

**PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2020/1159****ze dne 5. srpna 2020,****kterým se mění nařízení (EU) č. 1321/2014 a (EU) 2015/640, pokud jde o zavedení nových  
dodatečných požadavků na letovou způsobilost**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 <sup>(1)</sup>, a zejména na čl. 17 odst. 1 písm. h) uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Podle čl. 76 odst. 3 nařízení (EU) 2018/1139 vydává Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“) certifikační specifikace a pravidelně je aktualizuje. Aktualizované verze certifikační specifikace však není povinno při výrobě nebo v provozu vyhovět letadlu, jehož návrh již byl certifikován. Aby byla zachována vysoká úroveň bezpečnosti letectví a aby bylo vyhověno ekologickým požadavkům v Unii, měla by tudíž být zavedena povinnost, aby taková letadla vyhověla dodatečným požadavkům na letovou způsobilost, které nebyly obsaženy v původních certifikačních specifikacích v době certifikace návrhu. Tyto dodatečné požadavky na letovou způsobilost jsou stanoveny nařízením Komise (EU) 2015/640 <sup>(2)</sup>. Uvedené nařízení by nyní mělo být změněno tak, aby do něj byly doplněny nové požadavky týkající se stárnoucích letadel.
- (2) V roce 2007 agentura vydala přijatelné způsoby průkazu (AMC) 20-20, které poskytují technické pokyny pro vypracování programu zachování konstrukční integrity, jehož cílem je zajistit bezpečný provoz stárnoucích letadel po celou dobu jejich provozní životnosti. Jelikož AMC mají nezávaznou povahu, uplatňování těchto pokynů není nutně jednotné napříč celou Unií. Důsledkem je, že v současnosti mohou být v provozu velká letadla, která byla navržena, upravena nebo opravena, aniž by byla účinně řešena posouzení přípustného poškození, rozsáhlá únavová poškození a prevence koroze. S cílem zabránit katastrofickým poruchám způsobeným únavou, včetně rozsáhlé únavy a koroze, by v nařízení (EU) 2015/640 měly být zavedeny dodatečné požadavky na stárnoucí letadla.
- (3) Za stárnoucí lze považovat každé letadlo od okamžiku jeho výroby. Stárnutí letadla závisí na faktorech jako věk, počet odlétaných letových cyklů a počet letových hodin. Jednotlivé letadlové celky stárnou různě a mezi faktory stárnutí patří únava způsobená opakováním cyklů, opotřebením, znehodnocením a korozí. Tyto faktory, pokud by nebyly po celou dobu životnosti letadla řádně řízeny, by mohly být příčinou významných bezpečnostních hrozeb. Zkušenosti z provozu ukazují, že je potřeba průběžně aktualizovat znalosti o konstrukční integritě stárnoucích letadel. Proto by v nařízení (EU) 2015/640 měly být zavedeny nové požadavky na aktualizaci znalostí o faktorech stárnutí, a to na základě provozních zkušeností v reálném čase a s použitím moderních nástrojů analýzy a testování.
- (4) Tyto požadavky na stárnoucí letadla by měly zajistit, aby držitelé schválení návrhu poskytovali údaje a dodržovali postupy, pokyny a příručky nezbytné k předcházení poruch způsobených stárnutím konstrukce z důvodu koroze a únavy a aby je dávali k dispozici provozovatelům. Držitelé schválení návrhu by proto měli být povinni vypracovat komplexní program zachování konstrukční integrity pro typ letadla a vyhodnocovat stávající změny a návrhy oprav z hlediska přípustných poškození.

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

<sup>(2)</sup> Nařízení Komise (EU) 2015/640 ze dne 23. dubna 2015 o dodatečných specifikacích letové způsobilosti pro daný druh provozu a o změně nařízení (EU) č. 965/2012 (Úř. věst. L 106, 24.4.2015, s. 18).

- (5) Aby bylo zajištěno, že tyto údaje, postupy, pokyny a příručky poskytnuté na základě těchto nových požadavků budou používány také při údržbě velkých letounů, je třeba, aby článek M.A.302 přílohy I nařízení (EU) č. 1321/2014 <sup>(3)</sup> odkazoval na požadavky zavedené v části 26 přílohy I nařízení (EU) 2015/640.
- (6) V členských státech je v současné době registrováno několik stovek velkých letounů vybavených nákladovým nebo zavazadlovým prostorem třídy D. Riziko nekontrolovatelného požáru v tomto typu prostoru se považuje za vysoké, zejména s přihlédnutím k tomu, že v posledních letech se v nákladním nebo zavazadlovém prostoru stále častěji převážejí lithiové baterie, u kterých bylo zjištěno riziko nekontrolovatelného přehřívání a následných požárů.
- (7) V září 2007 agentura zavedla nové konstrukční normy, kterými byly nákladové a zavazadlové prostory třídy D vyřazeny z certifikačních specifikací velkých letounů. Tyto normy měly zmírnit riziko zranění nebo úmrtí v případě požáru v nákladovém nebo zavazadlovém prostoru během letu, avšak týkají se jen velkých letounů certifikovaných na základě žádostí podaných po září 2007. Vzhledem k tomu, že je možné, že některé velké letouny tyto normy nespĺňují, a s řádným ohledem na povahu a riziko provozu velkých letounů by se tyto normy měly nově vztahovat na všechny velké letouny certifikované agenturou, které jsou v provozu.
- (8) V posledních několika desetiletích se na nehodách celosvětově výrazně podílela vyjetí z dráhy, která tak představují významné bezpečnostní riziko. Podle výročního bezpečnostního přehledu *EASA Annual Safety Review 2018* je vyjetí letadla z dráhy jedním ze dvou nejrizikovějších faktorů leteckých nehod. Vyjetí z dráhy bylo dále za stejné období a u stejné populace příčinou 30 % nehod bez smrtelných následků. Počet případů vyjetí z dráhy během přistání se zvýšil úměrně nárůstu provozu. Jelikož letecký provoz má růst nejen v celosvětovém, ale i v evropském měřítku, lze očekávat, že nebudou-li přijata vhodná opatření, poroste spolu s objemem provozu i počet vyjetí z dráhy.
- (9) V lednu 2020 zavedla agentura nové normy pro instalaci systémů podporujících rozhodování letové posádky během přiblížení a přistání. Tyto normy mají za cíl zmírňovat riziko vyjetí z dráhy během přistání. S řádným ohledem na povahu a riziko provozu velkých letounů by se tyto nové normy měly nově vztahovat na všechny velké letouny certifikované agenturou, které jsou v provozu.
- (10) Nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 a (EU) 2015/640 by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna. Vzhledem k současnému rozšíření onemocnění COVID-19 bylo zahrnuto přechodné období, aby se letecké odvětví během krize nemuselo vypořádávat s další zátěží a aby se napomohlo vyhovění novým pravidlům a postupům, které se tímto nařízením zavádějí.
- (11) Opatření stanovená tímto nařízením se zakládají na stanoviscích č. 12/2016 <sup>(4)</sup> a č. 04/2019 <sup>(5)</sup> vydaných agenturou v souladu s čl. 76 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139.
- (12) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru uvedeného v čl. 127 odst. 3 nařízení (EU) 2018/1139,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

### Článek 1

Příloha I (část M) nařízení (EU) č. 1321/2014 se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení.

<sup>(3)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 ze dne 26. listopadu 2014 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř. věst. L 362, 17.12.2014, s. 1).

<sup>(4)</sup> Stanovisko č. 12/2016: Ageing aircraft structures (Konstrukce stárnoucích letadel).

<sup>(5)</sup> Stanovisko č. 04/2019: Reduction of runway excursions and Class D compartments (Snižování počtu případů vyjetí z dráhy a prostory třídy D).

## Článek 2

Nařízení (EU) 2015/640 se mění takto:

1) článek 1 se nahrazuje tímto:

„Článek 1

**Předmět a oblast působnosti**

1. Toto nařízení stanoví společné dodatečné specifikace letové způsobilosti související se zachováním letové způsobilosti a zvýšením bezpečnosti letadel.
2. Toto nařízení se vztahuje na:
  - a) provozovatele:
    - i) letadel zapsaných v leteckém rejstříku v členském státě;
    - ii) letadel zapsaných v leteckém rejstříku ve třetí zemi a používaných provozovatelem, pro kterého členský stát zajišťuje dohled;
  - b) držitele typového osvědčení, typového osvědčení pro zvláštní účely, doplňkového typového osvědčení nebo schválení změny a návrhu oprav schválených agenturou v souladu s nařízením Komise (EU) č. 748/2012 \* nebo považovaných za vydané v souladu s článkem 3 uvedeného nařízení;
  - c) žadatele o typové osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely pro velké letouny s turbínovým pohonem, kteří žádost podali přede dnem 1. ledna 2019 a kterým bylo osvědčení vydáno po dni 26. srpna 2020, je-li tak uvedeno v příloze I (část 26).

\* Nařízení Komise (EU) č. 748/2012 ze dne 3. srpna 2012, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací (Úř. věst. L 224, 21.8.2012, s. 1).“;

2) v článku 2 se doplňují nová písmena e) až o), která znějí:

- „e) „omezením platnosti“ (LOV) v kontextu technických údajů na podporu programu údržby konstrukce doba uváděná jako počet celkových kumulovaných letových cyklů nebo letových hodin nebo obojího, během které je prokázáno, že u letounu nedojde k rozsáhlému únavovému poškození;
- f) „částí omezení letové způsobilosti“ (ALS) část instrukcí pro zachování letové způsobilosti, jak je požadováno v bodech 21.A.61, 21.A.107 a 21.A.120 A přílohy I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012, jež obsahuje omezení letové způsobilosti, která stanoví lhůtu každé povinné výměny, interval prohlídky a související postupy prohlídky;
- g) „programem prevence a kontroly koroze“ (CPCP) dokument uvádějící systematický přístup k prevenci a kontrole koroze na primární konstrukci letounu, který se skládá ze základních úkolů v oblasti koroze, včetně prohlídek, oblastí, které jsou jim podrobeny, definovaných úrovní koroze a lhůt pro vyhovění (mezní lhůty provedení a intervaly opakování). Základní program prevence a kontroly koroze zavádí držitel typového osvědčení a provozovatelé si jeho přizpůsobením mohou ve svých programech údržby vytvořit vlastní CPCP, který je specifický pro jejich provoz;
- h) „rozsáhlým únavovým poškozením“ (WFD) souběžná přítomnost trhlin na několika místech konstrukce letounu, které jsou takové velikosti a takového počtu, že konstrukce už nadále nemá bezpečnou pevnost při poruše nebo zbytkovou pevnost použitou pro certifikaci uvedené konstrukce;
- i) „základní konstrukcí“ konstrukce navržená v rámci typového osvědčení pro daný model letounu (tj. „dodaná konfigurace modelu letounu“);
- j) „základní konstrukcí kritickou z pohledu únavy“ (FCBS) základní konstrukce letounu, kterou držitel typového osvědčení klasifikuje jako konstrukci kritickou z pohledu únavy;
- k) „modifikovanou konstrukcí kritickou z pohledu únavy“ (FCMS) jakákoli konstrukce letounu kritická z pohledu únavy vzniklá nebo ovlivněná změnou jejího typového návrhu a která už není uvedena jako součást základní konstrukce kritické z pohledu únavy;

- l) „posouzením přípustnosti poškození“ (DTE) postup, který vede ke stanovení činností údržby nezbytných k odhalení nebo zabránění vzniku únavových trhlin, které by mohly přispět ke katastrofické poruše. U oprav a změn zahrnuje DTE posouzení takové opravy nebo změny a konstrukce kritické z pohledu únavy ovlivněné takovou opravou nebo změnou;
  - m) „prohlídkou přípustnosti poškození“ (DTI) požadavek na dokumentovanou prohlídku nebo jinou činnost údržby vypracovaný držitelem typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely v důsledku posouzení přípustnosti poškození. DTI zahrnuje oblasti, které mají být podrobeny prohlídce, metodu prohlídky, postupy prohlídky (včetně postupných kroků prohlídky a kritérií přijetí nebo zamítnutí), mezní lhůty prohlídky a jakékoli intervaly opakování související s těmito prohlídkami. DTI mohou rovněž určovat činnosti údržby, jako jsou výměna, oprava nebo modifikace;
  - n) „pokyny pro posuzování oprav“ (REG) postup stanovený držitelem typového osvědčení, který provozovatele vede při zavádění prohlídek přípustnosti poškození u oprav, které mají vliv na konstrukci kritickou z pohledu únavy k tomu, aby bylo u všech relevantních oprav zajištěno zachování konstrukční integrity;
  - o) „konstrukcí kritickou z pohledu únavy“ (FCS) konstrukce letounu, která je náchylná ke vzniku únavových trhlin, které by mohly vést ke katastrofické poruše letounu.“;
- 3) příloha I (část 26) se mění v souladu s přílohou II tohoto nařízení.

### Článek 3

#### Vstup v platnost a použitelnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 26. února 2021 s výjimkou bodu 4 přílohy II, který se použije ode dne 26 srpna 2023.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 5. srpna 2020

Za Komisi  
předsedkyně  
Ursula VON DER LEYEN

*PŘÍLOHA I*

V bodě M.A.302 písm. d) přílohy I (část M) nařízení (EU) č. 1321/2014 se doplňuje nový bod 3, který zní:

„3) příslušným ustanovením přílohy I (část 26) nařízení (EU) 2015/640.“

---

## PŘÍLOHA II

Příloha I (část 26) nařízení (EU) 2015/640 se mění takto:

1) obsah se nahrazuje tímto:

## „PŘÍLOHA I

**Část 26****DODATEČNÉ SPECIFIKACE LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI PRO PROVOZ**

## OBSAH

## HLAVA A – OBECNÁ USTANOVENÍ

26.10 Příslušný úřad

26.20 Dočasně nefunkční vybavení

26.30 Prokázání vyhovění

## HLAVA B – VELKÉ LETOUNY

26.50 Sedadla, lůžka, dvou- a vícebodové bezpečnostní pásy

26.60 Nouzové přistání – dynamické podmínky

26.100 Umístění nouzových východů

26.105 Přístup k nouzovým východům

26.110 Označení nouzových východů

26.120 Nouzové osvětlení interiéru a fungování nouzových světel

26.150 Interiéry jednotlivých prostor

26.155 Hořlavost obložení nákladového prostoru

26.156 Tepelné nebo zvukové izolační materiály

26.157 Konverze prostorů třídy D

26.160 Ochrana proti požáru na toaletě

26.170 Hasicí přístroje

26.200 Zvuková výstraha podvozku

26.205 Systémy poskytující přehled o přejetí dráhy a upozorňující na ně

26.250 Systémy ovládání dveří pilotního prostoru – ztráta pracovní schopnosti jediného člena

26.300 Program zachování konstrukční integrity konstrukcí stárnoucích letounů – obecné požadavky

26.301 Plán vyhovění pro držitele typových osvědčení a typových osvědčení pro zvláštní účely

26.302 Posouzení únavy a přípustnosti poškození

26.303 Omezení platnosti

26.304 Program prevence a kontroly koroze

26.305 Platnost programu zachování konstrukční integrity

26.306 Základní konstrukce kritická z pohledu únavy

26.307 Údaje o přípustnosti poškození u stávajících změn konstrukce kritické z pohledu únavy

26.308 Údaje o přípustnosti poškození u stávajících oprav konstrukce kritické z pohledu únavy

26.309 Pokyny pro posuzování oprav

26.330 Údaje o přípustnosti poškození u stávajících doplňkových typových osvědčení (STC), dalších významných změn a stávajících oprav majících dopad na uvedené změny nebo STC

26.331 Plán vyhovění pro držitele doplňkových typových osvědčení

- 26.332 Určení změn majících dopad na konstrukci kritickou z pohledu únavy
- 26.333 Údaje o přípustnosti poškození u STC a oprav těchto STC schválených dne 1. září 2003 nebo po tomto datu
- 26.334 Údaje o přípustnosti poškození u STC a jiných změn a oprav těchto změn schválených přede dnem 1. září 2003
- 26.370 Úkoly zachování letové způsobilosti a program údržby letadla

#### HLAVA C – VELKÉ VRTULNÍKY

#### 26.400 Hasicí přístroje

Dodatek I – Seznam modelů letounů nepodléhajících určitým ustanovením přílohy I (části 26);“

2) článek 26.10 se nahrazuje tímto:

#### „26.10 Příslušný úřad

- a) Pro účely této přílohy je příslušným úřadem, jemuž musí provozovatelé prokázat vyhovění letadla, jehož návrh již byl certifikován, požadavkům této přílohy, úřad určený členským státem, ve kterém má provozovatel hlavní místo obchodní činnosti.
- b) Pro účely této přílohy je příslušným úřadem, jemuž musí držitelé typových osvědčení (TC), typových osvědčení pro zvláštní účely (RTC), doplňkových typových osvědčení (STC), schválení změn a návrhů oprav prokázat vyhovění stávajících TC, RTC, STC, změn a návrhů oprav požadavkům této přílohy, agentura.“;

3) bod 26.30 se mění takto:

a) písmena a) a b) nahrazují tímto:

- „a) Agentura v souladu s čl. 76 odst. 3 nařízení (EU) 2018/1139 vydá certifikační specifikace jako standardní způsob prokázání vyhovění této příloze. Certifikační specifikace musí být podrobné a natolik konkrétní, aby uváděly podmínky, za nichž lze prokázat vyhovění požadavkům této přílohy.
- b) Provozovatelé a držitelé typového osvědčení, typového osvědčení pro zvláštní účely, doplňkového typového osvědčení nebo schválení změny a návrhu opravy mohou prokázat vyhovění požadavkům této přílohy vyhověním buď:
  - i) specifikacím vydaných agenturou podle písmene a) tohoto článku nebo rovnocenným certifikačním specifikacím vydaným agenturou podle článku 21.B.70 přílohy I nařízení (EU) č. 748/2012, nebo
  - ii) technických normám zajišťujícím rovnocennou úroveň bezpečnosti jako ty, které jsou obsaženy v uvedených certifikačních specifikacích.“;

b) doplňuje se nové písmeno c), které zní:

- „c) Držitelé typového osvědčení, typového osvědčení pro zvláštní účely, doplňkového typového osvědčení nebo schválení změny a návrhu oprav zpřístupní každému známému provozovateli letounů veškeré změny „Instrukcí pro zachování letové způsobilosti“ (ICA) nezbytné k prokázání vyhovění této příloze. Pro účely tohoto nařízení zahrnují ICA rovněž prohlídky přípustnosti poškození (DTI), pokyny pro posuzování oprav (REG), základní program prevence a kontroly koroze (CPCP) a seznam konstrukcí kritických z pohledu únavy (FCS) a části omezení letové způsobilosti (ALS).“;

4) vkládá se nový článek 26.157, který zní:

#### „26.157 Konverze prostorů třídy D

Provozovatelé velkých letounů užívaných v obchodní letecké dopravě, které získaly typové osvědčení dne 1. ledna 1958 nebo po tomto datu, zajistí, aby:

- a) u letounů, jejichž provoz zahrnuje přepravu cestujících, každý nákladový nebo zavazadlový prostor třídy D nehledě na jeho objem vyhověl certifikačním specifikacím pro prostor třídy C;
- b) u letounů, jejichž provoz zahrnuje pouze přepravu nákladu, každý nákladový prostor třídy D nehledě na jeho objem vyhověl certifikačním specifikacím pro prostor třídy C nebo prostor třídy E.“;

5) vkládá se nový článek 26.205, který zní:

**„26.205 Systémy poskytující přehled o přeletí dráhy a upozorňující na ně**

- a) Provozovatelé velkých letounů používaných v obchodní letecké dopravě zajistí, aby každý letoun, jehož první individuální osvědčení letové způsobilosti bylo vydáno dne 1. ledna 2025 nebo po tomto datu, byl vybaven systémem poskytujícím přehled o přeletí dráhy a upozorňující na ně.
  - b) Tento systém musí být navržen tak, aby umožňoval snížit riziko podélného vyjetí z dráhy během přistání poskytnutím varování letové posádce jak za letu, tak na zemi, když vznikne riziko, že letoun nebude schopen zastavit během dostupné vzdálenosti do konce dráhy.“;
- 6) vkládají se nové články 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 a 26.370, které znějí:

**„26.300 Program zachování konstrukční integrity konstrukcí stárnoucích letounů – obecné požadavky**

- a) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely pro velký letoun s turbínovým pohonem certifikovaný dne 1. ledna 1958 nebo po tomto datu, u něž byla žádost o typové osvědčení podána přede dnem 1. ledna 2019, zavede program zachování konstrukční integrity konstrukcí stárnoucího letounu, který vyhovuje požadavkům uvedeným v článcích 26.301 až 26.309.
- b) Písmeno a) se nepoužije na model letounu, kterému bylo typové osvědčení vydáno přede dnem 26. února 2021 a který splňuje kteroukoli z těchto podmínek:
  - i) je uveden v tabulce A.1 v dodatku 1 této přílohy;
  - ii) již není v provozu po dni 26. února 2021;
  - iii) nebyl certifikován pro civilní provoz s užitečným zatížením nebo cestujícími;
  - iv) bylo mu vydáno typové osvědčení pro zvláštní účely přede dnem 26. února 2021 v souladu s požadavky na přípustnost poškození za předpokladu, že není provozován na více než 75 % jeho navrženého provozního cíle a je primárně provozován na podporu výrobních činností držitelů schválení;
  - v) je certifikován typovým osvědčením pro zvláštní účely a je navržen primárně pro hašení požárů.

Výjimky uvedené v písm. b) bodech ii) až v) se použijí až poté, co držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely předloží agentuře ke schválení přede dnem 27. května 2021 seznam typů a modelů, variant nebo výrobních čísel letounů spolu s informacemi na podporu důvodů, proč byl letoun zařazen na seznam.

- c) U modelu letounu, kterému bylo první typové osvědčení vydáno přede dnem 26. února 2021 a u něž není a nebude stávající změna nebo oprava začleněna do jakéhokoli letounu v provozu ke dni 26. února 2022 nebo po tomto datu, se ustanovení čl. 26.307 písm. a) bodů ii) a iii) a čl. 26.308 písm. a) bodu ii) nepoužijí, pokud přede dnem 26. února 2022 držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely předloží agentuře ke schválení seznam všech změn a oprav.

**26.301 Plán vyhovění pro držitele typových osvědčení a typových osvědčení pro zvláštní účely**

- a) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely pro velký letoun s turbínovým pohonem certifikovaný dne 1. ledna 1958 nebo po tomto datu, u něž byla žádost o typové osvědčení podána přede dnem 1. ledna 2019:
  - i) zavede plán vyhovění pro zachování konstrukční integrity, který popisuje plánované prokázání vyhovění požadavkům článků 26.302 až 26.309;
  - ii) předloží plán vyhovění pro zachování konstrukční integrity uvedený v bodě i) ke schválení agentuře přede dnem 27. května 2021.
- b) Žadatel o typové osvědčení nebo typové osvědčení pro zvláštní účely uvedený v čl. 1 odst. 2 písm. c):
  - i) zavede plán vyhovění pro zachování konstrukční integrity, který popisuje plánované prokázání vyhovění požadavkům článků 26.303 až 26.306;
  - ii) předloží plán vyhovění pro zachování konstrukční integrity uvedený v bodě i) agentuře ke schválení přede dnem 27. května 2021, nebo před vydáním osvědčení, podle toho, co nastane později.



### 26.302 Posouzení únavy a přípustnosti poškození

- a) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely pro velký letoun s turbínovým pohonem certifikovaný pro přepravu 30 nebo více cestujících nebo s kapacitou užitečného zatížení 3 402 kg (7 500 liber) nebo vyšší, certifikovaný dne 1. ledna 1958 nebo po tomto datu, u něž byla žádost o typové osvědčení podána přede dnem 1. ledna 2019, provede posouzení únavy a přípustnosti poškození konstrukce letounu a vypracuje prohlídku přípustnosti poškození (DTI), která zabrání katastrofickým poruchám způsobeným únavou po celou dobu provozní životnosti letounu.
- b) Pokud dokumentaci popisující DTI podle písmene a) agentura v souladu s přílohou I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012 ještě neschválila, držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely tuto dokumentaci předloží agentuře ke schválení přede dnem 26. února 2023.

### 26.303 Omezení platnosti

- a) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely pro velký letoun s turbínovým pohonem certifikovaný dne 1. ledna 1958 nebo po tomto datu, u něž byla žádost o typové osvědčení podána přede dnem 1. ledna 2019 a který byl certifikován pro maximální vzletovou hmotnost (MTOW) vyšší než 34 019 kg (75 000 liber):
  - i) stanoví omezení platnosti (LOV) a uvede toto LOV v pozměněné ALS;
  - ii) určí stávající a nové činnosti údržby, na nichž LOV závisí, vypracuje servisní informace, které provozovatelé potřebují k realizaci těchto činností údržby, a předloží tyto servisní informace o činnostech údržby agentuře v souladu se závazným harmonogramem dohodnutým s agenturou.

Konstrukční konfigurace letounu, které mají být posouzeny za účelem stanovení LOV, zahrnují všechny variantní a odvozené modely schválené v rámci typového osvědčení přede dnem 26. února 2021 a všechny konstrukční změny a výměny u konstrukčních konfigurací těchto letounů, které vyžaduje příkaz k zachování letové způsobilosti vydaný přede dnem 26. února 2021.

Odchylně od písm. a) bodu ii) není držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely pro velký letoun s turbínovým pohonem povinen vypracovat servisní informace o činnostech údržby týkající se modelu letounu, který už nebude provozován po v harmonogramu naplánovaném bodě předložení servisní informace o této činnosti údržby, a předkládat takovou servisní informaci agentuře. Aby tato výjimka mohla být účinná, informuje o tom držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely agenturu přede dnem vyřazení takového letounu z provozu.

- b) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely předloží LOV stanovené v souladu s písmenem a) a změnu ALS uvedenou ve stejném písmenu společně se závazným harmonogramem agentuře ke schválení, a to ve lhůtách uvedených v bodech i) až iii):
  - i) 26. srpna 2022 u konstrukcí kritických z pohledu únavy s certifikačním základem, který nezahrnuje posouzení přípustnosti poškození;
  - ii) 26. února 2026 u konstrukcí letounu podléhajících k datu použitelnosti tohoto pozměňujícího nařízení probíhajícím podrobným únavovým zkouškám;
  - iii) 26. února 2025 u všech ostatních konstrukcí letounu.
- c) Žadatel o typové osvědčení nebo typové osvědčení pro zvláštní účely uvedený v čl. 1 odst. 2 písm. c) pro velký letoun s turbínovým pohonem s maximální vzletovou hmotností (MTOW) vyšší než 34 019 kg (75 000 liber):
  - i) stanoví omezení platnosti (LOV) a uvede toto LOV v ALS;
  - ii) určí stávající a činnosti úkony údržby, na nichž LOV závisí, vypracuje servisní informace, které provozovatelé potřebují k realizaci těchto činností údržby, a předloží tyto servisní informace o činnostech údržby agentuře v souladu se závazným harmonogramem dohodnutým s agenturou.
- d) Žadatel o typové osvědčení nebo typové osvědčení pro zvláštní účely uvedený v čl. 1 odst. 2 písm. c) předloží LOV stanovené v souladu s písmenem c) a ALS uvedenou ve stejném písmenu společně se závazným harmonogramem agentuře ke schválení.
- e) Na povinnosti uvedené v písmenu d) se vztahují tyto lhůty:
  - i) před datem schváleným agenturou v plánu žadatele pro provedení zkoušek a analýz jakékoli konstrukce letounu vyžadující nové podrobné zkoušky únavy na podporu stanovení LOV;
  - ii) přede dnem 26. února 2025 u všech ostatních konstrukcí letounu.

**26.304 Program prevence a kontroly koroze**

- a) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely pro velký letoun s turbínovým pohonem certifikovaný dne 1. ledna 1958 nebo po tomto datu, u něž byla žádost o typové osvědčení podána přede dnem 1. ledna 2019, zavede základní program prevence a kontroly koroze (CPCP).
- b) Pokud základní CPCP podle písmene a) agentura ještě neschválila v souladu s článkem 21.A.3B písm. c) bodem 1 přílohy 1 nařízení (EU) č. 748/2012 nebo ve zprávě výboru pro přezkoumání systému údržby (MRBR) schváleném agenturou, držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely předloží CPCP agentuře ke schválení přede dnem 26. února 2023.
- c) Žadatel o typové osvědčení nebo typové osvědčení pro zvláštní účely uvedený v čl. 1 odst. 2 písm. c) pro velký letoun s turbínovým pohonem zavede základní program prevence a kontroly koroze (CPCP) před vydáním typového osvědčení.

**26.305 Platnost programu zachování konstrukční integrity**

- a) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely pro velký letoun s turbínovým pohonem certifikovaný dne 1. ledna 1958 nebo po tomto datu, u něž byla žádost o typové osvědčení podána přede dnem 1. ledna 2019, zavede a realizuje postup, kterým se zajistí, aby program zachování konstrukční integrity zůstal platný po celou dobu provozní životnosti letounu, s přihlédnutím ke zkušenostem z provozu i současnému provozu.
- b) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely předloží agentuře ke schválení popis postupu uvedeného v písmenu a) přede dnem 26. února 2023. Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely realizuje tento postup do šesti měsíců od jeho schválení agenturou.
- c) Žadatel o typové osvědčení nebo typové osvědčení pro zvláštní účely uvedený v čl. 1 odst. 2 písm. c) pro velký letoun s turbínovým pohonem zavede a realizuje postup, kterým se zajistí, aby program zachování konstrukční integrity zůstal platný po celou dobu provozní životnosti letounu, s přihlédnutím ke zkušenostem z provozu i současnému provozu. Popis tohoto postupu předloží agentuře ke schválení přede dnem 26. února 2023 nebo před vydáním osvědčení, podle toho, co nastane později, a realizuje tento postup do šesti měsíců po jeho schválení agenturou.

**26.306 Základní konstrukce kritická z pohledu únavy**

- a) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely pro velký letoun s turbínovým pohonem certifikovaný dne 1. ledna 1958 nebo po tomto datu, u něž byla žádost o typové osvědčení podána přede dnem 1. ledna 2019 a který je certifikován pro přepravu 30 nebo více cestujících nebo s kapacitou užitečného zatížení 3 402 kg (7 500 liber) nebo vyšší, určí základní konstrukce kritické z pohledu únavy (FCBS) pro všechny variantní a odvozené modely letounu uvedené v typovém osvědčení nebo typovém osvědčení pro zvláštní účely a vypracuje jejich seznam.
- b) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely předloží tento seznam konstrukcí podle písmene a) ke schválení agentuře přede dnem 26. srpna 2021.
- c) Poté, co agentura seznam podle písmene a) schválí, držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely jej zpřístupní provozovatelům a osobám, které jsou povinny vyhovět článkům 26.330 a 26.370.
- d) Žadatel o typové osvědčení nebo typové osvědčení pro zvláštní účely uvedený v čl. 1 odst. 2 písm. c) pro velký letoun s turbínovým pohonem, který má být certifikován pro přepravu 30 nebo více cestujících nebo s kapacitou užitečného zatížení 3 402 kg (7 500 liber) nebo vyšší, určí základní konstrukce kritické z pohledu únavy (FCBS) pro všechny variantní a odvozené modely letounu uvedené v typovém osvědčení nebo typovém osvědčení pro zvláštní účely a vypracuje jejich seznam. Seznam těchto konstrukcí předloží agentuře ke schválení přede dnem 26. srpna 2021, nebo před vydáním osvědčení, podle toho, co nastane později.
- e) Poté, co agentura seznam podle písmene d) schválí, žadatel o typové osvědčení nebo typové osvědčení pro zvláštní účely uvedený v čl. 1 odst. 2 písm. c) jej zpřístupní provozovatelům a osobám, které jsou povinny vyhovět článku 26.370.

**26.307 Údaje o přípustnosti poškození u stávajících změn konstrukce kritické z pohledu únavy**

- a) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely pro velký letoun s turbínovým pohonem certifikovaný dne 1. ledna 1958 nebo po tomto datu a certifikovaný pro přepravu 30 nebo více cestujících nebo s kapacitou užitečného zatížení 3 402 kg (7 500 liber) nebo vyšší u změn a modifikované konstrukce kritické z pohledu únavy (FCMS) existujících ke dni 26. února 2021:
  - i) reviduje existující změny návrhu (modifikace návrhu) a určí všechny změny, které mají dopad na FCBS určené v souladu s článkem 26.306;

- ii) u každé změny určené v souladu s písm. a) bodem i) určí jakoukoli související modifikovanou konstrukci kritickou z pohledu únavy (FCMS);
  - iii) u každé změny určené v souladu s písm. a) bodem i) provede posouzení přípustnosti poškození a zavede a dokumentuje související prohlídku přípustnosti poškození.
- b) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely předloží agentuře ke schválení seznam všech modifikovaných konstrukcí kritických z pohledu únavy (FCMS) určených v souladu s písm. a) bodem ii), a to přede dnem 26. února 2022.
  - c) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely předloží agentuře ke schválení údaje o přípustnosti poškození, včetně DTI, jež vyplynuly z posouzení provedeného v souladu s písm. a) bodem iii), a to přede dnem 26. srpna 2022.
  - d) Poté, co agentura seznam FCMS předložený v souladu s písmenem b) schválí, držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely jej zpřístupní provozovatelům a osobám, které jsou povinny vyhovět článkům 26.330 a 26.370.

#### **26.308 Údaje o přípustnosti poškození u stávajících oprav konstrukce kritické z pohledu únavy**

- a) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely pro velký letoun s turbínovým pohonem certifikovaný dne 1. ledna 1958 nebo po tomto datu a certifikovaný pro přepravu 30 nebo více cestujících nebo s kapacitou užitečného zatížení 3 402 kg (7 500 liber) nebo vyšší u zveřejněných změn existujících ke dni 26. února 2021:
  - i) reviduje údaje o opravě a určí každou opravu uvedenou v údajích, která má dopad na základní konstrukci kritickou z pohledu únavy a modifikovanou konstrukci kritickou z pohledu únavy určené v souladu s čl. 26.306 písm. a) a čl. 26.307 písm. a) bodem ii);
  - ii) provede posouzení přípustnosti poškození u každé opravy určené v souladu s písm. a) bodem i), pokud nebylo provedeno dříve.
- b) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely předloží agentuře ke schválení údaje o přípustnosti poškození, včetně DTI, jež vyplynuly z posouzení provedeného v souladu s písm. a) bodem ii), a to přede dnem 26. května 2022, pokud již nebyly schváleny v souladu s čl. 21.A.435 písm. b) bodem 2 přílohy I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012 přede dnem 26. srpna 2022.

#### **26.309 Pokyny pro posuzování oprav**

- a) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely pro velký letoun s turbínovým pohonem certifikovaný dne 1. ledna 1958 nebo po tomto datu a certifikovaný pro přepravu 30 nebo více cestujících nebo s kapacitou užitečného zatížení 3 402 kg (7 500 liber) nebo vyšší, a u nějž bylo typové osvědčení nebo typové osvědčení pro zvláštní účely vydáno přede dnem 11. ledna 2008, vypracuje pokyny pro posuzování oprav (REG), kterými se stanoví:
  - i) postup provádění prohlídek dotčeného letounu, který umožní určení a dokumentaci všech dosavadních oprav majících dopad na konstrukci kritickou z pohledu únavy určenou v souladu s čl. 26.306 písm. a) a čl. 26.307 písm. a) bodem ii);
  - ii) postup, který provozovatelům umožní získat DTI pro opravy určené v souladu s písm. a) bodem i);
  - iii) realizační harmonogram, který uvádí časové rámce pro provedení prohlídek letounu, získání DTI a začlenění DTI do programu údržby provozovatele letounu.
- b) Držitel typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely předloží pokyny pro posuzování oprav vypracované v souladu s písmenem a) agentuře ke schválení přede dnem 26. února 2023.

#### **26.330 Údaje o přípustnosti poškození u stávajících doplňkových typových osvědčení (STC), dalších významných změn a stávajících oprav majících dopad na uvedené změny nebo STC**

- a) Držitel STC vydaného přede dnem 26. února 2021 pro významnou změnu nebo držitel významné změny, která je považována za schválenou v souladu s článkem 4 nařízení (EU) č. 748/2012, pro velké letouny certifikované dne 1. ledna 1958 nebo po tomto datu pro přepravu 30 nebo více cestujících nebo s kapacitou užitečného zatížení 3 402 kg (7 500 liber) nebo vyšší, podpoří provozovatele, kteří jsou povinni vyhovět čl. 26.370 písm. a) bodu ii), tak, že vyřeší nepříznivé účinky uvedených změn a oprav uvedených změn konstrukce letadla, a vyhoví požadavkům článků 26.331 až 26.334.

- b) Písmeno a) se nepoužije na významné změny a opravy modelu letounu poprvé certifikovaného přede dnem 26. února 2021, pokud tento model letounu splňuje kteroukoli z těchto podmínek:
- i) je uveden v tabulce A.1 v dodatku 1;
  - ii) již není v provozu po dni 26. února 2021;
  - iii) nebyl certifikován pro civilní provoz s užitečným zatížením nebo cestujícími;
  - iv) má typové osvědčení pro zvláštní účely a byl certifikován v souladu s požadavky na přípustnost poškození za předpokladu, že není provozován na více než 75 % jeho navrženého provozního cíle a je primárně provozován na podporu výrobních činností držitelů typového osvědčení pro zvláštní účely;
  - v) je certifikován typovým osvědčením pro zvláštní účely a je navržen primárně pro hašení požárů.
- c) Písmeno a) se nepoužije na významné změny a opravy letounu poprvé certifikovaného přede dnem 26. února 2021, pokud tyto změny nebo opravy nejsou a nebudou začleněny do jakéhokoli letounu v provozu ke dni 26. srpna 2022.
- d) Výjimky stanovené v písm. b) bodě ii) až v) a v písmenu c) se použijí až poté, co držitel schválení změny předloží seznam změn, které mají dopad na základní konstrukci kritickou z pohledu únavy, spolu s informacemi na podporu důvodů, proč byla každá změna zařazena na seznam, agentuře ke schválení, a to přede dnem 26. února 2022.

#### **26.331 Plán vyhovění pro držitele doplňkových typových osvědčení**

Držitel schválení změny:

- a) zavede plán vyhovění, který řeší požadavky článků 26.332 až 26.334;
- b) předloží plán vyhovění uvedený v písmenu a) ke schválení agentuře přede dnem 25. srpna 2021.

#### **26.332 Určení změn majících dopad na konstrukci kritickou z pohledu únavy**

- a) Držitel schválení změny:
  - i) reviduje změny a určí ty změny, které mají dopad na základní konstrukci kritickou z pohledu únavy;
  - ii) u každé změny určené v souladu s písm. a) bodem i) určí jakoukoli související FCMS;
  - iii) určí zveřejněné změny, které mají dopad na každou změnu určenou v souladu s písm. a) bodem i).
- b) Držitel schválení změny, které bylo vydáno dne 1. září 2003 nebo po tomto datu, vypracuje seznam změn a FCMS určených v souladu s písm. a) body i) a ii), předloží tento seznam ke schválení agentuře přede dnem 26. února 2022 a po jeho schválení agenturou tento seznam zpřístupní osobám a provozovatelům, kteří jsou povinni vyhovět čl. 26.370 písm. b) bodu ii).
- c) Držitel schválení změny, které bylo vydáno přede dnem 1. září 2003:
  - i) vypracuje seznam změn určených v souladu s písm. a) bodem i) a předloží jej ke schválení agentuře přede dnem 26. února 2022;
  - ii) na žádost provozovatele, který je povinen vyhovět čl. 26.370 písm. a) bodu ii), o změnu určí každou FCMS související se změnou, vypracuje jejich seznam a předloží tyto údaje ke schválení agentuře do 12 měsíců od žádosti provozovatele;
  - iii) po schválení všech údajů předložených podle písm. c) bodu i) a ii) zpřístupní tyto údaje osobám a provozovatelům, kteří jsou povinni vyhovět čl. 26.370 písm. b) bodu ii).

#### **26.333 Údaje o přípustnosti poškození u STC a oprav těchto STC schválených dne 1. září 2003 nebo po tomto datu**

- a) Držitel schválení změny, které bylo vydáno dne 1. září 2003 nebo po tomto datu:
  - i) u změn a zveřejněných oprav určených v souladu s čl. 26.332 písm. a) bodem i) a čl. 26.332 písm. a) bodem iii) provede posouzení přípustnosti poškození;
  - ii) zavede a dokumentuje související prohlídku přípustnosti poškození, pokud již nebyla provedena.

- b) Držitel schválení změny předloží údaje o přípustnosti poškození, jež vyplynuly z posouzení přípustnosti poškození provedeného v souladu s písm. a) bodem i), ke schválení agentuře přede dnem 26. února 2023, pokud již nebyly schváleny v souladu s článkem 21.B.111 přílohy I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012.
- c) Odchylně od písmene b) u změn, které neměly v certifikačním základě požadavek na posouzení přípustnosti poškození, držitel schválení změny určený v písmenu a) předloží údaje o přípustnosti poškození, jež vyplynuly z posouzení přípustnosti poškození provedeného v souladu s písmenem a), agentuře ke schválení v těchto lhůtách, podle toho, co nastane později:
  - i) před tím, než je letoun s uvedenou změnou začleněn provozován v souladu s přílohou IV (část CAT) nařízení (EU) č. 965/2012 \*, nebo
  - ii) přede dnem 26. února 2023;

#### **26.334 Údaje o přípustnosti poškození u STC a jiných změn a oprav těchto změn schválených přede dnem 1. září 2003**

- a) Držitel schválení změny, které bylo vydáno přede dnem 1. září 2003:
  - i) u změn a zveřejněných oprav určených v souladu s čl. 26.332 písm. a) bodem i) a čl. 26.332 písm. a) bodem ii) provede posouzení přípustnosti poškození;
  - ii) zavede a dokumentuje související prohlídku přípustnosti poškození, pokud již nebyla provedena.
- b) Držitel schválení změny předloží údaje o přípustnosti poškození, jež vyplynuly z posouzení provedeného v souladu s písm. a) bodem i), ke schválení agentuře v níže uvedených lhůtách:
  - i) před tím, než je letoun s uvedenou změnou začleněn provozován v souladu s přílohou IV (část CAT) nařízení (EU) č. 965/2012, nebo
  - ii) přede dnem 26. února 2023.

#### **26.370 Úkoly zachování letové způsobilosti a program údržby letadla**

- a) Provozovatelé nebo vlastníci velkých letadel s turbínovým pohonem certifikovaných dne 1. ledna 1958 nebo po tomto datu zajistí zachování letové způsobilosti stárnoucích konstrukcí letounů tak, že připraví program údržby letadla stanovený v článku M.A.302 přílohy I (část M) nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 \*\*, který obsahuje:
  - i) u letounů certifikovaných pro přepravu 30 nebo více cestujících nebo s kapacitou užitečného zatížení vyšší než 3 402 kg (7 500 liber) schválený program kontroly založený na přípustnosti poškození;
  - ii) u letounů provozovaných v souladu s přílohou IV (část CAT) nařízení (EU) č. 965/2012 a certifikovaných pro přepravu 30 nebo více cestujících nebo s kapacitou užitečného zatížení vyšší než 3 402 kg (7 500 liber) způsob řešení nepříznivých účinků, které by opravy a modifikace mohly mít na konstrukci kritickou z pohledu únavy a na kontroly uvedené v písm. a) bodě i);
  - iii) u letounů certifikovaných s maximální vzletovou hmotností (MTOW) vyšší než 34 019 kg (75 000 liber) schválené LOV;
  - iv) CPCP.
- b) Na povinnost uvedenou v písmenu a) se vztahují tyto lhůty:
  - i) program údržby letadla se reviduje tak, aby vyřešil požadavky uvedené v písm. a) bodech i), ii) a iv), a to přede dnem 26. února 2024, nebo před provozováním letounu, podle toho, co nastane později;
  - ii) program údržby letadla se reviduje tak, aby vyřešil požadavky uvedené v písm. a) bodě iii), a to přede dnem 26. srpna 2021, nebo 6 měsíců před zveřejněním LOV, nebo před provozováním letounu, podle toho, co nastane později.
- c) U modelu letounu, který byl poprvé certifikován přede dnem 26. února 2021 a:
  - i) který již není v provozu po dni 26. února 2024, se nepoužijí ustanovení písm. a) bodů i), ii) a iv);
  - ii) který již není v provozu po dni 26. srpna 2021, se nepoužije ustanovení písm. a) bodu iii);

- iii) s typovým osvědčením pro zvláštní účely vydaným přede dnem 26. února 2021 v souladu s požadavky na přípustnost poškození za předpokladu, že není provozován na více než 75 % jeho navrženého provozního cíle a je primárně provozován na podporu výrobních činností držitelů schválení, se nepoužijí ustanovení písm. a) bodů i), ii) a iv).
- d) U modelu letounu s typovým osvědčením pro zvláštní účely vydaným přede dnem 26. února 2021, jehož primárním účelem je hašení požárů, se nepoužijí ustanovení písm. a) bodů i) a ii).

\* Nařízení (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1).

\*\* Nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 ze dne 26. listopadu 2014 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř. věst. L 362, 17.12.2014, s. 1).“;

7) doplňuje se nový dodatek 1, který zní:

„Dodatek 1

### Seznam modelů letounů nepodléhajících určitým ustanovením přílohy I (části 26)

Tabulka A.1

Držitel TC	Typ	Modely	Ustanovení přílohy I (část 26), která se NEPOUŽIJÍ
The Boeing Company	707	Všechny	26.301 až 26.334
The Boeing Company	720	Všechny	26.301 až 26.334
The Boeing Company	DC-10	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	26.301 až 26.334
The Boeing Company	DC-8	Všechny	26.301 až 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-9 A, C-9B), DC-9-33F, DC-9-34, DC-9-34F, DC-9-41, DC-9-51	26.301 až 26.334
The Boeing Company	MD-90	MD-90-30	26.301 až 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F27	Mark 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700	26.301 až 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Mark 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000	26.301 až 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-159	G-159 (Gulfstream I)	26.301 až 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-II_III_IV_V	G-1159 A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GI)	26.301 až 26.334
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	26.301 až 26.334
LEARJET INC.	Learjet 24/25/31/3-6/35/55/60	24, 24 A, 24B, 24B-A, 24D, 24D-A, 24F, 24F-A, 25, 25B, 25C, 25D, 25F	26.301 až 26.334

Držitel TC	Typ	Modely	Ustanovení přílohy I (část 26), která se NEPOUŽIJÍ
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1329	Všechny	26.301 až 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	188	Všechny	26.301 až 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F, 382G	26.301 až 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	Všechny	26.301 až 26.334
PT. DIRGANTARA INDONESIA	CN-235	Všechny	26.301 až 26.334
SABRELINER CORPORATION	NA-265	NA-265-65	26.301 až 26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	26.301 až 26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	Všechny	26.301 až 26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	26.301 až 26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	26.301 až 26.334“