

**KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2020/1159****av den 5 augusti 2020****om ändring av förordningarna (EU) nr 1321/2014 och (EU) 2015/640 vad gäller införandet av nya ytterligare luftvärdighetskrav**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91<sup>(1)</sup>, särskilt artikel 17.1 h, och

av följande skäl:

- (1) I enlighet med artikel 76.3 i förordning (EU) 2018/1139 utfärdar Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (nedan kallad *byrån*) certifieringsspecifikationer och uppdaterar dem regelbundet. Luftfartyg vars konstruktion redan har certifierats behöver emellertid inte uppfylla de uppdaterade certifieringsspecifikationerna när de tillverkas eller fortfarande används. För att upprätthålla en hög nivå av luftfartssäkerhetskrav och miljökrav i Europa bör det därför införas en skyldighet för sådana luftfartyg att uppfylla de ytterligare luftvärdighetskrav som inte var krav vid den tidpunkt då konstruktionen certifierades eftersom de inte ingick i de relevanta certifieringsspecifikationerna vid den tidpunkten. I kommissionens förordning (EU) 2015/640<sup>(2)</sup> fastställs sådana ytterligare luftvärdighetskrav. Den förordningen bör nu ändras för att lägga till nya krav för åldrande luftfartyg.
- (2) År 2007 utfärdade byrån godtagbara sätt att uppfylla kraven 20–20, som ger teknisk vägledning för utveckling av ett program för fortsatt strukturintegritet avsett att säkerställa driftsäkerheten hos åldrande luftfartyg under deras livslängd. På grund av den icke-bindande karaktären hos de godtagbara sätten att uppfylla kraven tillämpas den vägledningen eventuellt inte enhetligt i hela unionen. Följaktligen kan det för närvarande finnas stora luftfartyg i drift som har konstruerats, modifierats eller reparerats utan att det på ett effektivt sätt tagits hänsyn till skadetoleransutvärderingar, omfattande utmattningsskador och förebyggande av korrosion. Med målet att förebygga katastrofala fel på grund av utmattning, inklusive omfattande utmattning och korrosion, bör ytterligare luftvärdighetskrav för åldrande luftfartyg införas i förordning (EU) 2015/640.
- (3) Alla luftfartyg kan anses vara åldrande från den tidpunkt då de tillverkas. Ett luftfartygs åldrande beror på faktorer såsom ålder, antal flygcykler och antal flygtimmar. Enskilda luftfartygskomponenter åldras olika, och vissa av åldringsfaktorerna är utmattning genom repetitiva cykler, slitage, försämring och korrosion. Dessa faktorer kan förorsaka allvarliga säkerhetsproblem, om de inte hanteras på lämpligt sätt under luftfartygets hela livslängd. Erfarenheter från driften har visat att det råder behov av kontinuerligt uppdaterad kunskap om strukturintegriteten hos åldrande luftfartyg. Därför bör nya krav på att hålla kunskaper om åldringsfaktorer uppdaterade utifrån de erfarenheter som görs i realtid av driften och genom att använda moderna testnings- och analysverktyg införas i förordning (EU) 2015/640.
- (4) Dessa krav för åldrande luftfartyg bör säkerställa att innehavare av konstruktionsgodkännanden tar fram data och följer de förfaranden, instruktioner och bruksanvisningar som är nödvändiga för att förebygga fel i åldrande strukturer på grund av korrosion och utmattning och göra dem tillgängliga för operatörerna. För att åstadkomma detta bör innehavare av konstruktionsgodkännanden vara skyldiga att utveckla ett övergripande program för fortsatt strukturintegritet för luftfartygstypen och utvärdera befintliga ändringar och underlag för reparationer med avseende på skadetolerans. Samtidigt bör operatörerna vara skyldiga att ta med dessa data i sina underhållsprogram och samtidigt åtgärda de negativa effekterna av ändringarna och reparationerna på varje skrov och på dess tillhörande underhållskrav.

<sup>(1)</sup> EUT L 212, 22.8.2018, s. 1.

<sup>(2)</sup> Kommissionens förordning (EU) 2015/640 av den 23 april 2015 om ytterligare luftvärdighetsspecifikationer för en viss typ av drift och om ändring av förordning (EU) nr 965/2012 (EUT L 106, 24.4.2015, s. 18).

- (5) För att säkerställa att dessa data, förfaranden, instruktioner och bruksanvisningar, som tagits fram utifrån de nya kraven även används vid underhållet av stora flygplan, bör det i punkt M.A.302 i bilaga I till förordning (EU) nr 1321/2014 <sup>(3)</sup> hänvisas till de krav som införs i Del-26 i bilaga I till förordning (EU) 2015/640.
- (6) Hundratals stora flygplan försedda med gods- eller bagageutrymmen av klass D är för närvarande registrerade i medlemsstaterna. Risken för okontrollerbara bränder i denna typ av lastutrymmen anses hög, särskilt med tanke på att antalet litiumbatterier i gods- eller bagageutrymmena har ökat under de senaste åren, i kombination med den identifierade risken för termiska genombrott och efterföljande bränder kopplad till dessa batterier.
- (7) I september 2007 införde byrån nya konstruktionsstandarder som avskaffade gods- och bagageutrymmen av klass D i certifieringsspecifikationerna för stora flygplan. De standarderna var avsedda att minska riskerna för skador eller dödsfall i händelse av brand i gods- eller bagageutrymmet under flygning, men de gäller bara stora flygplan som certifierats till följd av ansökningar inlämnade efter september 2007. Med tanke på att vissa stora flygplan eventuellt inte uppfyller dessa standarder och med vederbörlig hänsyn till arten av och risken vid drift av stora flygplan, bör dessa standarder nu gälla alla stora flygplan i drift som har certifierats av byrån.
- (8) Under de senaste årtiondena har avåkning av banan varit en av de största olycksorsakerna runt om i världen och utgjort en betydande risk för flygsäkerheten. I Easas årliga säkerhetsöversyn 2018 identifieras avåkning av bana som ett av de två viktigaste riskområdena. Avåkning av bana svarade vidare för 30 % av olyckorna utan dödlig utgång under samma period och för samma population. Antalet förekomster av avåkning av bana under landning har ökat i takt med trafikökningen. Eftersom flygtrafiken väntas öka överallt i världen, liksom i Europa, kan antalet avåkning av banan även väntas öka ytterligare om inga åtgärder vidtas.
- (9) I januari 2020 införde byrån nya konstruktionsstandarder för installation av system till stöd för flygbesättnings beslutsfattande under inflygning och landning. Dessa standarder är avsedda att minska riskerna för avåkning av banan under landning. Med vederbörlig hänsyn till arten av och risken vid drift av stora flygplan bör dessa nya standarder nu gälla alla stora flygplan i drift som har certifierats av byrån.
- (10) Kommissionens förordningar (EU) nr 1321/2014 och (EU) 2015/640 bör därför ändras i enlighet med detta. Med hänsyn till det pågående COVID-19-utbrottet har en övergångsperiod införts för att undvika en ytterligare börda för industrin under denna kris och för att underlätta efterlevnaden av de nya regler och förfaranden som införs genom denna förordning.
- (11) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning grundas på yttrandena nr 12/2016 <sup>(4)</sup> och nr 04/2019 <sup>(5)</sup>, som byrån utfärdat i enlighet med artikel 76.1 i förordning (EU) 2018/1139.
- (12) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som avses i artikel 127.3 i förordning (EU) 2018/1139.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

Bilaga I (Del-M) till direktiv (EU) 1321/2014 ska ändras i enlighet med bilaga I till denna förordning.

<sup>(3)</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014 av den 26 november 2014 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och anordningar och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (EUT L 362, 17.12.2014, s. 1).

<sup>(4)</sup> Yttrande 12/2016: Åldrande flygplans strukturer.

<sup>(5)</sup> Yttrande 04/2019: Minskning av avåkning av bana och utrymmen av klass D

## Artikel 2

Förordning (EU) 2015/640 ska ändras på följande sätt:

(1) Artikel 1 ska ersättas med följande:

”Artikel 1

**Syfte och tillämpningsområde**

1. Genom denna förordning fastställs gemensamma ytterligare luftvärdighetsspecifikationer avseende fortsatt luftvärdighet och förbättrad säkerhet för luftfartyg.
2. Denna förordning gäller för
  - a) operatörer av
    - i) luftfartyg som är registrerade i en medlemsstat,
    - ii) luftfartyg som är registrerade i ett tredjeland och används av en operatör som står under tillsyn av en medlemsstat,
  - b) innehavare av ett typcertifikat, begränsat typcertifikat, kompletterande typcertifikat eller ett godkännande av ändring och underlag för reparation som godkänts av byrån i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 \* eller anses ha utfärdats i enlighet med artikel 3 den förordningen,
  - c) sökandena till ett typcertifikat eller begränsat typcertifikat för ett stort turbinmotordrivet flygplan, för vilket ansökan lämnades in före den 1 januari 2019, och vars certifikat utfärdades efter den 26 augusti 2020 när så anges i bilaga I (Del-26).

\* Kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 av den 3 augusti 2012 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och anordningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer (EUT L 224, 21.8.2012, s. 1).”

(2) I artikel 2 ska följande led läggas till som led e-o:

- e) *giltighetsgräns*: i en kontext av tekniska data till stöd för det strukturella underhållsprogrammet, en tidsperiod, som anges som ett antal ackumulerade flygcyklar eller flygtimmar eller båda, under vilken det styrks att omfattande utmattningsskada inte kommer att uppstå i flygplanet.
- f) *avsnitt om luftvärdighetsbegränsningar*: ett avsnitt i instruktionerna för fortsatt luftvärdighet, enligt kraven i punkterna 21.A.61, 21.A.107 och 21.A.120A i bilaga I (Del 21) till förordning (EU) nr 748/2012, som innehåller luftvärdighetsbegränsningar, där varje obligatorisk ersättningsperiod, inspektionsintervall och därmed sammanhängande inspektionsförfarande anges.
- g) *program för förebyggande och kontroll av korrosion*: ett dokument som avspeglar en systematisk strategi för att förebygga och kontrollera korrosion i ett flygplans primärstruktur, bestående av grundläggande uppgifter avseende korrosion, inklusive inspektioner, områden som omfattas av uppgifterna, definierade korrosionsnivåer och tidsperioder för uppfyllande av kraven (tröskelvärde för genomförande och repetitionsintervall). Ett grundläggande program för förebyggande och kontroll av korrosion upprättas av innehavaren av typcertifikatet, som varje operatör kan anpassa för att inom ramen för sitt underhållsprogram skapa ett grundläggande program för förebyggande och kontroll av korrosion som är specifikt för sin verksamhet.
- h) *omfattande utmattningsskada*: en samtidig förekomst av sprickor på ett flertal ställen i ett flygplans struktur, vars storlek och antal gör att strukturen inte längre uppfyller den felsäkra hållfasthet eller återstående hållfasthet som används i certifieringen av den strukturen.
- i) *Grundstruktur*: den struktur som konstruerats enligt typcertifikatet för en flygplansmodell (det vill säga ”den levererade flygplansmodellens konfiguration”).
- j) *utmattningskritisk grundstruktur*: ett flygplans grundstruktur som av innehavaren av typcertifikatet klassificeras som utmattningskritisk struktur.
- k) *utmattningskritisk modifierad struktur*: varje utmattningskritisk struktur tillhörande ett flygplan som införs eller påverkas av en ändring av dess typkonstruktion och som ännu inte förtecknas som en del av den utmattningskritiska grundstrukturen.

- l) *skadetoleransutvärdering*: ett förfarande som medför att det fastställs underhållsåtgärder som är nödvändiga för att upptäcka eller utesluta utmattningskritisk sprickbildning som skulle kunna bidra till ett katastrofalt fel. När det görs en skadetoleransutvärdering av reparationer eller ändringar omfattar den en utvärdering av reparationen eller ändringen och den utmattningskritiska strukturen som påverkas av reparationen eller ändringen.
  - m) *skadetoleransinspektion*: ett krav på dokumenterad inspektion eller en annan underhållsåtgärd som utvecklats av innehavaren av ett typcertifikat eller begränsat typcertifikat som ett resultat av en skadetoleransutvärdering. En skadetoleransinspektion omfattar de områden som ska inspekteras, inspektionsmetoden, inspektionsförfarandet (inklusive de sekventiella inspektionsstegen och kriterierna för godkännande och avvisande), tröskelvärdet för inspektioner och alla repetitiva intervall som hör samman med de inspektionerna. I skadetoleransinspektioner kan också underhållsåtgärder såsom ersättning, reparation eller modifikation, anges.
  - n) *riktlinjer för utvärdering av reparationer*: ett förfarande som upprättas av innehavaren av typcertifikatet och som vägleder operatörerna när de upprättar skadetoleransinspektioner för reparationer som påverkar utmattningskritiska strukturer för att säkerställa fortsatt strukturintegritet hos alla relevanta reparationer.
  - o) *utmattningskritisk struktur*: en flygplansstruktur som är känslig för utmattningssprickor som kan leda till katastrofala fel på flygplanet.”
- (3) Bilaga I (Del-26) ska ändras i enlighet med bilaga II till denna förordning.

### Artikel 3

#### **Ikraftträdande och tillämpning**

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 26 februari 2021 med undantag för punkt 4 i bilaga II som ska tillämpas från och med den 26 augusti 2023.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 5 augusti 2020.

På kommissionens vägnar  
Ursula VON DER LEYEN  
Ordförande

*BILAGA I*

I punkt M.A.302 d i bilaga I (Del-M) till förordning (EU) nr 1321/2014 ska följande punkt läggas till som punkt 3:

”3) de tillämpliga bestämmelserna i bilaga I (Del-26) till förordning (EU) 2015/640.”

---

## BILAGA II

Bilaga I (Del-26) till förordning (EU) 2015/640 ska ändras på följande sätt:

1. Innehållsförteckningen ska ersättas med följande:

"BILAGA I

**DEL-26****YTTERLIGARE LUFTVÄRDIGHETSSPECIFIKATIONER FÖR DRIFTEN**

## INNEHÅLL

## KAPITEL A – ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

26.10 Behörig myndighet

26.20 Utrustning som är tillfälligt ur funktion

26.30 Styrkande av att kraven uppfylls

## KAPITEL B – STORA FLYGPLAN

26.50 Säten, liggplatser, säkerhetsbälten och axelremmar

26.60 Nödlandning – dynamiska förhållanden

26.100 Placering av nödutgångar

26.105 Tillträde till nödutgångar

26.110 Markeringar av nödutgångar

26.120 Invändig nödbelysning och handhavande av nödbelysning

26.150 Invändiga utrymmen

26.155 Lastutrymmesinlädnadens antändlighet

26.156 Material för värme- eller ljudisolering

26.157 Konvertering av lastutrymmen av klass D

26.160 Toaletternas brandskydd

26.170 Brandsläckare

26.200 Akustisk landställsvarning

26.205 Varningssystem för avåkning av rullbana???

26.250 Manövreringssystem för cockpitdörr – vid en enskild persons inkapacitet

26.300 Program för fortsatt strukturintegritet för åldrande flygplans strukturer – allmänna krav

26.301 Plan för uppfyllande av kraven för innehavare av (begränsade) typcertifikat

26.302 Utvärdering av utmattnings- och skadetolerans

26.303 Giltighetsgräns

26.304 Program för förebyggande och kontroll av korrosion

26.305 Giltighet hos programmet för fortsatt strukturintegritet

26.306 Utmattningskritisk grundstruktur

26.307 Skadetoleransdata för befintliga ändringar av utmattningskritisk struktur

26.308 Skadetoleransdata för befintliga reparationer av utmattningskritisk struktur

26.309 Riktlinjer för utvärdering av reparationer

26.330 Skadetoleransdata för befintliga kompletterande typcertifikat, andra befintliga större ändringar och befintliga reparationer som påverkar de ändringarna eller kompletterande typcertifikaten

26.331 Plan för uppfyllande av kraven för innehavare av kompletterande typcertifikat

- 26.332 Identifiering av ändringar som påverkar utmattningskritisk struktur
- 26.333 Skadetoleransdata för kompletterande typcertifikat och reparationer av dessa kompletterande typcertifikat som godkännts den 1 september 2003 eller senare
- 26.334 Skadetoleransdata för kompletterande typcertifikat och andra ändringar och reparationer av dessa ändringar godkända före den 1 september 2003
- 26.370 Arbetsuppgifter avseende fortsatt luftvärdighet samt underhållsprogram

#### KAPITEL C – STORA HELIKOPTRAR

#### 26.400 Brandsläckare

Tillägg I – Förteckning över flygplansmodeller som inte omfattas av vissa bestämmelser i bilaga I (Del-26)”

#### 2. Punkt 26.10 ska ersättas med följande:

##### ”26.10 Behörig myndighet

- a) Vid tillämpningen av denna bilaga ska den behöriga myndighet för vilken operatörerna ska styrka att luftfartyg, vars konstruktion redan har certifierats, uppfyller kraven i denna bilaga vara den myndighet som utses av den medlemsstat där operatören har sin huvudsakliga verksamhet.
- b) Vid tillämpningen av denna bilaga ska den behöriga myndighet för vilken innehavare av typcertifikat, begränsade typcertifikat, kompletterande typcertifikat, godkännanden av ändringar och godkännanden av underlag för reparationer ska styrka att de befintliga typcertifikaten, begränsade typcertifikaten, kompletterande typcertifikaten, ändringarna och underlagen för reparationer uppfyller kraven vara byrån.”

#### 3. Punkt 26.30 ska ändras på följande sätt:

##### a) Leden a och b ska ersättas med följande:

- ”a) Byrån ska, i enlighet med artikel 76.3 i förordning (EU) 2018/1139, utfärda certifieringsspecifikationer som en standardmetod för att styrka att kraven i denna bilaga uppfylls. Certifieringsspecifikationerna ska vara tillräckligt utförliga och specifika för att ange under vilka villkor som kraven i denna bilaga får styrkas.
- b) Operatörer och innehavare av ett typcertifikat, begränsat typcertifikat, kompletterande typcertifikat eller ett godkännande av ändring och underlag för reparation kan styrka att kraven i denna bilaga är uppfyllda genom att följa
  - i) de specifikationer som har utfärdats av byrån enligt led a i denna punkt eller likvärdiga certifieringsspecifikationer som har utfärdats av byrån enligt punkt 21.B.70 i bilaga I till förordning (EU) nr 748/2012, eller
  - ii) tekniska standarder som ger en säkerhetsnivå som är likvärdig med standarderna i dessa certifieringsspecifikationer.”

##### b) Följande led ska läggas till som led c:

- ”c) Innehavare av ett typcertifikat, ett begränsat typcertifikat, ett kompletterande typcertifikat eller ett godkännande av ändring och underlag för reparation ska göra alla ändringar av ”Instruktioner för fortsatt luftvärdighet” som krävs för att styrka att kraven i denna bilaga uppfylls tillgängliga för varje känd operatör av flygplanen. I denna förordning ska instruktionerna för fortsatt luftvärdighet även omfatta skadetoleransinspektioner (*damage tolerance inspections*, DTI), riktlinjer för utvärdering av reparationer (*repair evaluation guidelines*, REG), ett grundläggande program för förebyggande och kontroll av korrosion (*baseline corrosion prevention and control programme*, CPCP) och en förteckning över utmattningskritiska strukturer (*fatigue-critical structures*, FCS) och avsnitt om luftvärdighetsbegränsningar (*airworthiness limitation sections*, ALS).”

#### 4. Följande punkt ska införas som punkt 26.157:

##### ”26.157 Konvertering av lastutrymmen av klass D

Operatörer av stora flygplan som används vid kommersiell lufttransport och är typcertifierade den 1 januari 1958 eller senare ska säkerställa att

- a) för flygplan vars drift omfattar transport av passagerare, alla last- och bagageutrymmen av klass D, oavsett volym, uppfyller de certifieringsspecifikationer som gäller för ett lastutrymme av klass C,
- b) för flygplan vars drift endast omfattar transport av gods, varje lastutrymme av klass D, oavsett volym, uppfyller de certifieringsspecifikationer som gäller för ett lastutrymme av antingen klass C eller klass E.”

5. Följande punkt ska införas som punkt 26.205:

**”26.205 Varningssystem för avåkning av bana**

- a) Operatörer av stora flygplan som används vid kommersiell lufttransport ska säkerställa att alla flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades den 1 januari 2025 eller senare, är utrustade med ett varningssystem för avåkning vid banans kortsida.
  - b) Detta system ska utformas på ett sådant sätt att det går att minska risken för avåkning vid banans kortsida under landning genom att det ges en varning, under flygningen och på marken, till flygbesättningen när det råder risk att flygplanet inte kommer att kunna stanna inom den tillgängliga sträckan fram till banans kortsida.”
6. Följande punkter ska införas som punkterna 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 och 26.370:

**”26.300 Program för fortsatt strukturintegritet för åldrande flygplans strukturer – allmänna krav**

- a) En innehavare av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat för ett stort turbinmotor drivet flygplan som certifierats den 1 januari 1958 eller senare, för vilket ansökan om typcertifikat lämnades in före den 1 januari 2019, ska upprätta ett program för fortsatt strukturintegritet för åldrande flygplans strukturer, som ska uppfylla de krav som anges i punkterna 26.301–26.309.
- b) Led a ska inte tillämpas på en flygplansmodell vars typcertifikat utfärdades före den 26 februari 2021 och som uppfyller något av följande villkor:
  - i) Den förtecknas i tabell A.1 i tillägg 1 till denna bilaga.
  - ii) Den drivs inte längre efter den 26 februari 2021.
  - iii) Den har inte certifierats för att bedriva civil luftfart med nyttolast eller passagerare.
  - iv) Den har ett begränsat typcertifikat som utfärdats före den 26 februari 2021 i enlighet med skadetoleranskraven, förutsatt att driften inte överskrider 75 % av det driftmål som den konstruerats för och i första hand sker till stöd för godkännandeinnehavarnas tillverkningsverksamhet.
  - v) Den är certifierad med ett begränsat typcertifikat och är i första hand konstruerad för brandbekämpning.Undantagen i leden b ii–b v ska endast tillämpas efter det att innehavaren av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat till byrån före den 27 maj 2021 för godkännande lämnar in en förteckning som identifierar flygplanstypen och modellerna, varianterna eller serienumren samt information som styrker skälen till att flygplanet har upptagits i förteckningen.
- c) För en flygplansmodell vars första typcertifikat utfärdades före den 26 februari 2021 och för vilken en befintlig ändring eller reparation inte införts på något flygplan i drift den 26 februari 2022, ska leden a ii och a iii i punkt 26.307 och led a ii i punkt 26.308 inte tillämpas, om innehavaren av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat före den 26 februari 2022 lämnar in förteckningen över alla ändringar och reparationer till byrån för godkännande.

**26.301 Plan för uppfyllande av kraven för innehavare av (begränsade) typcertifikat**

- a) En innehavare av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat för ett stort turbinmotor drivet flygplan som certifierats den 1 januari 1958 eller senare, för vilket ansökan om typcertifikat lämnades in före den 1 januari 2019, ska
  - i) upprätta en plan för uppfyllande av kraven för fortsatt strukturintegritet som beskriver det planerade styrkandet av att de krav som anges i punkterna 26.302–26.309 uppfylls,
  - ii) lämna in den plan för uppfyllande av kraven för fortsatt strukturintegritet som avses i led i till byrån före den 27 maj 2021 för godkännande.
- b) En sökande till ett typcertifikat eller begränsat typcertifikat som avses i artikel 1.2 c ska
  - i) upprätta en plan för uppfyllande av kraven för fortsatt strukturintegritet som beskriver det planerade styrkandet av att de krav som anges i punkterna 26.303–26.306 uppfylls,
  - ii) lämna in den plan för uppfyllande av kraven för fortsatt strukturintegritet som avses i led i till byrån före den 27 maj 2021 eller, före utfärdandet av certifikatet, om det sker senare, för godkännande.



### 26.302 Utvärdering av utmattnings- och skadetolerans

- a) En innehavare av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat för ett stort turbinmotor drivet flygplan som certifierats för att medföra minst 30 passagerare, eller med en nyttolastkapacitet på 3 402 kg (7 500 lbs) eller mer, som certifierats den 1 januari 1958 eller senare, för vilket ansökan om typcertifikat lämnades in före den 1 januari 2019, ska göra en utvärdering av utmattnings- och skadetolerans hos flygplanets struktur och utveckla den skadetoleransinspektion som ska förhindra katastrofala fel på grund av utmattning under flygplanets livslängd.
- b) Om inte den dokumentation som beskriver den skadetoleransinspektion som anges i led a redan har godkänts av byrån i enlighet med bilaga I (Del 21) till förordning (EU) nr 748/2012, ska innehavaren av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat lämna in denna dokumentation till byrån före den 26 februari 2023 för godkännande.

### 26.303 Giltighetsgräns

- a) En innehavare av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat för ett stort turbinmotor drivet flygplan som certifierats den 1 januari 1958 eller senare, för vilket ansökan om ett typcertifikat lämnades in före den 1 januari 2019, som certifierats för en högsta tillåtna startvikt som överstiger 34 019 kg (75 000 lbs), ska
  - i) fastställa en giltighetsgräns och inkludera denna giltighetsgräns i ett ändrat avsnitt om luftvärdighetsbegränsningar,
  - ii) identifiera befintliga och nya underhållsåtgärder som giltighetsgränsen är beroende av och utveckla den serviceinformation som operatörerna behöver för att genomföra dessa underhållsåtgärder och lämna in serviceinformationen för underhållsåtgärderna till byrån i enlighet med en bindande tidsplan som överenskommit med byrån.

De konfigurationer av flygplans struktur som ska utvärderas för att fastställa giltighetsgränsen ska omfatta alla modellvariationer och modellerivat som godkänts inom ramen för typcertifikatet före den 26 februari 2021 och alla ändringar och utbyten på konfigurationerna av dessa flygplan som måste göras enligt ett luftvärdighetsdirektiv som utfärdats före den 26 februari 2021.

Genom undantag från led a ii ska en innehavare av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat för ett stort turbinmotor drivet flygplan inte behöva utarbeta och till byrån lämna in den serviceinformation för en underhållsåtgärd för en flygplansmodell som inte längre kommer att vara i drift efter den planerade tidpunkten för inlämnandet av den underhållsåtgärdens serviceinformation. För att detta undantag ska få verkan ska innehavaren av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat meddela byrån senast det datum då driften av flygplansmodellen upphörde.

- b) Innehavaren av typcertifikatet eller det begränsade typcertifikatet ska lämna in den giltighetsgräns som fastställts i enlighet med led a och den ändring av avsnittet om luftvärdighetsbegränsningar som avses i det ledet tillsammans med den bindande tidsplanen till byrån före de tidsfrister som fastställs i leden i–iii, för godkännande:
  - i) den 26 augusti 2022 för utmattningskritiska struktur med ett certifieringsunderlag som inte innehåller någon skadetoleransutvärdering.
  - ii) den 26 februari 2026 för flygplansstruktur som genomgår fullskalig utmattningstestning vid tidpunkten för denna ändringsförordnings tillämpningsdag.
  - iii) den 26 februari 2025 för alla andra flygplansstrukturer.
- c) En sökande till ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat enligt artikel 1.2 c för ett stort turbinmotor drivet flygplan vars högsta tillåtna startvikt överstiger 34 019 kg (75 000 lbs) ska
  - i) fastställa en giltighetsgräns och inkludera denna giltighetsgräns i avsnittet om luftvärdighetsbegränsningar,
  - ii) identifiera befintliga och nya underhållsåtgärder som giltighetsgränsen är beroende av och utveckla den serviceinformation som operatörerna behöver för att genomföra dessa underhållsåtgärder och lämna in serviceinformationen för underhållsåtgärderna till byrån i enlighet med en bindande tidsplan som överenskommit med byrån.
- d) En sökande till ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat enligt artikel 1.2 c ska lämna in den giltighetsgräns som fastställts i enlighet med led c och det avsnitt om luftvärdighetsbegränsningar som avses i det ledet tillsammans med den bindande tidsplanen till organet för godkännande.
- e) Följande tidsfrister ska gälla för de skyldigheter som avses i led d:
  - i) Före det datum som har godkänts av byrån i sökandens plan för att fullgöra tester och analyser av varje flygplansstruktur som kräver ny fullskalig utmattningstestning för fastställandet av giltighetsgränsen.
  - ii) Före den 26 februari 2025 för alla andra flygplansstrukturer.

**26.304 Program för förebyggande och kontroll av korrosion**

- a) En innehavare av ett typcertificat eller ett begränsat typcertifikat för ett stort turbinmotor drivet flygplan som certifierats den 1 januari 1958 eller senare, för vilket ansökan om typcertifikat lämnades in före den 1 januari 2019, ska upprätta ett grundläggande program för förebyggande och kontroll av korrosion.
- b) Om inte det grundläggande program för förebyggande och kontroll av korrosion som avses i led a redan har godkänts av byrån i enlighet med punkt 21.A.3B c 1 i bilaga 1 till förordning (EU) nr 748/2012 eller i en rapport som utfärdats av instansen för översyn av underhållet och godkänts av byrån, ska innehavaren av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat lämna in programmet för förebyggande och kontroll av korrosion till byrån före den 26 februari 2023 för godkännande.
- c) En sökande till ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat enligt artikel 1.2 c, för ett stort turbinmotor drivet flygplan ska upprätta ett grundläggande program för förebyggande och kontroll av korrosion innan typcertifikatet utfärdas.

**26.305 Giltighet hos programmet för fortsatt strukturintegritet**

- a) En innehavare av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat för ett stort turbinmotor drivet flygplan som certifierats den 1 januari 1958 eller senare, för vilket ansökan om typcertifikat lämnades in före den 1 januari 2019, ska upprätta och genomföra ett förfarande som säkerställer att programmet för fortsatt strukturintegritet förblir giltigt under flygplanets livslängd med beaktande av drifterfarenheter och den nuvarande verksamheten.
- b) Innehavaren av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat ska lämna in en beskrivning av det förfarande som avses i led a till byrån före den 26 februari 2023 för godkännande. Innehavaren av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat ska genomföra förfarandet inom sex månader efter det att det godkänts av byrån.
- c) En sökande till ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat enligt artikel 1.2 c för ett stort turbinmotor drivet flygplan, ska upprätta och genomföra ett förfarande som säkerställer att programmet för fortsatt strukturintegritet förblir giltigt under flygplanets livslängd, med beaktande av drifterfarenheter och den nuvarande verksamheten. Den ska lämna in en beskrivning av förfarandet till byrån före den 26 februari 2023 eller före utfärdandet av certifikatet, beroende på vad som inträffar senast, för godkännande och ska genomföra förfarandet inom sex månader efter det att det godkänts av byrån.

**26.306 Utmattningskritisk grundstruktur**

- a) En innehavare av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat för ett stort turbinmotor drivet flygplan som certifierats den 1 januari 1958 eller senare, för vilket ansökan om typcertifikat lämnades in före den 1 januari 2019, som certifierats för att medföra minst 30 passagerare, eller med en nyttolastkapacitet på 3 402 kg (7 500 lbs) eller mer, ska identifiera och förteckna de utmattningskritiska grundstrukturerna för alla de varianter och derivat av flygplansmodeller som ingår i typcertifikatet eller det begränsade typcertifikatet.
- b) Innehavaren av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat ska lämna in förteckningen över de strukturer som avses i led a till byrån före den 26 augusti 2021 för godkännande.
- c) När den förteckning som anges i led a har godkänts av byrån ska innehavaren av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat göra den tillgänglig för de operatörer och personer som ska uppfylla punkterna 26.330 och 26.370.
- d) En sökande till ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat enligt artikel 1.2 c, för ett stort turbinmotor drivet flygplan som ska certifieras för att medföra minst 30 passagerare, eller med en nyttolastkapacitet på 3 402 kg (7 500 lbs) eller mer, ska identifiera och förteckna de utmattningskritiska grundstrukturerna för alla de varianter och derivat av flygplansmodeller som ingår i typcertifikatet eller det begränsade typcertifikatet. Den ska lämna in förteckningen över dessa strukturer till byrån före den 26 augusti 2021 eller före utfärdandet av certifikatet, beroende på vad som inträffar senast, för godkännande.
- e) När den förteckning som anges i led d har godkänts av byrån ska sökanden till ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat enligt artikel 1.2 c göra den tillgänglig för de operatörer och personer som ska uppfylla punkt 26.370.

**26.307 Skadetoleransdata för befintliga ändringar av utmattningskritisk struktur**

- a) En innehavare av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat för ett stort turbinmotor drivet flygplan som certifierats den 1 januari 1958 eller senare certifierat för att medföra minst 30 passagerare, eller med en nyttolastkapacitet på 3 402 kg (7 500 lbs) eller mer, ska för befintliga ändringar och utmattningskritisk modifierad struktur den 26 februari 2021 ska
  - i) se över befintliga konstruktionsändringar (konstruktionsmodifikationer) och identifiera alla ändringar som påverkar de utmattningskritiska grundstrukturerna som identifieras i enlighet med punkt 26.306,

- ii) för varje ändring som identifieras i enlighet med led a i, identifiera all därmed sammanhängande utmattningskritisk modifierad struktur,
  - iii) för varje ändring som identifieras i enlighet med led a i, göra en skadetoleransutvärdering och fastställa och dokumentera de därmed sammanhängande skadetoleransinspektionerna,
- b) Innehavaren av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat ska lämna in förteckningen över alla de utmattningskritiska modifierade strukturer som identifieras i enlighet med led a ii till byrån före den 26 februari 2022 för godkännande.
  - c) Innehavaren av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat ska lämna in de skadetoleransdata, inbegripet skadetoleransinspektion, som följer av den utvärdering som gjorts i enlighet med led a iii till byrån före den 26 augusti 2022 för godkännande.
  - d) När den förteckning över utmattningskritiska modifierade strukturer som lämnats i enlighet med led b har godkänts av byrån, ska innehavaren av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat göra förteckningen tillgänglig för de operatörer och personer som ska uppfylla punkterna 26.330 och 26.370.

#### **26.308 Skadetoleransdata för befintliga reparationer av utmattningskritisk struktur**

- a) En innehavare av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat för ett stort turbinmotordrivet flygplan som är certifierat den 1 januari 1958 eller senare, certifierat för att medföra minst 30 passagerare, eller med en nyttolastkapacitet på 3 402 kg (7 500 lbs) eller mer, ska för befintliga offentliggjorda reparationer den 26 februari 2021 ska
  - i) se över reparationsdata och identifiera varje däri angiven reparation som påverkar den utmattningskritiska grundläggande struktur och den utmattningskritiska modifierade struktur som identifieras i enlighet med led a i punkt 26.306 respektive led a ii i punkt 26.307,
  - ii) göra en skadetoleransutvärdering för varje reparation som identifieras i enlighet med led a i, om detta inte redan gjorts.
- b) Innehavaren av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat ska lämna in de skadetoleransdata, inklusive skadetoleransinspektionen, som följer av den utvärdering som gjorts i enlighet med led a ii till byrån före den 26 maj 2022 för godkännande, om de inte redan har godkänts i enlighet med punkt 21.A.435 b 2 i bilaga I (Del 21) till förordning (EU) nr 748/2012, före den 26 augusti 2022.

#### **26.309 Riktlinjer för utvärdering av reparationer**

- a) En innehavare av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat för ett stort turbinmotordrivet flygplan som certifierats den 1 januari 1958 eller senare som certifierats för att medföra minst 30 passagerare, eller med en nyttolastkapacitet på 3 402 kg (7 500 lbs) eller mer, och för vilket typcertifikatet eller det begränsade typcertifikatet utfärdades före den 11 januari 2008, ska utarbeta riktlinjer för utvärdering av reparationer för att fastställa
  - i) ett förfarande för att genomföra undersökningar av berörda flygplan som gör det möjligt att identifiera och dokumentera alla befintliga reparationer som påverkar den utmattningskritiska struktur som identifieras i enlighet med led a i punkt 26.306 och led a ii i punkt 26.307,
  - ii) ett förfarande som gör det möjligt för operatörer att erhålla en skadetoleransinspektion för reparationer som identifieras i enlighet med led a i,
  - iii) en tidsplan för genomförandet som tillhandahåller tidsramar för genomförande av undersökningar av flygplan, erhållande av skadetoleransinspektioner och införlivande av skadetoleransinspektioner i flygplansoperatörens underhållsprogram.
- b) Innehavaren av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat ska lämna in de riktlinjer för utvärdering av reparationer som utarbetas i enlighet med led a till byrån före den 26 februari 2023 för godkännande.

#### **26.330 Skadetoleransdata för befintliga kompletterande typcertifikat, andra befintliga större ändringar och befintliga reparationer som påverkar de ändringarna eller kompletterande typcertifikaten**

- a) En innehavare av ett kompletterande typcertifikat som utfärdats före den 26 februari 2021 för en större ändring, eller en innehavare av en större ändring som har bedömts godkänd i enlighet med artikel 4 i förordning (EU) nr 748/2012, för stora flygplan som certifierats den 1 januari 1958 eller senare för att medföra minst 30 passagerare, eller har en nyttolastkapacitet på 3 402 kg (7 500 lbs) eller mer, ska stödja de operatörer som krävs för att uppfylla punkt 26.370 a ii genom att hantera de negativa effekterna av dessa ändringar och reparationer av dessa ändringar i flygplanets struktur och ska uppfylla de krav som anges i punkterna 26.331–26.334.

- b) Led a inte tillämpas på större ändringar och reparationer på en flygplansmodell som först certifierats före den 26 februari 2021 när den flygplansmodellen uppfyller något av följande villkor:
- Den förtecknas i tabell A.1 i tillägg 1.
  - Det drivs inte längre efter den 26 februari 2021.
  - Den har inte certifierats för att bedriva civil luftfart med nyttolast eller passagerare.
  - Den har ett begränsat typcertifikat och har certifierats i enlighet med skadetoleranskraven, förutsatt att driften inte överskrider 75 % av det driftmål som den konstruerats för och i första hand sker till stöd för godkännandehavarnas tillverkningsverksamhet.
  - Den är certifierad med ett begränsat typcertifikat och är i första hand konstruerad för brandbekämpning.
- c) Led a ska inte tillämpas på större ändringar och reparationer på ett flygplan som först certifierats före den 26 februari 2021 när ändringarna eller reparationen inte införts och inte kommer att införas på något flygplan i drift den 26 augusti 2022 eller senare.
- d) De undantag som anges i leden b ii–b v och c ska tillämpas endast efter det att innehavaren av ändringsgodkännandet lämnat in en förteckning över ändringar som påverkar en utmattningskritisk grundstruktur, tillsammans med information som styrker skälen till att varje ändring har införts i förteckningen, till byrån före den 26 februari 2022 för godkännande.

#### **26.331 Plan för uppfyllande av kraven för innehavare av kompletterande typcertifikat**

En innehavare av ett ändringsgodkännande ska

- upprätta en plan för uppfyllande av kraven avseende kraven i punkterna 26.332–26.334,
- överlämna den plan för uppfyllande av kraven som avses i led a till byrån före den 25 augusti 2021 för godkännande.

#### **26.332 Identifiering av ändringar som påverkar utmattningskritisk struktur**

- En innehavare av ett ändringsgodkännande ska
  - se över ändringarna och identifiera de ändringar som påverkar utmattningskritisk grundstruktur,
  - för varje ändring som identifieras i enlighet med led a i, identifiera all därmed sammanhängande utmattningskritisk modifierad struktur,
  - identifiera de offentliggjorda reparationer som påverkar varje ändring som identifierats i enlighet med led a i.
- Innehavaren av ett ändringsgodkännande som utfärdades den 1 september 2003 eller senare ska utarbeta och överlämna en förteckning över de ändringar och den utmattningskritiska modifierade struktur som identifieras i enlighet med leden a i och a ii till byrån före den 26 februari 2022 för godkännande, och, efter godkännande av byrån, göra förteckningen tillgänglig för de personer och operatörer som är skyldiga att uppfylla kraven i led b ii i punkt 26.370.
- Innehavaren av ett ändringsgodkännande som utfärdades före den 1 september 2003 ska
  - utveckla och lämna in en förteckning över de ändringar som identifieras i enlighet med led a i till byrån före den 26 februari 2022 för godkännande,
  - på begäran av en operatör som är skyldig att uppfylla kraven i punkt 26.370 a ii för en ändring, identifiera och förteckna all utmattningskritisk modifierad struktur som hänger samman med ändringen och lämna in dessa data till byrån inom 12 månader från operatörens begäran, för godkännande,
  - efter godkännande av alla data som lämnas in i enlighet med leden c i och c ii, göra dessa data tillgängliga för de personer och operatörer som är skyldiga att uppfylla kraven i led b ii i punkt 26.370.

#### **26.333 Skadetoleransdata för kompletterande typcertifikat och reparationer av dessa kompletterande typcertifikat som godkänts den 1 september 2003 eller senare**

- En innehavare av ett ändringsgodkännande som utfärdades den 1 september 2003 eller senare ska
  - för ändringar och offentliggjorda reparationer som identifieras i enlighet med led a i i punkt 26.332 och led a iii i punkt 26.332, göra en skadetoleransutvärdering,
  - fastställa och dokumentera den därmed sammanhängande skadetoleransinspektionen, om detta inte redan har gjorts.

- b) Innehavaren av ett ändringsgodkännande ska lämna in de skadetoleransdata som följer av den skadetoleransutvärdering som gjorts i enlighet med led a i till byrån före den 26 februari 2023 för godkännande, om den inte redan har godkänts i enlighet med punkt 21.B.111 i bilaga I (Del 21) till förordning (EU) nr 748/2012.
- c) Genom undantag från led b ska innehavaren av ett ändringsgodkännande som avses i led a, för ändringar för vilka inget krav på skadetoleransutvärdering finns enligt certifieringsgrunden, lämna in de skadetoleransdata som följer av den skadetoleransutvärdering som gjorts i enlighet med led a till byrån, inom följande tidsfrister, beroende på vad som inträffar senast, för godkännande:
  - i) Innan ett flygplan på vilket den ändringen har införts tas i drift i enlighet med bilaga IV (Del-CAT) till förordning (EU) nr 965/2012 \*. Eller
  - ii) före den 26 februari 2023.

#### **26.334 Skadetoleransdata för kompletterande typcertifikat och andra ändringar och reparationer av dessa ändringar godkända före den 1 september 2003**

- a) En innehavare av ett ändrat godkännande som utfärdats före den 1 september 2003 ska
  - i) för ändringar och offentliggjorda reparationer som identifieras i enlighet med led a i i punkt 26.332 och led a ii i punkt 26.332 göra en skadetoleransutvärdering,
  - ii) fastställa och dokumentera den därmed sammanhängande skadetoleransinspektionen, om detta inte redan har gjorts.
- b) Innehavaren av ett ändringsgodkännande ska lämna in de skadetoleransdata som följer av den utvärdering som gjorts i enlighet med led a i till byrån inom följande tidsfrister, beroende på vad som inträffar senast, för godkännande
  - i) innan ett flygplan på vilket den ändringen har införts tas i drift i enlighet med bilaga IV (Del-CAT) till förordning (EU) nr 965/2012, eller
  - ii) före den 26 februari 2023.

#### **26.370 Arbetsuppgifter avseende fortsatt luftvärdighet samt underhållsprogram**

- a) Operatörer eller ägare av turbinmotor drivna stora flygplan som certifierats den 1 januari 1958 eller senare ska säkerställa fortsatt luftvärdighet för åldrande flygplans strukturer genom att utarbeta det underhållsprogram som avses i punkt M.A.302 i bilaga I (Del-M) till kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014 \*\*, som ska omfatta följande:
  - i) För flygplan godkända för att medföra minst 30 passagerare, eller med en nyttolastkapacitet på mer än 3 402 kg (7 500 lbs), ett godkänt skadetoleransbaserat inspektionsprogram.
  - ii) För flygplan som drivs i enlighet med bilaga IV (Del-CAT) till förordning (EU) nr 965/2012 och som är certifierade för att medföra 30 passagerare eller mer eller med en nyttolastkapacitet som är högre än 3 402 kg (7 500 lbs), ett förfarande för att hantera de negativa effekter som reparationerna och modifieringarna kan ha på utmattningskritisk struktur och på de inspektioner som anges i led a i.
  - iii) För flygplan som certifierats för en högsta tillåtna startvikt som överstiger 34 019 kg (75 000 lbs), en godkänd giltighetsgräns.
  - iv) Ett program för förebyggande och kontroll av korrosion.
- b) Följande tidsfrister ska gälla för den skyldighet som anges i led a:
  - i) Underhållsprogrammet ska ses över för att uppfylla kraven i leden a i, a ii och a iv före den 26 februari 2024 eller innan flygplanet tas i drift, beroende på vad som inträffar senast.
  - ii) Underhållsprogrammet för luftfartyget ska revideras för att uppfylla kraven i led a iii före den 26 augusti 2021, eller sex månader efter offentliggörandet av giltighetsgränsen, eller innan flygplanet tas i drift, beroende på vad som inträffar senast.
- c) För en flygplansmodell som först certifierats före den 26 februari 2021 och
  - i) inte längre drivs efter den 26 februari 2024 ska leden a i, a ii och a iv inte tillämpas,
  - ii) inte längre drivs efter den 26 augusti 2021 ska led a iii inte tillämpas,

- iii) med ett begränsat typcertifikat som utfärdats före den 26 februari 2021 i enlighet med skadetoleranskraven, förutsatt att driften inte överskrider 75 % av det driftmål som den konstruerats för och i första hand sker till stöd för godkännandehavarnas tillverkningsverksamhet ska punkterna a i, a ii och a iv inte tillämpas,
- d) för en flygplansmodell med ett begränsat typcertifikat utfärdat före den 26 februari 2021 och vars främsta syfte är brandbekämpning ska punkterna a i och a ii inte tillämpas,

\* Förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1).

\*\* Kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014 av den 26 november 2014 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och anordningar och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (EUT L 362, 17.12.2014, s. 1)."

7. Följande tillägg ska läggas till som Tillägg 1:

"Tillägg 1

### Förteckning över flygplansmodeller som inte omfattas av vissa bestämmelser i bilaga I (Del-26)

Tabell A.1

Tabell	Typ	Modeller	Bestämmelser i bilaga I (Del-26) som INTE är tillämpliga
The Boeing Company	707	Alla	26.301–26.334
The Boeing Company	720	Alla	26.301–6.334
The Boeing Company	DC-10	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	26.301–26.334
The Boeing Company	DC-8	Alla	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
KELLOWNA 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

Tabell	Typ	Modeller	Bestämmelser i bilaga I (Del-26) som INTE är tillämpliga
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1329	Alla	26.301–26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	188	Alla	26.301–26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F, 382G	26.301–26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	Alla	26.301–26.334
PT. DIRGANTARA INDONESIA	CN-235	Alla	26.301–26.334
SASBRINER 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	Alla	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”