TC vóór 11 januari 2008 is afgegeven, moet richtsnoeren voor de beoordeling van reparaties opstellen, teneinde:
 - i) een proces vast te stellen voor het uitvoeren van onderzoeken van betrokken vliegtuigen, dat het mogelijk maakt alle bestaande reparaties die gevolgen hebben voor de overeenkomstig punt 26.306, onder a), en punt 26.307, onder a), ii), geïdentificeerde vermoeiingskritieke structuren te identificeren en te documenteren;
 - ii) een proces vast te stellen dat exploitanten in staat stelt een inspectie van de schadetolerantie te verkrijgen voor overeenkomstig punt a), i), geïdentificeerde reparaties;
 - iii) een uitvoeringsschema vast te stellen dat voorziet in termijnen voor het uitvoeren van onderzoeken van vliegtuigen, het verkrijgen van inspecties van de schadetolerantie en het opnemen van die inspecties in het onderhoudsprogramma van de exploitant van het vliegtuig.
- b) De houder van een TC of beperkt TC dient de overeenkomstig punt a) opgestelde richtsnoeren voor het beoordelen van reparaties vóór 26 februari 2023 ter goedkeuring in bij het Agentschap.

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

- a) Een houder van een vóór 26 februari 2021 afgegeven STC voor een belangrijke wijziging, of een houder van een overeenkomstig artikel 4 van Verordening (EU) nr. 748/2012 goedgekeurd geachte belangrijke wijziging voor grote vliegtuigen die op of na 1 januari 1958 zijn gecertificeerd voor het vervoer van dertig passagiers of meer, of met een laadvermogen van 3 402 kg (7 500 lbs) of meer, ondersteunt exploitanten die aan punt 26.370, onder a), ii), moeten voldoen door de nadelige gevolgen van die wijzigingen voor de vliegtuigstructuur aan te pakken en moeten voldoen aan de eisen van de punten 26.331 tot en met 26.334.

- b) Punt a) is niet van toepassing op belangrijke wijzigingen en reparaties van een vliegtuigmodel dat voor het eerst is gecertificeerd vóór 26 februari 2021, als dat vliegtuigmodel aan alle onderstaande voorwaarden voldoet:
- i) het is opgenomen in tabel A.1 van aanhangsel 1;
 - ii) er worden geen vluchten meer mee uitgevoerd na 26 februari 2021;
 - iii) het is niet gecertificeerd voor het uitvoeren van civiele vluchten met lading of passagiers;
 - iv) het beschikt over een beperkt TC en is gecertificeerd overeenkomstig de schadetolerantievereisten, voor zover het niet voor meer dan 75 % van zijn ontwerpdoelstellingen wordt geëxploiteerd en voornamelijk wordt gebruikt ter ondersteuning van de productie van de houder van het beperkt TC;
 - v) het is gecertificeerd met een beperkt TC en is hoofdzakelijk ontworpen voor brandbestrijding.
- c) Het bepaalde onder a) is niet van toepassing op belangrijke wijzigingen en reparaties van een vliegtuig dat voor het eerst is gecertificeerd vóór 26 februari 2021 als de wijzigingen of reparaties niet zijn en niet zullen worden toegepast op een vliegtuig dat operationeel is op of na 26 augustus 2022.
- d) De onder b), ii) tot en met v), en onder c) vermelde uitzonderingen zijn alleen van toepassing nadat de houder van de goedkeuring van de wijziging een lijst wijzigingen die gevolgen hebben voor de vermoeiingskritieke basisstructuur, samen met informatie ter ondersteuning van de redenen waarom elke wijziging is opgenomen in de lijst, vóór 26 februari 2022 ter goedkeuring indient bij het Agentschap.

26.331 Nalevingsplan voor houders van STC's

Een houder van een goedkeuring van een wijziging moet:

- a) een nalevingsplan opstellen dat beantwoordt aan de vereisten van de punten 26.332, 26.333 en 26.334;
- b) het onder a) bedoelde nalevingsplan vóór 25 augustus 2021 ter goedkeuring indienen bij het Agentschap.

26.332 Identificatie van wijzigingen die gevolgen hebben voor vermoeiingskritieke structuren

- a) Een houder van een goedkeuring van een wijziging moet:
 - i) de wijzigingen in kaart brengen en die wijzigingen identificeren die gevolgen hebben voor de vermoeiingskritieke basisstructuur;
 - ii) voor elke overeenkomstig punt a), i), vastgestelde wijziging alle bijbehorende gewijzigde vermoeiingskritieke structuren identificeren;
 - iii) de gepubliceerde reparaties die van invloed zijn op alle overeenkomstig punt a), i), geïdentificeerde wijzigingen identificeren.
- b) De houder van een op of na 1 september 2003 afgegeven goedkeuring van een wijziging stelt vóór 26 februari 2022 een lijst op van de overeenkomstig punt a), i) en ii), geïdentificeerde wijzigingen en gewijzigde vermoeiingskritieke structuren en stelt deze, na goedkeuring door het Agentschap, ter beschikking van personen en exploitanten die moeten voldoen aan punt b), ii), van punt 26.370.
- c) De houder van een vóór 1 september 2003 afgegeven goedkeuring van een wijziging moet:
 - i) vóór 26 februari 2022 een lijst van de overeenkomstig punt a), i), geïdentificeerde wijzigingen ter goedkeuring indienen bij het Agentschap;
 - ii) wanneer een exploitant die aan punt 26.370, onder a), ii), moet voldoen, verzoekt om goedkeuring van een wijziging, alle vermoeiingskritieke structuren die door de wijziging worden beïnvloed, identificeren en ophoofden en deze gegevens binnen twaalf maanden na het verzoek van de exploitant ter goedkeuring bij het Agentschap indienen;
 - iii) na goedkeuring van overeenkomstig punt c), i) en ii), ingediende gegevens, die gegevens ter beschikking stellen aan personen en exploitanten die moeten voldoen aan punt 26.370, onder b), ii).

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

- a) Een houder van een op of na 1 september 2003 afgegeven goedkeuring van een wijziging moet:
 - i) voor wijzigingen en gepubliceerde reparaties die overeenkomstig punt 26.332, onder a), i) en iii), zijn geïdentificeerd, een beoordeling van de schadetolerantie uitvoeren;
 - ii) de bijbehorende schadetolerantie-inspecties vaststellen en documenteren, tenzij dit reeds is gebeurd.

- b) De houder van een goedkeuring van een wijziging moet vóór 26 februari 2023 de uit de overeenkomstig punt a), i), uitgevoerde beoordeling van de schadetolerantie voortvloeiende schadetolerantiegegevens ter goedkeuring indienen bij het Agentschap, tenzij dit reeds is gebeurd overeenkomstig punt 21.B.111 van bijlage I (Deel-21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012.
- c) Voor wijzigingen waarvoor volgens de certificeringsbasis geen beoordeling van de schadetolerantie moest worden uitgevoerd, moet de onder a) bedoelde houder van een goedkeuring van een wijziging, bij wijze van uitzondering op punt b), de uit de overeenkomstig punt a), i), uitgevoerde beoordeling van de schadetolerantie voortvloeiende schadetolerantiegegevens binnen de laatste van de onderstaande termijnen ter goedkeuring bij het Agentschap indienen:
 - i) alvorens een vliegtuig waarop die wijziging is toegepast wordt geëxploiteerd overeenkomstig bijlage IV (Deel-CAT) van Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie *, of
 - ii) vóór 26 februari 2023.

26.334 Gegevens over schadetolerantie voor STC's en andere wijzigingen en reparaties van die wijzigingen die vóór 1 september 2003 zijn goedgekeurd

- a) Een houder van een vóór 1 september 2003 afgegeven goedkeuring van een wijziging moet:
 - i) voor wijzigingen en gepubliceerde reparaties die overeenkomstig punt 26.332, onder a), ii), zijn geïdentificeerd, een beoordeling van de schadetolerantie uitvoeren;
 - ii) de bijbehorende schadetolerantie-inspecties vaststellen en documenteren, tenzij dit reeds is gebeurd.
- b) De houder van een goedkeuring van een wijziging moet de uit de overeenkomstig punt a), i), uitgevoerde beoordeling van de schadetolerantie voortvloeiende schadetolerantiegegevens binnen de laatste van de onderstaande termijnen ter goedkeuring bij het Agentschap indienen:
 - i) alvorens een vliegtuig waarop die wijziging is toegepast wordt geëxploiteerd overeenkomstig bijlage IV (Deel-CAT) van Verordening (EU) nr. 965/2012, of
 - ii) vóór 26 februari 2023.

26.370 Taken in verband met blijvende luchtwaardigheid en onderhoudsprogramma van het luchtvaartuig

- a) Exploitanten of eigenaren van grote vliegtuigen met schroefturbinemotoren die op of na 1 januari 1958 zijn gecertificeerd, garanderen de blijvende luchtwaardigheid van verouderende vliegtuigstructuren door het in punt M. A.302 van bijlage I (Deel-M) van Verordening (EU) nr. 1321/2014 van de Commissie ** bedoelde onderhoudsprogramma voor luchtvaartuigen vast te stellen; dit programma omvat:
 - i) voor vliegtuigen die zijn gecertificeerd voor het vervoer van dertig passagiers of meer of met een laadvermogen van meer dan 3 402 kg (7 500 lbs), een goedgekeurd op schadetolerantie gebaseerd inspectieprogramma;
 - ii) voor vliegtuigen die overeenkomstig bijlage IV (Deel-CAT) bij Verordening (EU) nr. 965/2012 worden geëxploiteerd en zijn gecertificeerd voor het vervoer van dertig passagiers of meer of met een laadvermogen van meer dan 3 402 kg (7 500 lbs), een middel om de nadelige gevolgen aan te pakken die reparaties en wijzigingen kunnen hebben voor vermoeiingskritieke structuren en voor de in punt a), i), vermelde inspecties;
 - iii) voor vliegtuigen die zijn gecertificeerd met een maximaal startgewicht (MTOW) van meer dan 34 019 kg (75 000 lbs), een goedgekeurde LOV;
 - iv) een CPCP.
- b) De volgende uiterste termijnen gelden voor de onder a) bedoelde verplichting:
 - i) het onderhoudsprogramma van het luchtvaartuig wordt vóór 26 februari 2024 of alvorens het vliegtuig wordt geëxploiteerd, als dit later is, herzien om rekening te houden met de eisen van punt a), i), ii) en iv);
 - ii) het onderhoudsprogramma van het luchtvaartuig wordt vóór 26 augustus 2021 of zes maanden na de publicatie van de LOV of alvorens het vliegtuig wordt geëxploiteerd, als dit later is, herzien om rekening te houden met de eisen onder a), iii).
- c) Voor een vliegtuigmodel dat voor het eerst is gecertificeerd vóór 26 februari 2021 en:
 - i) dat niet meer wordt geëxploiteerd na 26 februari 2024, is punt a), i), ii) en iv), niet van toepassing;
 - ii) dat niet meer wordt geëxploiteerd na 26 augustus 2021, is punt a), iii), niet van toepassing;

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

* Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 296 van 25.10.2012, blz. 1).

** Verordening (EU) nr. 1321/2014 van de Commissie van 26 november 2014 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (PB L 362 van 17.12.2014, blz. 1).".

7) Het volgende aanhangsel 1 wordt toegevoegd:

"Aanhangsel 1

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

Tabel A.1

TC-houder	Type	Modellen	Bepalingen van bijlage I (Deel-26) die NIET van toepassing zijn
The Boeing Company	707	Alle	26.301 tot en met 26.334
The Boeing Company	720	Alle	26.301 tot en met 26.334
The Boeing Company	DC-10	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	26.301 tot en met 26.334
The Boeing Company	DC-8	Alle	26.301 tot en met 26.334
The Boeing Company	DC-9	DC-9-11, DC-9-12, DC-9-13, DC-9-14, DC-9-15, DC-9-15F, DC-9-21, DC-9-31, DC-9-32, DC-9-32 (VC-9C), DC-9-32F, DC-9-32F (C-9A, C-9B), DC- 9-33F, DC-9-34, DC-9-34F, DC- 9-41, DC-9-51	26.301 tot en met 26.334
The Boeing Company	MD-90	MD-90-30	26.301 tot en met 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F27	Mark 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700	26.301 tot en met 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Mark 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000	26.301 tot en met 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-159	G-159 (Gulfstream I)	26.301 tot en met 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-II_III_IV_V	G-1159A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	26.301 tot en met 26.334
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD	CONVAIR 340/440	440	26.301 tot en met 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 tot en met 26.334

TC-houder	Type	Modellen	Bepalingen van bijlage I (Deel-26) die NIET van toepassing zijn
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1329	Alle	26.301 tot en met 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	188	Alle	26.301 tot en met 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F, 382G	26.301 tot en met 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	Alle	26.301 tot en met 26.334
PT. DIRGANTARA INDONESIA	CN-235	Alle	26.301 tot en met 26.334
SABRELINER CORPORATION	NA-265	NA-265-65	26.301 tot en met 26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	26.301 tot en met 26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	Alle	26.301 tot en met 26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	26.301 tot en met 26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	26.301 tot en met 26.334"