

**РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2020/1159 НА КОМИСИЯТА****от 5 август 2020 г. година****за изменение на регламенти (ЕС) № 1321/2014 и (ЕС) 2015/640 по отношение на въвеждането на нови допълнителни изисквания за летателна годност**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета <sup>(1)</sup>, и по-специално член 17, параграф 1, буква з) от него,

като има предвид, че:

- (1) Съгласно член 76, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2018/1139 Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз („Агенцията“) издава сертификационни спецификации („CS“) и редовно ги актуализира. Не се изисква обаче въздухоплавателно средство, чийто проект вече е бил сертифициран, да отговаря на актуализирана версия на сертификационните спецификации при производство или докато е в експлоатация. Следователно, за да се поддържа високо равнище на авиационната безопасност и на екологичните изисквания в Съюза, следва да се въведат разпоредби за съответствието на такива въздухоплавателни средства с допълнителни изисквания за летателна годност, които не са били включени в първоначалната сертификационна спецификация към момента на сертифициране на проекта. С Регламент (ЕС) 2015/640 на Комисията <sup>(2)</sup> се определят такива допълнителни изисквания за летателна годност. Посоченият регламент следва да бъде изменен, за да се добавят нови изисквания относно стареещите въздухоплавателни средства.
- (2) През 2007 г. Агенцията публикува приемливи начини за постигане на съответствие (АМС) 20-20, които предоставят технически насоки за разработване на програма за постоянна конструктивна цялост, чиято цел е да се гарантира безопасната експлоатация на стареещите въздухоплавателни средства през целия им експлоатационен срок. Поради необвързващия характер на АМС прилагането на тези насоки може да е непоследователно в рамките на Съюза. В резултат на това в момента в експлоатация може да има големи въздухоплавателни средства, които са проектирани, променени или ремонтирани, без да бъдат разгледани ефективно въпросите с оценките на устойчивостта при повреди, натрупване на повреди, дължащи се на умора на материала, и предотвратяването на корозия. С цел предотвратяване на катастрофални откази, дължащи се на умора на материала, включително натрупване на повреди, дължащи се на умора на материала и корозия, в Регламент (ЕС) 2015/640 следва да бъдат въведени допълнителни изисквания за летателната годност на стареещи въздухоплавателни средства.
- (3) Може да се счита, че всяко въздухоплавателно средство започва да старее от момента на своето производство. Старееенето на въздухоплавателното средство зависи от фактори като възрастта, броя на полетните цикли и броя на летателните часове. Отделните компоненти на въздухоплавателните средства стареят по различен начин, а някои от факторите за стареене са умората на материала, настъпила вследствие на повтарящи се цикли, износването, влошаването на състоянието и корозията. Тези фактори могат да породят сериозни опасения за безопасността, ако не се управляват правилно през целия жизнен цикъл на въздухоплавателното средство. Практическият опит показва, че е необходимо непрекъснато да се актуализират познанията относно конструктивната цялост на стареещите въздухоплавателни средства. Поради това в Регламент (ЕС) 2015/640 следва да бъдат въведени нови изисквания за актуализиране на познанията относно факторите за стареене въз основа на експлоатационния опит в реално време и с използването на съвременни инструменти за анализ и изпитване.
- (4) Тези изисквания за стареещите въздухоплавателни средства следва да гарантират, че притежателите на одобрение на проекта изготвят данните и следват процедурите, инструкциите и ръководствата, необходими за предотвратяване на конструктивните откази, свързани със стареенето, които се дължат на корозия и умора на материала, и ги предоставят на операторите. За да се постигне това, от притежателите на одобрение на проекта следва да се изисква да разработят цялостна програма за постоянна конструктивна цялост за типа въздухоплавателно средство и да оценят съществуващите промени и проекти за ремонти с оглед на устойчивостта при повреди. В същото време от операторите следва да се изисква да включват в програмата си за техническо обслужване горепосочените данни, като същевременно обърнат внимание на неблагоприятните въздействия от промените и ремонтите на всеки корпус и свързаните с него изисквания за техническо обслужване.

<sup>(1)</sup> ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1.

<sup>(2)</sup> Регламент (ЕС) 2015/640 на Комисията от 23 април 2015 г. относно допълнителни спецификации за летателна годност за даден тип експлоатация и за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 (ОВ L 106, 24.4.2015 г., стр. 18).

- (5) За да се гарантира, че въпросните данни, процедури, инструкции и ръководства, изготвени въз основа на новите изисквания, се използват и по отношение на техническото обслужване на големи самолети, точка М.А.302 от приложение I към Регламент (ЕС) № 1321/2014 <sup>(3)</sup> трябва да се позовава на изискванията, въведени в част 26 от приложение I към Регламент (ЕС) 2015/640.
- (6) В държавите членки понастоящем са регистрирани няколкостотин големи самолети с товарни или багажни отделения от клас D. Рискът от неконтролируеми пожари в този вид отделения се счита за висок, по-специално като се има предвид, че превозът на литиеви батерии в товарните или багажните отделения се е увеличил през последните години, заедно с установения риск от неконтролируемо прегряване и последващи пожари, свързан с тези батерии.
- (7) През септември 2007 г. Агенцията въведе нови стандарти за проектиране, с които се премахват товарните и багажните отделения от клас D от сертификационните спецификации за големите самолети. Тези стандарти са насочени към намаляване на риска от наранявания или смъртни случаи при пожар в товарното или багажното отделение по време на полет, но се прилагат само за големи самолети, сертифицирани въз основа на искания, отправени след септември 2007 г. Като се има предвид, че някои големи самолети може да не са в съответствие с посочените стандарти и като се отчетат естеството и рискът на операциите с големи самолети, тези стандарти следва да се прилагат сега за всички големи самолети, сертифицирани от Агенцията, които са в експлоатация.
- (8) През последните няколко десетилетия излизането извън границите на пистата за излитане и кацане (ПИК) е основен фактор, който допринася за произшествията в световен мащаб и представлява значителен риск за авиационната безопасност. Излизането извън границите на ПИК се определя като една от двете ключови области с най-висок риск в годишния преглед на безопасността за 2018 г. на ЕААБ. Освен това излизането извън границите на ПИК е причина за 30 % от произшествията с нелетален изход за същия период и за същата популация. Броят на случаите на излизане извън границите на ПИК по време на кацане се е увеличил съразмерно на нарастването на въздушното движение. Тъй като се очаква авиационният трафик да продължи да нараства както в световен мащаб, така и в Европа, ако не бъдат предприети действия, може да се очаква и броят на случаите на излизане извън границите на ПИК да продължи да нараства.
- (9) През януари 2020 г. Агенцията въведе нови стандарти за проектиране за монтиране на системи в помощ на летателните екипажи при вземането на решения при подхода за кацане и при кацане. Посочените стандарти целят намаляване на риска от излизане извън границите на ПИК по време на кацане. Като се отчетат естеството и рискът на операциите с големи самолети, тези стандарти следва да се прилагат сега за всички големи самолети, сертифицирани от Агенцията, които са в експлоатация.
- (10) Поради това регламенти (ЕС) № 1321/2014 и (ЕС) 2015/640 на Комисията следва да бъдат съответно изменени. Като се има предвид продължаващото разпространение на COVID-19, беше включен преходен период, за да се избегне допълнителната тежест за отрасъла по време на кризата и да се улесни спазването на новите правила и процедури, въведени с настоящия регламент.
- (11) Мерките, предвидени в настоящия регламент, се основават на Становище № 12/2016 <sup>(4)</sup> и Становище № 04/2019 <sup>(5)</sup>, издадени от Агенцията в съответствие с член 76, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1139.
- (12) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета по член 127, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2018/1139,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

#### Член 1

Приложение I (част М) към Регламент (ЕС) № 1321/2014 се изменя в съответствие с приложение I към настоящия регламент.

<sup>(3)</sup> Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията от 26 ноември 2014 г. относно поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства и относно одобряването на организациите и персонала, изпълняващи тези задачи (ОВ L 362, 17.12.2014 г., стр. 1).

<sup>(4)</sup> Становище № 12/2016: Стареещи конструкции на въздухоплавателни средства.

<sup>(5)</sup> Становище № 04/2019: Намаляване на броя на случаите на излизане извън границите на ПИК и отделенията от клас D.

## Член 2

Регламент (ЕС) 2015/640 се изменя, както следва:

(1) член 1 се заменя със следното:

„Член 1

**Предмет и обхват**

1. С настоящия регламент се определят общи допълнителни спецификации за летателна годност, свързани с поддържането на летателната годност и подобряването на безопасността на въздухоплавателните средства.
2. Настоящият регламент се прилага за:
  - а) оператори на:
    - i) въздухоплавателни средства, които са регистрирани в държава членка;
    - ii) въздухоплавателни средства, които са регистрирани в трета държава и се използват от оператор, върху чиято дейност упражнява надзор държава членка;
  - б) притежатели на типов сертификат, ограничен типов сертификат, допълнителен типов сертификат или одобрение на промяна и на проект за ремонт, одобрени от Агенцията в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията \* или считани за издадени в съответствие с член 3 от посочения регламент;
  - в) кандидатите за типов сертификат или ограничен типов сертификат за голям самолет с турбинни двигатели, подали заявление преди 1 януари 2019 г. и получили сертификат след 26 август 2020 г., когато е посочено в приложение I (част 26).

\* Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията от 3 август 2012 г. за определяне на правила за прилагане на сертифициране за летателна годност и за опазване на околната среда на въздухоплавателни средства и свързани с тях продукти, части и оборудване, както и за сертифициране на проектантски и производствени организации (ОВ L 224, 21.8.2012 г., стр. 1).“;

(2) в член 2 се добавят следните букви д)–о):

- д) „срок на валидност (LOV)“ в контекста на инженерните данни, които подкрепят програмата за структурно техническо обслужване, означава период от време, посочен като общ брой натрупани полетни цикли или летателни часове, или и двете, за чиято продължителност е доказано, че в самолета няма да настъпи натрупване на повреди, дължащи се на умора на материала;
- е) „раздел „Ограничаване на летателната годност“ (ALS)“ означава раздел в инструкциите за поддържане на летателната годност, както се изисква съгласно точки 21.A.61, 21.A.107 и 21.A.120A от приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012, който съдържа ограничения за летателната годност, с които се определя всеки задължителен срок за замяна, интервал на проверките и съответната процедура за проверка;
- ж) „програма за предотвратяване и контрол на корозията (СРСР)“ означава документ, който отразява систематичен подход за предотвратяване и контролиране на корозията в първичната конструкция на самолета, който се състои от основни задачи, свързани с корозията, включително проверки, зони, в които се изпълняват тези задачи, определени нива на корозия и време за осигуряване на съответствие (прагове за прилагане и интервали за повторение). Притежателят на типов сертификат изготвя базова СРСР, която може да бъде адаптирана от операторите за създаване на СРСР в тяхната програма за техническо обслужване, специфична за техните операции;
- з) „натрупване на повреди, дължащи се на умора на материала (WFD)“ означава едновременното наличие на пукнатини на няколко места в конструкцията на самолет, които са с такъв размер и брой, че конструкцията вече не отговаря на условията за безопасна здравина или остатъчна здравина, използвани за сертифициране на същата конструкция;
- и) „базова конструкция“ се отнася до конструкцията, която е проектирана съгласно типовия сертификат за този модел на самолет (т.е. „като конфигурация на модела на доставения самолет“);
- й) „базова конструкция от критично значение за умората на материала“ означава базовата конструкция на самолет, която е класифицирана от притежателя на типов сертификат като конструкция от критично значение за умората на материала;
- к) „модифицирана конструкция от критично значение за умората на материала (FCMS)“ означава всяка конструкция от критично значение за умората на материала на самолета, която е въведена или засегната от промяна на неговия типов проект и която не е включена като част от базовата конструкция от критично значение за умората на материала;

- л) „оценка на устойчивостта при повреди (DTE)“ означава процес, който води до определяне на действия по техническо обслужване, необходими за откриване или предотвратяване на появата на пукнатини вследствие на умора на материала, които биха могли да допринесат за катастрофален отказ. Когато се прилага за ремонти и промени, DTE включва оценка на ремонта или промяната, както и на конструкцията от критично значение за умората на материала, която е засегната от ремонта или промяната;
- м) „проверка на устойчивостта при повреди (DPI)“ означава документирано изискване за проверка или друго действие за техническо обслужване, разработено от притежателите на типов сертификат или ограничен типов сертификат в резултат на оценка на устойчивостта при повреди. DPI включва подлежащите на проверка зони, метода на проверка, процедурите за проверка (включително стъпките за проверка и критериите за приемане и отхвърляне), прага за проверка и всички повтарящи се интервали, свързани с тези проверки. В DPI може също така да се конкретизират дейности по техническото обслужване като замяна, ремонт или модификация;
- н) „насоки за оценка на ремонта (REG)“ означава процес, установен от притежателя на типовия сертификат, който насочва операторите при изготвяне на проверки на устойчивостта при повреди за ремонти, които засягат конструкцията от критично значение за умората на материала, така че да се гарантира поддържането на конструктивната цялост на всички съответни ремонти;
- о) „конструкция от критично значение за умората на материала (FCS)“ означава конструкция на самолета, която е податлива на напукване вследствие на умора на материала, което би могло да доведе до катастрофален отказ на самолета.“;
- (2) приложение I (част 26) се изменя в съответствие с приложение II към настоящия регламент.

### Член 3

#### Влизане в сила и прилагане

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от 26 юни 2021, с изключение на точка 4 от приложение II, която се прилага от 26 септември 2023.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 5 август 2020 г. година.

За Комисията  
Председател  
Ursula VON DER LEYEN

*ПРИЛОЖЕНИЕ I*

В точка М.А.302, буква г) от приложение I (част М) към Регламент (ЕС) № 1321/2014 се добавя следната подточка 3:

„3) приложимите разпоредби на приложение I (част 26) към Регламент (ЕС) 2015/640.“

---

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

Приложение I (част 26) към Регламент (ЕС) 2015/640 се изменя, както следва:

1) съдържанието се заменя със следното:

## „ПРИЛОЖЕНИЕ I

**Част 26****ДОПЪЛНИТЕЛНИ СПЕЦИФИКАЦИИ ЗА ЛЕТАТЕЛНА ГОДНОСТ ЗА ЕКСПЛОАТАЦИЯ**

## СЪДЪРЖАНИЕ

## ПОДЧАСТ А — ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

- 26.10 Компетентен орган
- 26.20 Временно неизправно оборудване
- 26.30 Доказване на съответствие

## ПОДЧАСТ Б — ГОЛЕМИ САМОЛЕТИ

- 26.50 Седалки, легла, предпазни колани и раменни колани
- 26.60 Аварийно кацане — динамично състояние
- 26.100 Разположение на аварийните изходи
- 26.105 Достъп до аварийните изходи
- 26.110 Маркировки на аварийните изходи
- 26.120 Вътрешно аварийно осветление и функциониране на аварийното осветление
- 26.150 Пътнически салон и пилотска кабина
- 26.155 Запалимост на обшивките на багажните помещения
- 26.156 Материали за топлинна или звукова изолация
- 26.157 Преобразуване на отделения от клас D
- 26.160 Противопожарно обезопасяване на тоалетните
- 26.170 Пожарогасители
- 26.200 Звуково предупреждение за колесника
- 26.205 Системи за предупреждение при излизане извън пистата за излитане и кацане
- 26.250 Системи за задвижване на вратата на пилотската кабина — загуба на работоспособност на един член на летателния екипаж
- 26.300 Програма за постоянна конструктивна цялост на стареещите самолетни конструкции — общи изисквания
- 26.301 План за съответствие за притежателите на (R)TC (ограничен типов сертификат)
- 26.302 Оценка на умората на материала и устойчивостта при повреди
- 26.303 Срок на валидност
- 26.304 Програма за предотвратяване и контрол на корозията
- 26.305 Валидност на програмата за постоянна конструктивна цялост
- 26.306 Базова конструкция от критично значение за умората на материала
- 26.307 Данни за устойчивостта при повреди за съществуващи промени в конструкция, която е от критично значение за умората на материала
- 26.308 Данни за устойчивостта при повреди за съществуващи ремонти на конструкция, която е от критично значение за умората на материала
- 26.309 Насоки за оценка на ремонта
- 26.330 Данни за устойчивостта при повреди за съществуващи допълнителни типови сертификати (STC), други съществуващи значителни промени и съществуващи ремонти, които засягат тези промени или STC
- 26.331 План за съответствие за притежателите на STC

- 26.332 Определяне на промените, засягащи конструкция, която е от критично значение за умората на материала
- 26.333 Данни за устойчивостта при повреди за STC и ремонти съгласно тези STC, одобрени на 1 септември 2003 г. или след тази дата
- 26.334 Данни за устойчивостта при повреди за STC и други промени и ремонти на тези промени, одобрени преди 1 септември 2003 г.
- 26.370 Задачи по поддържане на летателната годност и програми за техническо обслужване на въздухоплавателните средства

ПОДЧАСТ В — ГОЛЕМИ ВЕРТОЛЕТИ

26.400 Пожарогасители

Допълнение I — Списък на моделите на самолети, които не подлежат на разпоредбите на приложение I (част 26)“;

- 2) точка 26.10 се заменя със следното:

**„26.10 Компетентен орган**

- а) За целите на настоящото приложение компетентният орган, на който операторите трябва да докажат съответствието на въздухоплавателни средства, чийто проект вече е бил сертифициран, с изискванията на настоящото приложение, е органът, определен от държавата членка, където се намира основното място на стопанска дейност на оператора.
- б) За целите на настоящото приложение компетентният орган, на който притежателите на типови сертификати, ограничени типови сертификати, допълнителни типови сертификати, одобрения на промени и на проекти за ремонт трябва да доказват съответствието на съществуващите типови сертификати, ограничени типови сертификати, допълнителни типови сертификати, промени и проекти за ремонт с изискванията на настоящото приложение, е Агенцията.“;

- 3) точка 26.30 се изменя, както следва:

- а) букви а) и б) се заменят със следното:

- „а) Съгласно член 76, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2018/1139 Агенцията издава сертификационни спецификации, които служат като стандартно средство за доказване на съответствието с настоящото приложение. Сертификационните спецификации трябва да са достатъчно подробни и конкретни, така че да указват условията, при които може да се докаже съответствие с изискванията на настоящото приложение.
- б) Операторите и притежателите на типов сертификат, ограничен типов сертификат, допълнителен типов сертификат или одобрение на промяна и на проект за ремонт могат да докажат съответствие с изискванията на настоящото приложение като спазват едно от следните условия:
- i) спецификациите, издадени от Агенцията съгласно буква а) от настоящата точка, или равностойните сертификационни спецификации, издадени от Агенцията съгласно точка 21.Б.70 от приложение I към Регламент (ЕС) № 748/2012;
- ii) техническите стандарти, осигуряващи ниво на безопасност, равностойно на предвиденото в посочените сертификационни спецификации.“;

- б) добавя се следната буква в):

- „в) Притежателите на типов сертификат, ограничен типов сертификат, допълнителен типов сертификат или одобрение на промяна и на проект за ремонт трябва да предоставят на всеки познат оператор на самолетите всички изменения на „Инструкциите за поддържане на летателната годност (ICA)“, необходими за доказване на съответствие с настоящото приложение. За целите на настоящия регламент ICA включват също така проверки на устойчивостта при повреди (DTP), насоки за оценка на ремонта (REG), базова програма за предотвратяване и контрол на корозията (CPCP), списък на конструкциите, които са от критично значение за умората на материала (FCS), както и разделите „Ограничаване на летателната годност“ (ALS).“;

- 4) вмъква се следната точка 26.157:

**„26.157 Преобразуване на отделения от клас D**

Операторите на големи самолети, които се използват в търговския въздушен транспорт и чийто типов сертификат е издаден на 1 януари 1958 г. или след тази дата, гарантират следното:

- а) за самолети, чиято експлоатация включва превоз на пътници — всяко товарно или багажно отделение от клас D, независимо от неговия обем, отговаря на сертификационните спецификации, приложими за отделенията от клас C;
- б) за самолети, чиято експлоатация включва само превоз на товари — всяко товарно отделение от клас D, независимо от неговия обем, отговаря на сертификационните спецификации, приложими за отделения от клас C или клас E.“;

5) вмъква се следната точка 26.205:

**„26.205 Системи за предупреждение при излизане извън пистата за излитане и кацане**

- a) Операторите на големи самолети, които се използват в търговския въздушен транспорт, гарантират, че всеки самолет, чието първо индивидуално удостоверение за летателна годност е било издадено на 1 януари 2025 г. или след тази дата, е оборудван със система за предупреждение при излизане извън пистата за излитане и кацане.
  - б) Тази система е проектирана по начин, който позволява намаляване на риска от надлъжно излизане извън границите на пистата за излитане и кацане по време на кацане чрез подаване на сигнал — по време на полет и на земята — на летателния екипаж, когато съществува риск самолетът да не може да спре в рамките на разполагаемата дистанция до края на пистата за излитане и кацане.“;
- б) вмъкват се следните точки 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 и 26.370:

**„26.300 Програма за постоянна конструктивна цялост на стареещите самолетни конструкции — общи изисквания**

- a) Притежател на типов сертификат или ограничен типов сертификат за голям самолет с турбинни двигатели, сертифициран на 1 януари 1958 г. или след тази дата, за който е било подадено заявление за типов сертификат преди 1 януари 2019 г., трябва да въведе програма за постоянна конструктивна цялост на стареещите самолети, която отговаря на изискванията, посочени в точки 26.301—26.309.
- б) Буква а) не се прилага за модел на самолет, чийто типов сертификат е бил издаден преди 26 февруари 2021 г. и който отговаря на някои от следните условия:
  - i) посочен е в таблица А.1 от допълнение 1 към настоящото приложение;
  - ii) не се експлоатира след 26 февруари 2021 г.;
  - iii) не е сертифициран за изпълнение на граждански полети с полезен товар или пътници;
  - iv) притежава ограничен типов сертификат, издаден преди 26 февруари 2021 г. в съответствие с изискванията за устойчивост при повреди, при условие че не се експлоатира над 75 % от експлоатационния срок по проект и се експлоатира основно за изпълнявани от притежателите на одобрението полети за целите на производителя;
  - v) сертифициран е с ограничен типов сертификат и е проектиран основно за противопожарни дейности.

Изключенията, предвидени в буква б), подточки ii)—v), се прилагат само след като притежателят на типов сертификат или ограничен типов сертификат представи за одобрение от Агенцията преди 27 май 2021 г. списък, в който са посочени типът и моделите на самолета, вариантите или серийните номера, заедно с информация в подкрепа на причините, поради които самолетът е бил включен в списъка.

- в) За модел на самолет, чийто първи типов сертификат е бил издаден преди 26 февруари 2021 г. и за който съществуваща промяна или ремонт не са въведени и няма да бъдат въведени в нито един самолет в експлоатация към 26 февруари 2022 г. или след тази дата, точка 26.307, буква а), подточки ii) и iii) и точка 26.308, буква а), подточка ii) не се прилагат, ако преди 26 февруари 2022 г. притежателят на типов сертификат или ограничен типов сертификат представи за одобрение пред Агенцията списък на всички промени и ремонти.

**26.301 План за съответствие за притежателите на (R)TC (ограничен типов сертификат)**

- a) Притежателят на типов сертификат или ограничен типов сертификат за голям самолет с турбинни двигатели, сертифициран на 1 януари 1958 г. или след тази дата, за който е било подадено заявление за типов сертификат преди 1 януари 2019 г., трябва:
  - i) да изготви план за съответствие по отношение на постоянната конструктивна цялост, в който се описва планираното доказване на съответствие с изискванията, посочени в точки 26.302—26.309;
  - ii) да представи за одобрение от Агенцията плана за съответствие по отношение на постоянната конструктивна цялост, посочен в подточка i), преди 27 май 2021 г.
- б) Кандидат за типов сертификат или ограничен типов сертификат, посочен в член 1, параграф 2, буква в), трябва:
  - i) да изготви план за съответствие по отношение на постоянната конструктивна цялост, в който се описва планираното доказване на съответствие с изискванията, посочени в точки 26.303—26.306;
  - ii) да представи за одобрение от Агенцията плана за съответствие по отношение на постоянната конструктивна цялост, посочен в подточка i), преди 27 май 2021 г. или преди издаването на сертификата, ако последното се случи по-късно.



**26.302 Оценка на умората на материала и устойчивостта при повреди**

- а) Притежателят на типов сертификат или ограничен типов сертификат за голям самолет с турбинни двигатели, сертифициран за превоз на 30 или повече пътници или с капацитет на полезен товар 3 402 kg (7 500 фунта) или по-голям, сертифициран на 1 януари 1958 г. или след тази дата, за който е било подадено заявление за типов сертификат преди 1 януари 2019 г., трябва да направи оценка на умората на материала и устойчивостта при повреди на конструкцията на самолета и да разработи ДТИ, чрез които да се избегнат катастрофални откази, дължащи се на умора на материала, през целия експлоатационен срок на самолета.
- б) Ако документацията, в която се описва ДТИ, посочена в буква а), все още не е била одобрена от Агенцията в съответствие с приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012, притежателят на типов сертификат или на ограничен типов сертификат представя тази документация за одобрение от Агенцията преди 26 февруари 2023 г.

**26.303 Срок на валидност**

- а) Притежателят на типов сертификат или ограничен типов сертификат за голям самолет с турбинни двигатели, сертифициран на 1 януари 1958 г. или след тази дата, за който е било подадено заявление за типов сертификат преди 1 януари 2019 г. и който е сертифициран с максимално излетно тегло (MTOW), по-голямо от 34 019 kg (75 000 фунта), трябва:
- да определи срок на валидност (LOV) и да включи този LOV в изменен ALS;
  - да набележи съществуващи и нови дейности по техническото обслужване, от които зависи LOV, и да разработи необходимата експлоатационна информация, необходима на операторите за изпълнение на посочените дейности по техническото обслужване, както и да представи на Агенцията експлоатационната информация за техническото обслужване в съответствие със задължителен график, договорен с Агенцията.

Структурните конфигурации на самолета, които трябва да се оценят за целите на определяне на LOV, включват всички варианти на модели и техни производни, одобрени съгласно типовия сертификат преди 26 февруари 2021 г., и всички структурни промени и замени на структурните конфигурации на същите самолети, изисквани съгласно указание за летателна годност, издадено преди 26 февруари 2021 г.

Чрез дерогация от буква а), подточка ii) притежател на типов сертификат или на ограничен типов сертификат за голям самолет с турбинни двигатели не е длъжен да разработва и представя на Агенцията експлоатационната информация за дейност по техническото обслужване, приложима за модел на самолет, който вече няма да бъде експлоатиран след срока за представяне на експлоатационната информация за конкретната дейност по техническо обслужване. За да породи действие това изключение, притежателят на типов сертификат или на ограничен типов сертификат трябва да информира Агенцията не по-късно от датата, на която спира експлоатацията на съответния модел на самолет.

- б) Притежателят на типов сертификат или ограничен типов сертификат представя LOV, определен в съответствие с буква а), и изменението на ALS, посочен в същата буква, заедно със задължителния график, преди крайните срокове, определени в подточки i) — iii), за одобрение на Агенцията:
- 26 август 2022 г. за конструкции, които са от критично значение за умората на материала, с основание за сертифициране, което не включва оценка на устойчивостта при повреди;
  - 26 февруари 2026 г. за конструкции на самолети, които са предмет на текущи цялостни изпитвания за умора на материала към датата на прилагане на настоящия регламент за изменение;
  - 26 февруари 2025 г. за всички други конструкции на самолети.
- в) Кандидат за типов сертификат или ограничен типов сертификат, посочен в член 1, параграф 2, буква в), за голям самолет с турбинни двигатели с максимално излетно тегло (MTOW), по-голямо от 34 019 kg (75 000 фунта), трябва:
- да определи срок на валидност (LOV) и да включи този LOV в ALS;
  - да набележи съществуващи и нови дейности по техническото обслужване, от които зависи LOV, и да разработи необходимата експлоатационна информация, необходима на операторите за изпълнение на посочените дейности по техническо обслужване, както и да представи на Агенцията експлоатационната информация за техническото обслужване в съответствие със задължителен график, договорен с Агенцията.
- г) Кандидатът за типов сертификат или ограничен типов сертификат, посочен в член 1, параграф 2, буква в), представя LOV, определен в съответствие с буква в), и ALS, посочен в същата буква, заедно с обвързващия график за одобрение от Агенцията.
- д) Следните крайни срокове се прилагат за задълженията, посочени в буква г),
- преди датата, одобрена от Агенцията в плана на кандидата, за извършване на изпитвания и анализи на конструкцията на самолета, изискваща ново цялостно изпитване за умора на материала в подкрепа на определянето на LOV;
  - преди 26 февруари 2025 г. за всички други конструкции на самолети.

**26.304 Програма за предотвратяване и контрол на корозията**

- а) Притежателят на типов сертификат или ограничен типов сертификат за голям самолет с турбинни двигатели, сертифициран на 1 януари 1958 г. или след тази дата, за който е било подадено заявление за типов сертификат преди 1 януари 2019 г., трябва да изготви базова програма за предотвратяване и контрол на корозията (СРСР).
- б) Ако базовата СРСР, посочена в буква а), все още не е била одобрена от Агенцията в съответствие с точка 21.А.3Б, буква в), подточка 1 от приложение 1 към Регламент (ЕС) № 748/2012 или в доклад за преглед на техническото обслужване (MRBR), одобрен от Агенцията, притежателят на типов сертификат или на ограничен типов сертификат представя СРСР преди 26 февруари 2023 г. за одобрение от Агенцията.
- в) Кандидат за типов сертификат или ограничен типов сертификат, посочен в член 1, параграф 2, буква в), за голям самолет с турбинни двигатели, трябва да изготви базова програма за предотвратяване и контрол на корозията (СРСР) преди да бъде издаден типовият сертификат.

**26.305 Валидност на програмата за постоянна конструктивна цялост**

- а) Притежател на типов сертификат или ограничен типов сертификат за голям самолет с турбинни двигатели, сертифициран на 1 януари 1958 г. или след тази дата, за който е било подадено заявление за типов сертификат преди 1 януари 2019 г., трябва да разработи и въведе процес, който да гарантира, че програмата за постоянна конструктивна цялост остава валидна през целия експлоатационен срок на самолета, като се вземат предвид практическият опит и настоящата експлоатация.
- б) Притежателят на типов сертификат или ограничен типов сертификат представя описание на процеса, посочен в буква а), преди 26 февруари 2023 г., за одобрение от Агенцията. Притежателят на типов сертификат или на ограничен типов сертификат въвежда процеса в рамките на 6 месеца след одобрението му от Агенцията.
- в) Кандидат за типов сертификат или ограничен типов сертификат, посочен в член 1, параграф 2, буква в), за голям самолет с турбинни двигатели, трябва да разработи и въведе процес, който да гарантира, че програмата за постоянна конструктивна цялост остава валидна през целия експлоатационен срок на самолета, като се вземат предвид практическият опит и настоящата експлоатация. Той представя описание на процеса за одобрение от Агенцията преди 26 февруари 2023 г. или преди издаването на сертификата, в зависимост от това коя от двете дати настъпва по-късно, и въвежда процеса в рамките на 6 месеца след одобрението му от Агенцията.

**26.306 Базова конструкция от критично значение за умората на материала**

- а) Притежателят на типов сертификат или ограничен типов сертификат за голям самолет с турбинни двигатели, сертифициран на 1 януари 1958 г. или след тази дата, за който е било подадено заявление за типов сертификат преди 1 януари 2019 г. и е сертифициран за превоз на 30 или повече пътници или с капацитет на полезен товар 3 402 kg (7 500 фунта) или по-голям, трябва да определи и да направи списък на базовите конструкции от критично значение за умората на материала (FCBS) за всички варианти на модели на самолети и техни производни, включени в типовия сертификат или в ограничения типов сертификат.
- б) Притежателят на типов сертификат или ограничен типов сертификат представя списъка на конструкциите, посочен в буква а), преди 26 август 2021 г. за одобрение от Агенцията.
- в) След одобряването на списъка, посочен в буква а), от Агенцията, притежателят на типовия сертификат или ограничения типов сертификат го предоставя на операторите и лицата, от които се изисква да спазват точки 26.330 и 26.370.
- г) Кандидатът за типов сертификат или ограничен типов сертификат, посочен в член 1, параграф 2, буква в), за голям самолет с турбинни двигатели, който трябва да бъде сертифициран за превоз на 30 или повече пътници или с капацитет на полезен товар 3 402 kg (7 500 фунта) или по-голям, трябва да определи и да направи списък на базовите конструкции от критично значение за умората на материала (FCBS) за всички варианти на модели на самолети и техни производни, включени в типовия сертификат или в ограничения типов сертификат. Той представя списъка на тези конструкции за одобрение от Агенцията преди 26 август 2021 г. или преди издаването на сертификата, в зависимост от това коя от двете дати настъпва по-късно.
- д) След одобряването на списъка, посочен в буква г), от Агенцията, кандидатът за типов сертификат или ограничен типов сертификат, посочен в член 1, параграф 2, буква в), го предоставя на операторите и лицата, от които се изисква да спазват точка 26.370.

**26.307 Данни за устойчивостта при повреди за съществуващи промени в конструкцията, която е от критично значение за умората на материала**

- а) Притежател на типов сертификат или ограничен типов сертификат за голям самолет с турбинни двигатели, сертифициран на 1 януари 1958 г. или след тази дата за превоз на 30 или повече пътници или с капацитет на полезен товар 3 402 kg (7 500 фунта) или по-голям, за промени и модифицирана конструкция от критично значение за умората на материала (FCMS), съществуващи към 26 февруари 2021 г., трябва:
  - и) да направи преглед на съществуващите промени в проекта (модификации на проекта) и да определи всички промени, които засягат FCBS, определени в съответствие с точка 26.306;

- ii) за всяка промяна, определена в съответствие с буква а), подточка i), да определи всяка свързана с нея модифицирана конструкция от критично значение за умората на материала (FCMS);
  - iii) за всяка промяна, определена в съответствие с буква а), подточка i), да направи оценка на устойчивостта при повреди и да въведе и документира свързаните с това проверки на устойчивостта при повреди.
- б) Притежателят на типов сертификат или ограничен типов сертификат представя списъка на всички конструкции от критично значение за умората на материала (FCMS), определени в съответствие с буква а), подточка ii), преди 26 февруари 2022 г. за одобрение от Агенцията.
  - в) Притежателят на типов сертификат или ограничен типов сертификат представя данните за устойчивостта при повреди, в т.ч. ДТИ, получени в резултат на оценката, направена в съответствие с буква а), подточка iii), преди 26 август 2022 г. за одобрение от Агенцията.
  - г) След одобряването от Агенцията на списъка на FCMS, представен в съответствие с буква б), притежателят на типовия сертификат или ограничени типов сертификат предоставя този списък на операторите и лицата, от които се изисква да спазват точки 26.330 и 26.370.

#### **26.308 Данни за устойчивостта при повреди за съществуващи ремонти на конструкция, която е от критично значение за умората на материала**

- а) Притежател на типов сертификат или ограничен типов сертификат за голям самолет с турбинни двигатели, сертифициран на 1 януари 1958 г. или след тази дата за превоз на 30 или повече пътници или с капацитет на полезен товар 3 402 kg (7 500 фунта) или по-голям, за обявени ремонти, съществуващи към 26 февруари 2021 г., трябва:
  - i) да направи преглед на данните за ремонта и да определи всеки ремонт, посочен в данните, който засяга базовата конструкция от критично значение за умората на материала и конструкцията от критично значение за умората на материала, определени в съответствие с точка 26.306, буква а) и точка 26.307, буква а), подточка ii);
  - ii) да направи оценка на устойчивостта при повреди за всеки ремонт, определен в съответствие с буква а), подточка i), освен ако тя не е направена по-рано.
- б) Притежателят на типов сертификат или ограничен типов сертификат представя данните за устойчивостта при повреди, в т.ч. ДТИ, получени в резултат на оценката, направена в съответствие с буква а), подточка ii), преди 26 ноември 2022 г. за одобрение от Агенцията, освен ако те вече не са били одобрени в съответствие с точка 21.A.435, буква б), подточка 2 от приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012 преди 26 август 2022 г.

#### **26.309 Насоки за оценка на ремонта**

- а) Притежател на типов сертификат или ограничен типов сертификат за голям самолет с турбинни двигатели, сертифициран на 1 януари 1958 г. или след тази дата за превоз на 30 или повече пътници или с капацитет на полезен товар 3 402 kg (7 500 фунта) или по-голям, за който типовият сертификат или ограниченият типов сертификат е бил издаден преди 11 януари 2008 г., трябва да разработи насоки за оценка на ремонта (REG) и да въведе следното:
  - i) процес за провеждане на прегледи на засегнатия самолет, който дава възможност за определяне и документиране на всички съществуващи ремонти, засягащи съответната конструкция, която е от критично значение за умората на материала, определена в съответствие с точка 26.306, буква а) и точка 26.307, буква а), подточка ii);
  - ii) процес, който позволява на операторите да получат ДТИ за ремонти, определени в съответствие с буква а), подточка i);
  - iii) график за изпълнение, който осигурява времеви рамки за извършване на прегледи на самолета, получаване на ДТИ и включване на ДТИ в програмата за техническо обслужване на оператора на самолета.
- б) Притежателят на типов сертификат или на ограничен типов сертификат представя насоките за оценка на ремонта, разработени в съответствие с буква а), преди 26 февруари 2023 г. за одобрение от Агенцията.

#### **26.330 Данни за устойчивостта при повреди за съществуващи допълнителни типови сертификати (STC), други съществуващи значителни промени и съществуващи ремонти, които засягат тези промени или STC**

- а) Притежател на STC, издаден преди 26 февруари 2021 г. за значителна промяна, или притежател на одобрение за значителна промяна, която се счита за одобрена в съответствие с член 4 от Регламент (ЕС) № 748/2012, за големи самолети, сертифицирани на 1 януари 1958 г. или след тази дата за превоз на 30 или повече пътници или с капацитет на полезен товар 3 402 kg (7 500 фунта) или по-голям, подпомага операторите, от които се изисква да спазват точка 26.370, буква а), подточка ii), като отстранява неблагоприятните въздействия от промените и ремонтите на тези промени върху конструкцията на самолета и спазва изискванията, посочени в точки 26.331—26.334.

- б) Буква а) не се прилага за значителни промени и ремонти на модел на самолет, чийто първи сертификат е бил издаден преди 26 февруари 2021 г., ако същият модел на самолет отговаря на някое от следните условия:
- i) посочен е в таблица А.1 от допълнение 1;
  - ii) не се експлоатира след 26 февруари 2021 г.;
  - iii) не е сертифициран за изпълнение на граждански полети с полезен товар или пътници;
  - iv) притежава ограничен типов сертификат и е сертифициран в съответствие с изискванията за устойчивост при повреди, при условие че не се експлоатира над 75 % от експлоатационния срок по проект и се експлоатира основно за изпълнявани от притежателите на ограничения типов сертификат полети за целите на производителя;
  - v) сертифициран е с ограничен типов сертификат и е проектиран основно за противопожарни дейности.
- в) Буква а) не се прилага за значителни промени и ремонти на самолет, чийто първи сертификат е бил издаден преди 26 февруари 2021 г., ако промените или ремонтите не са въведени и няма да бъдат въведени в нито един самолет в експлоатация към 26 август 2022 г. или след тази дата.
- г) Изключенията, предвидени в буква б), подточки ii)–v) и буква в), се прилагат само след като притежателят на одобрението за промяна представи списък с промени, които засягат базовата конструкция от критично значение за умората на материала, заедно с информация в подкрепа на причините, поради които всяка промяна е била включена в списъка, преди 26 февруари 2022 г. за одобрение от Агенцията.

#### **26.331 План за съответствие за притежателите на STC**

Притежателят на одобрение за промяна:

- а) изготвя план за съответствие, който отговаря на изискванията на точки 26.332—26.334;
- б) представя плана за съответствие, посочен в буква а), преди 25 август 2021 г. за одобрение от Агенцията.

#### **26.332 Определяне на промените, засягащи конструкция, която е от критично значение за умората на материала**

а) Притежателят на одобрение за промяна:

- i) прави преглед на промените и определя тези промени, които засягат базовата конструкция от критично значение за умората на материала;
- ii) за всяка промяна, определена в съответствие с буква а), подточка i), определя всяка свързана с нея модифицирана конструкция от критично значение за умората на материала (FCMS);
- iii) определя публикуваните ремонти, засягащи всяка промяна, определена в съответствие с буква а), подточка i).

б) Притежателят на одобрение за промяна, което е било издадено на 1 септември 2003 г. или след тази дата, разработва и представя списък на промените и определените FCMS в съответствие с буква а), подточки i) и ii) преди 26 февруари 2022 г. за одобрение от Агенцията, а след получаване на одобрението предоставя списъка на лицата и операторите, от които се изисква да спазват точка 26.370, буква б), подточка ii).

в) Притежателят на одобрение за промяна, което е било издадено преди 1 септември 2003 г.:

- i) разработва и представя списък на промените, определени в съответствие с буква а), подточка i), преди 26 февруари 2022 г. за одобрение от Агенцията;
- ii) по искане на оператор, от който се изисква да спазва точка 26.370, буква а), подточка ii), за промяна — определя и прави списък на всички FCMS, свързани с промяната, и представя тези данни в рамките на 12 месеца от подаването на искането на оператора за одобрение от Агенцията;
- iii) след одобрение на данните, представени съгласно буква в), подточки i) и ii) — предоставя тези данни на лицата и операторите, от които се изисква да спазват точка 26.370, буква б), подточка ii).

#### **26.333 Данни за устойчивостта при повреди за STC и ремонти съгласно тези STC, одобрени на 1 септември 2003 г. или след тази дата**

а) Притежателят на одобрение за промяна, което е било издадено на 1 септември 2003 г. или след тази дата:

- i) за промени и публикувани ремонти, които са определени в съответствие с точка 26.332, буква а), подточки i) и iii) — прави оценка на устойчивостта при повреди;
- ii) определя и документира свързаните с това проверки на устойчивостта при повреди, освен ако това вече е било направено.

- б) Притежателят на одобрение за промяна представя данните за устойчивостта при повреди, получени в резултат на оценката на устойчивостта при повреди, направена в съответствие с буква а), подточка i), преди 26 февруари 2023 г. за одобрение от Агенцията, освен ако те вече не са били одобрени в съответствие с точка 21.Б.111 от приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012.
- в) Чрез дерогация от буква б) за промени, за които в основанието за сертифициране не е имало изискване за оценка на устойчивостта при повреди, притежателят на одобрението за промяна, посочен в буква а), представя за одобрение от Агенцията данните за устойчивостта при повреди, получени в резултат на оценката на устойчивостта при повреди, направена в съответствие с буква а), в рамките на следните срокове, в зависимост от това кой от тях настъпва по-късно:
  - i) преди експлоатацията на самолет, на който е въведена въпросната промяна, в съответствие с приложение IV (част САТ) към Регламент (ЕС) № 965/2012 \*; или
  - ii) преди 26 февруари 2023 г.

**26.334 Данни за устойчивостта при повреди за STC и други промени и ремонти на тези промени, одобрени преди 1 септември 2003 г.**

- а) Притежателят на одобрение за промяна, което е било издадено преди 1 септември 2003 г.:
  - i) за промени и публикувани ремонти, които са определени в съответствие с точка 26.332, буква а), подточки i) и ii) — прави оценка на устойчивостта при повреди;
  - ii) определя и документира свързаните с това проверки на устойчивостта при повреди, освен ако това вече е било направено.
- б) Притежателят на одобрение за промяна представя за одобрение от Агенцията данните за устойчивостта при повреди, получени в резултат на оценката на устойчивостта при повреди, направена в съответствие с буква а), подточка i), в рамките на следните срокове, в зависимост от това кой от тях настъпва по-късно:
  - i) преди експлоатацията на самолет, на който е въведена въпросната промяна, в съответствие с приложение IV (част САТ) към Регламент (ЕС) № 965/2012; или
  - ii) преди 26 февруари 2023 г.

**26.370 Задачи по поддържане на летателната годност и програми за техническо обслужване на въздухоплавателните средства**

- а) Операторите или собствениците на големи самолети с турбинни двигатели, сертифицирани на 1 януари 1958 г. или след тази дата, осигуряват поддържането на летателната годност на стареещите самолетни конструкции чрез изготвяне на програмата за техническо обслужване на въздухоплавателните средства, предвидена в точка М.А.302 от приложение I (част М) към Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията \*\*, която включва:
  - i) за самолети, сертифицирани за превоз на 30 или повече пътници или с капацитет на полезен товар, по-голям от 3 402 kg (7 500 фунта) — одобрена програма за инспекции, основана на устойчивостта при повреди;
  - ii) за самолети, експлоатирани в съответствие с приложение IV (част САТ) към Регламент (ЕС) № 965/2012 и сертифицирани за превоз на 30 или повече пътници или с капацитет на полезен товар, по-голям от 3 402 kg (7 500 фунта) — средство за отстраняване на неблагоприятните въздействия, които ремонтите и модификациите могат да имат върху конструкции, които са от критично значение за умората на материала, както и върху инспекциите, предвидени в буква а), подточка i);
  - iii) за самолети с максимално излетно тегло (MTOW), по-голямо от 34 019 kg (75 000 фунта) — одобрен LOV;
  - iv) CPCR.
- б) Следните крайни срокове се прилагат по отношение на задължението, посочено в буква а):
  - i) програмата за техническо обслужване на въздухоплавателните средства трябва да се преработи, за да отговаря на изискванията на буква а), подточки i), ii) и iv), преди 26 февруари 2024 г. или преди започване на експлоатацията на самолета, в зависимост от това кое събитие настъпва по-късно;
  - ii) програмата за техническо обслужване на въздухоплавателните средства трябва да се преработи, за да отговаря на изискванията на буква а), подточка iii), преди 26 август 2021 г. или 6 месеца след публикуването на LOV, или преди започване на експлоатацията на самолета, в зависимост от това кое събитие настъпва по-късно.
- в) За модел на самолет, чийто първи сертификат е бил издаден преди 26 февруари 2021 г. и:
  - i) който не се експлоатира повече след 26 февруари 2024 г., буква а), подточки i), ii) и iv) не се прилагат;
  - ii) който не се експлоатира повече след 26 август 2021 г., буква а), подточка iii) не се прилага;

- iii) притежава ограничен типов сертификат, издаден преди 26 февруари 2021 г. в съответствие с изискванията за устойчивост при повреда, при условие че не се експлоатира над 75 % от експлоатационния срок по проект и се експлоатира основно за изпълнявани от притежателите на одобрението полети за целите на производителя, буква а), подточки i), ii) и iv) не се прилагат.
- г) За модел на самолет с ограничен типов сертификат, издаден преди 26 февруари 2021 г., чието основно предназначение са противопожарни дейности, буква а), точки i) и ii) не се прилагат.

\* Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1).

\*\* Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията от 26 ноември 2014 г. относно поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства и относно одобряването на организациите и персонала, изпълняващи тези задачи (ОВ L 362, 17.12.2014 г., стр. 1).

7) добавя се следното допълнение 1:

„Допълнение 1

**Списък на моделите на самолети, които не подлежат на разпоредбите на приложение I (част 26)**

Таблица А.1

Притежател на ТС	Тип	Модели	Разпоредби от приложение I (част 26), които НЕ се прилагат
The Boeing Company	707	Всички	26.301—26.334
The Boeing Company	720	Всички	26.301—26.334
The Boeing Company	DC-10	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	26.301—26.334
The Boeing Company	DC-8	Всички	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	Варианти 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700	26.301—26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Варианти 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000	26.301—26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-159	G-159 (Gulfstream I)	26.301—26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-II_III_IV_V	G-1159A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	26.301—26.334
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	26.301—26.334
LEARJET INC.	Learjet 24/25/31/3-6/35/55/60	24, 24A, 24B, 24B-A, 24D, 24D-A, 24F, 24F-A, 25, 25B, 25C, 25D, 25F	26.301—26.334

Притежател на ТС	Тип	Модел	Разпоредби от приложение I (част 26), които НЕ се прилагат
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1329	Всички	26.301—26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	188	Всички	26.301—26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F, 382G	26.301—26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	Всички	26.301—26.334
PT. DIRGANTARA INDONESIA	CN-235	Всички	26.301—26.334
SABRELINER CORPORATION	NA-265	NA-265-65	26.301—26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	26.301—26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	Всички	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*