

**IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2020/1159****z dne 5 avgusta 2020****o spremembi uredb (EU) št. 1321/2014 in (EU) 2015/640 v zvezi z uvedbo novih dodatnih plovnostnih zahtev**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 <sup>(1)</sup> in zlasti točke (h) člena 17(1) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V skladu s členom 76(3) Uredbe (EU) 2018/1139 Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Agencija) izdaja in redno posodablja certifikacijske specifikacije. Vendar pri izdelavi ali obratovanju zrakoplova, katerega projekt je že bil certificiran, ni treba upoštevati posodobljene različice certifikacijskih specifikacij. Da bi v Uniji ohranili visoko raven varnosti v letalstvu in okoljskih zahtev, bi bilo torej treba zagotoviti, da taki zrakoplovi izpolnjujejo dodatne plovnostne zahteve, ki ob certificiranju projekta niso bile vključene v prvotne certifikacijske specifikacije. Take dodatne plovnostne zahteve so določene v Uredbi Komisije (EU) 2015/640 <sup>(2)</sup>. Navedeno uredbo bi bilo zdaj treba spremeniti, da se dodajo nove zahteve za starajoče se zrakoplove.
- (2) Agencija je leta 2007 izdala sprejemljive načine usklajevanja 20–20, ki vsebujejo tehnične napotke za razvoj programa stalne integritete konstrukcije, katerega namen je zagotoviti varno obratovanje starajočih se zrakoplovov med njihovo celotno obratovalno dobo. Ker pa sprejemljivi načini usklajevanja niso zavezujoči, se navedeni napotki v Uniji morda ne uporabljajo dosledno. Zato se trenutno morda uporabljajo veliki zrakoplovi, pri katerih se med njihovim projektiranjem, spreminjanjem ali popravlilom niso učinkovito obravnavali ocena tolerance poškodb, razširjene poškodbe zaradi utrujenosti in preprečevanje korozije. V Uredbo (EU) 2015/640 bi bilo treba vključiti dodatne plovnostne zahteve za starajoče se zrakoplove, da bi preprečili katastrofalne odpovedi zaradi utrujenosti, vključno z razširjenimi poškodbami zaradi utrujenosti in korozijo.
- (3) Za vsak zrakoplov bi se lahko štelo, da se stara od dneva izdelave. Staranje zrakoplova je odvisno od dejavnikov, kot so starost, število ciklov letenja in število ur letenja. Posamezne komponente zrakoplova se različno starajo, pri čemer so nekateri dejavniki staranja utrujenost zaradi ponavljajočih se ciklov, obraba, propadanje in korozija. Navedeni dejavniki lahko povzročajo znatno tveganje za varnost, če se ne obravnavajo ustrezno v celotni življenjski dobi zrakoplova. Izkušnje pri servisiranju so pokazale, da je treba znanje o integriteti konstrukcije starajočih se zrakoplovov stalno posodabljati. Zato bi bilo treba v Uredbo (EU) 2015/640 vključiti nove zahteve za posodabljanje znanja o dejavnih staranja na podlagi izkušenj pri obratovanju v realnem času ter z uporabo sodobnih orodij za analizo in preskušanje.
- (4) Z navedenimi zahtevami za starajoče se zrakoplove bi bilo treba zagotoviti, da nosilci odobritve projekta predložijo podatke ter upoštevajo postopke, navodila in priročnike, ki so potrebni za preprečevanje odpovedi starajočih se konstrukcij zaradi korozije in utrujenosti, in jih dajo na voljo operatorjem. Da bi to dosegli, bi bilo treba od nosilcev odobritve projekta zahtevati, da razvijejo celovit program stalne integritete konstrukcije za tip zrakoplova ter ocenijo toleranco poškodb pri obstoječih spremembah in projektih popravil. Hkrati bi bilo treba od operatorjev zahtevati, da navedene podatke vključijo v svoj program vzdrževanja ter hkrati obravnavajo negativne učinke sprememb in popravil na vsako osnovno konstrukcijo zrakoplova in z njimi povezane zahteve za vzdrževanje.

<sup>(1)</sup> UL L 212, 22.8.2018, str. 1.

<sup>(2)</sup> Uredba Komisije (EU) 2015/640 z dne 23. aprila 2015 o dodatnih plovnostnih specifikacijah za posamezno vrsto operacij in o spremembi Uredbe (EU) št. 965/2012 (UL L 106, 24.4.2015, str. 18).

- (5) Za zagotovitev, da se navedeni podatki, postopki, navodila in priročniki, pripravljene na podlagi navedenih novih zahtev, uporabljajo tudi pri vzdrževanju velikih letal, se mora točka M.A.302 Priloge I k Uredbi (EU) št. 1321/2014 <sup>(3)</sup> sklicevati na zahteve iz dela 26 Priloge I k Uredbi (EU) 2015/640.
- (6) V državah članicah je trenutno registriranih več sto velikih letal, opremljenih s prostori za tovor ali prtljago razreda D. Šteje se, da je nevarnost neobvladljivih požarov v takšnih prostorih velika, zlasti glede na to, da se je v zadnjih letih povečala količina litijevih baterij, ki se prevažajo v prostoru za tovor ali prtljago, s čimer se je povečalo tudi ugotovljeno tveganje termičnega pobega in s temi baterijami povezanih posledičnih požarov.
- (7) Agencija je septembra 2007 uvedla nove standarde za projekte, v skladu s katerimi so prostori za tovor in prtljago razreda D izključeni iz certifikacijskih specifikacij za velika letala. Namen navedenih standardov je bil zmanjšanje tveganja poškodb ali smrti v primeru požara v prostoru za tovor ali prtljago med letom, uporabljajo pa se le za velika letala, certificirana na podlagi vlog, predloženih po septembru 2007. Glede na to, da nekatera velika letala morda niso v skladu z navedenimi standardi, ter ob ustreznem upoštevanju narave in tveganja operacij z velikimi letali bi se morali navedeni standardi zdaj uporabljati za vsa velika letala v uporabi, ki jih je certificirala Agencija.
- (8) V zadnjih nekaj desetletjih je bilo veliko nesreč po vsem svetu in znatno tveganje za varnost v letalstvu povezanih z izleti z vzletno-pristajalne steze. V letnem poročilu o varnosti Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu za leto 2018 so izleti z vzletno-pristajalne steze opredeljeni kot eno od dveh področij z največjim tveganjem. Poleg tega so izleti z vzletno-pristajalne steze predstavljali 30 % nesreč brez smrtnega izida v istem obdobju in za isto skupino. Število izletov z vzletno-pristajalne steze med pristajanjem se je povečalo sorazmerno z rastjo prometa. Ker se pričakuje, da se bo letalski promet še naprej povečeval tako po svetu kot v Evropi, se lahko pričakuje tudi, da se bo še naprej povečevalo število izletov z vzletno-pristajalne steze, če ne bo sprejet noben ukrep.
- (9) Januarja 2020 je Agencija uvedla nove standarde za projekte za namestitve sistemov za podporo letalski posadki pri sprejemanju odločitev med priletom in pristankom. Navedeni standardi so namenjeni zmanjšanju tveganja izletov z vzletno-pristajalne steze med pristajanjem. Ob ustreznem upoštevanju narave in tveganja operacij z velikimi letali bi se morali navedeni novi standardi zdaj uporabljati za vsa velika letala v uporabi, ki jih je certificirala Agencija.
- (10) Uredbi (EU) št. 1321/2014 in (EU) 2015/640 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti. Ob upoštevanju trenutnega izbruha COVID-19 je bilo vključeno prehodno obdobje, da bi se izognili dodatnemu bremenu za industrijo med to krizo ter olajšali skladnost z novimi pravili in postopki, uvedenimi s to uredbo.
- (11) Ukrepi iz te uredbe temeljijo na Mnenju št. 12/2016 <sup>(4)</sup> in Mnenju št. 04/2019 <sup>(5)</sup>, ki ju je Agencija izdala v skladu s členom 76(1) Uredbe (EU) 2018/1139.
- (12) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem odbora iz člena 127(3) Uredbe (EU) 2018/1139 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

### Člen 1

Priloga I (del M) k Uredbi (EU) št. 1321/2014 se spremeni v skladu s Prilogo I k tej uredbi.

<sup>(3)</sup> Uredba Komisije (EU) št. 1321/2014 z dne 26. novembra 2014 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih izdelkov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami (UL L 362, 17.12.2014, str. 1).

<sup>(4)</sup> Mnenje št. 12/2016: Konstrukcije starajočih se zrakoplovov.

<sup>(5)</sup> Mnenje št. 04/2019: Zmanjšanje števila izletov z vzletno-pristajalne steze in zmanjšanje števila prostorov razreda D.

## Člen 2

Uredba (EU) 2015/640 se spremeni:

(1) člen 1 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 1

**Predmet urejanja in področje uporabe**

1. Ta uredba določa skupne dodatne plovnostne specifikacije v zvezi z zahtevami glede stalne plovnosti zrakoplovov in izboljšav njihove varnosti.
2. Ta uredba se uporablja za:
  - (a) operatorje:
    - (i) zrakoplovov, registriranih v državah članicah;
    - (ii) zrakoplovov, registriranih v tretjih državah, ki jih uporabljajo operatorji, za katere države članice zagotavljajo nadzor;
  - (b) nosilce certifikata tipa, certifikata tipa z omejitvami, dodatnega certifikata tipa ali odobritve projekta spremembe ali popravila, ki ga Agencija odobri v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 748/2012 \* ali za katerega se šteje, da je bil izdan v skladu s členom 3 navedene uredbe;
  - (c) prosilce za certifikat tipa ali certifikat tipa z omejitvami za velika turbinska letala, za katera je bila vloga predložena pred 1. januarjem 2019 in ki so jim bili certifikati izdani po 22 avgusto 2020 [*Urad za publikacije: vstaviti datum začetka veljavnosti te uredbe o spremembi*], kot je določeno v Prilogi I (del 26).

\* Uredba Komisije (EU) št. 748/2012 z dne 3. avgusta 2012 o določitvi izvedbenih določb za certificiranje zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov in naprav glede plovnosti in okoljske ustreznosti ter potrjevanje projektivnih in proizvodnih organizacij (UL L 224, 21.8.2012, str. 1).“;

(2) v členu 2 se dodajo naslednje točke (e) do (o):

- „(e) ‚omejitev veljavnosti‘ v povezavi s tehničnimi podatki, ki podpirajo program vzdrževanja konstrukcije, pomeni časovno obdobje, navedeno kot število vseh skupnih ciklov letenja ali ur letenja ali obojega, v katerem je dokazano, da na letalu ne bo prišlo do razširjenih poškodb zaradi utrujenosti;
- (f) ‚oddelek o omejitvi plovnosti‘ pomeni oddelek v navodilih za stalno plovnost, kot se zahteva v točkah 21.A.61, 21.A.107 in 21.A.120A Priloge I (del 21) k Uredbi (EU) št. 748/2012, ki vsebuje omejitve glede plovnosti, ki določajo posamezne čase za obvezno zamenjavo, intervale za inšpekcijske preglede in povezani postopek pregleda;
- (g) ‚program za preprečevanje in nadzor korozije‘ pomeni dokument, v katerem se upošteva sistematičen pristop k preprečevanju in nadzoru korozije v osnovni konstrukciji letala ter v katerem so zajete osnovne naloge v zvezi s korozijo, vključno z inšpekcijskimi pregledi, področja, za katera se izvajajo navedene naloge, opredeljene ravni korozije in časovni okviri glede zagotavljanja skladnosti (pragi za izvajanje in intervali ponovitev). Osnovni program za preprečevanje in nadzor korozije sestavi nosilec certifikata tipa, operatorji pa ga lahko prilagodijo in vključijo v svoj program vzdrževanja, ki ga uporabljajo za svoje operacije;
- (h) ‚razširjene poškodbe zaradi utrujenosti‘ pomenijo istočasno prisotnost razpok na več mestih na konstrukciji letala, pri čemer so te razpoke take velikosti in v takem številu, da ni več zagotovljena trdnost za zasilno delovanje ali preostala trdnost konstrukcije, uporabljena za njeno certificiranje;
- (i) ‚osnovna konstrukcija‘ pomeni konstrukcijo, ki je projektirana v certifikatu tipa za zadevni model letala (tj. konfiguracija modela letala, kakršno je bilo dostavljeno);
- (j) ‚osnovna konstrukcija, pri kateri je utrujenost lahko kritična‘ pomeni osnovno konstrukcijo letala, ki jo je nosilec certifikata tipa kategoriziral kot konstrukcijo, pri kateri je utrujenost lahko kritična;
- (k) ‚spremenjena konstrukcija, pri kateri je utrujenost lahko kritična‘ pomeni vsako konstrukcijo letala, pri kateri je utrujenost lahko kritična, ki izhaja iz spremembe projekta tipa ali na katero ta vpliva in ki še ni navedena kot del osnovne konstrukcije, pri kateri je utrujenost lahko kritična;

- (l) ‚ocenjevanje tolerance poškodb‘ je postopek, v katerem se določijo vzdrževalna opravila, potrebna za odkrivanje ali preprečevanje razpok zaradi utrujenosti, ki bi lahko prispevale h katastrofalni odpovedi. Če se ocenjevanje tolerance poškodb uporablja za popravila in spremembe, vključuje oceno popravila ali spremembe in konstrukcijo, pri kateri je utrujenost lahko kritična, na katero popravilo ali sprememba vpliva;
- (m) ‚inšpekcijski pregled tolerance poškodb‘ pomeni dokumentirano zahtevo za inšpekcijski pregled ali drugo vzdrževalno opravilo, ki ga nosilci certifikata tipa ali certifikata tipa z omejitvami razvijejo na podlagi ocene tolerance poškodb. Inšpekcijski pregled tolerance poškodb vključuje področja, ki jih je treba pregledati, metodo inšpekcijskega pregleda, postopke inšpekcijskega pregleda (vključno z zaporednimi koraki inšpekcijskega pregleda ter merili sprejemljivosti in merili za izključitev), prag za inšpekcijske preglede in vse ponavljajoče se intervale, povezane z navedenimi pregledi. V inšpekcijskih pregledih tolerance poškodb so lahko opredeljena tudi vzdrževalna opravila, kot so zamenjava, popravilo ali sprememba;
- (n) ‚smernice za oceno popravil‘ pomenijo postopek, ki ga je vzpostavil nosilec certifikata tipa in ki operatorje usmerja, da uvedejo inšpekcijske preglede tolerance poškodb za popravila, ki vplivajo na konstrukcijo, pri kateri je utrujenost lahko kritična, da se zagotovi stalna integriteta konstrukcije vseh pomembnih popravil;
- (o) ‚konstrukcija, pri kateri je utrujenost lahko kritična‘ pomeni konstrukcijo letala, na katero lahko vplivajo razpoke zaradi utrujenosti, ki bi lahko povzročile katastrofalno odpoved letala.“;
- (3) Priloga I (del 26) se spremeni v skladu s Prilogo II k tej uredbi.

### Člen 3

#### **Začetek veljavnosti in uporaba**

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 26 februarja 2021, razen točke 4 Priloge II, ki se uporablja od 26 avgusta 2023.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 5 avgusta 2020

Za Komisijo  
Predsednica  
Ursula VON DER LEYEN

*PRILOGA I*

V točki M.A. 302(d) Priloge I (del M) k Uredbi (EU) št. 1321/2014 se doda naslednja točka (3):

„(3) veljavnimi določbami Priloge I (del 26) k Uredbi (EU) 2015/640.“.

---

## PRILOGA II

Priloga I (del 26) k Uredbi (EU) 2015/640 se spremeni:

(1) kazalo se nadomesti z naslednjim:

## „PRILOGA I

**Del 26****DODATNE PLOVNOSTNE SPECIFIKACIJE ZA OPERACIJE**

## KAZALO

## PODDEL A – SPLOŠNE DOLOČBE

- 26.10 Pristojni organ
- 26.20 Začasno nedelujoča oprema
- 26.30 Dokaz skladnosti

## PODDEL B – VELIKA LETALA

- 26.50 Sedeži, ležišča, varnostni pasovi in ramenski varnostni pasovi
- 26.60 Zasilni pristanek – dinamični pogoji
- 26.100 Lokacija zasilnih izhodov
- 26.105 Dostop do zasilnih izhodov
- 26.110 Oznake zasilnih izhodov
- 26.120 Notranja zasilna razsvetjava in delovanje zasilne luči
- 26.150 Notranjost kabin
- 26.155 Vnetljivost oblog v prtljažnem prostoru
- 26.156 Materiali za toplotno ali zvočno izolacijo
- 26.157 Pretvorba prostorov razreda D
- 26.160 Protipožarna zaščita stranišča
- 26.170 Gasilni aparati
- 26.200 Zvočni signali pristajalnega podvozja
- 26.205 Sistemi za opozarjanje na prekoračitev vzletno-pristajalne steze
- 26.250 Sistemi za upravljanje vrat kabine letalske posadke – nezmožnost enega člana za delo
- 26.300 Program stalne integritete konstrukcije starajočih se zrakoplovov – splošne zahteve
- 26.301 Načrt skladnosti za nosilce certifikata tipa (z omejitvami)
- 26.302 Ocena tolerance utrujenosti in poškodb
- 26.303 Omejitve veljavnosti
- 26.304 Program za preprečevanje in nadzor korozije
- 26.305 Veljavnost programa stalne integritete konstrukcije
- 26.306 Osnovna konstrukcija, pri kateri je utrujenost lahko kritična
- 26.307 Podatki o toleranci poškodb za obstoječe spremembe konstrukcije, pri kateri je utrujenost lahko kritična
- 26.308 Podatki o toleranci poškodb za obstoječa popravila konstrukcije, pri kateri je utrujenost lahko kritična
- 26.309 Smernice za oceno popravil
- 26.330 Podatki o toleranci poškodb za obstoječe dodatne certifikate tipa, druge obstoječe večje spremembe in obstoječa popravila, ki vplivajo na navedene spremembe ali dodatne certifikate tipa
- 26.331 Načrt skladnosti za nosilce dodatnih certifikatov tipa

- 26.332 Opredelitev sprememb, ki vplivajo na konstrukcijo, pri kateri je utrujenost lahko kritična
- 26.333 Podatki o toleranci poškodb za dodatne certifikate tipa in popravila v zvezi z navedenimi dodatnimi certifikati tipa, odobrene 1. septembra 2003 ali pozneje
- 26.334 Podatki o toleranci poškodb za dodatne certifikate tipa ter druge spremembe in popravila v zvezi z navedenimi spremembami, odobrene pred 1. septembrom 2003
- 26.370 Naloge stalne plovnosti in program vzdrževanja zrakoplova

PODDEL C – VELIKI HELIKOPTERJI

26.400 Gasilni aparati

Dodatek I – Seznam modelov letal, za katere se nekatere določbe Priloge I (del 26) ne uporabljajo“;

(2) točka 26.10 se nadomesti z naslednjim:

**„26.10 Pristojni organ**

- (a) V tej prilogi je pristojni organ, ki mu morajo operatorji dokazati skladnost zrakoplova, katerega projekt je že bil certificiran, z zahtevami iz te priloge, organ, ki ga imenuje država članica, v kateri ima operator svoj glavni sedež.
- (b) V tej prilogi je pristojni organ, ki mu morajo nosilci certifikatov tipa (CT), certifikatov tipa z omejitvami (CTO) in dodatnih certifikatov tipa (DCT) ter odobritev projektov sprememb in popravil dokazati skladnost obstoječih CT, CTO in DCT ter projektov sprememb in popravil z zahtevami iz te priloge, Agencija.“;

(3) točka 26.30 se spremeni:

(a) odstavka (a) in (b) se nadomestita z naslednjim:

- „(a) Agencija v skladu s členom 76(3) Uredbe (EU) 2018/1139 izda certifikacijske specifikacije kot standardni način izkazovanja skladnosti s to prilogo. Certifikacijske specifikacije so dovolj podrobne in specifične, da lahko predstavijo pogoje, na podlagi katerih se lahko dokaže skladnost z zahtevami iz te priloge.
- (b) Operatorji in nosilci certifikata tipa, certifikata tipa z omejitvami, dodatnega certifikata tipa ali odobritve projekta spremembe in popravila lahko skladnost z zahtevami iz te priloge dokažejo z upoštevanjem enega od naslednjih dokumentov:
- (i) specifikacij, ki jih Agencija izda na podlagi odstavka (a) te točke, ali enakovrednih certifikacijskih specifikacij, ki jih Agencija izda na podlagi točke 21.B.70 Priloge I k Uredbi (EU) št. 748/2012;
- (ii) tehničnih standardov, ki zagotavljajo enakovredno raven varnosti kot tehnični standardi iz navedenih certifikacijskih specifikacij.“;

(b) doda se naslednji odstavek (c):

- „(c) Nosilci certifikata tipa, certifikata tipa z omejitvami, dodatnega certifikata tipa ali odobritve projekta spremembe in popravila dajo vsakemu znanemu operatorju letal na voljo vse spremembe Navodil za stalno plovnost, potrebne za dokazovanje skladnosti s to prilogo. Za namene te uredbe Navodila za stalno plovnost vključujejo tudi inšpekcijske preglede tolerance poškodb, smernice za oceno popravil, osnovni program za preprečevanje in nadzor korozije, seznam konstrukcij, pri katerih je utrujenost lahko kritična, ter oddelke o omejitvi plovnosti.“;

(4) vstavi se naslednja točka 26.157:

**„26.157 Pretvorba prostorov razreda D**

Operatorji velikih letal, ki se uporabljajo v komercialnem zračnem prevozu in so pridobili certifikat tipa 1. januarja 1958 ali pozneje, zagotovijo, da:

- (a) je pri letalih, katerih obratovanje vključuje prevoz potnikov, vsak prostor razreda D za tovor ali prtljago ne glede na njegovo prostornino v skladu s certifikacijskimi specifikacijami, ki se uporabljajo za prostor razreda C;
- (b) je pri letalih, katerih obratovanje vključuje samo prevoz tovora, vsak prostor razreda D za tovor ne glede na njegovo prostornino v skladu s certifikacijskimi specifikacijami, ki se uporabljajo za prostor razreda C ali razreda E.“;

(5) vstavi se naslednja točka 26.205:

**„26.205 Sistemi za opozarjanje na prekoračitev vzletno-pristajalne steze**

- (a) operatorji velikih letal, ki se uporabljajo v komercialnem zračnem prevozu, zagotovijo, da je vsako letalo, za katero je bilo prvo individualno spričevalo o plovnosti izdano 1. januarja 2025, opremljeno s sistemom za opozarjanje na prekoračitev vzletno-pristajalne steze.
- (b) Ta sistem je zasnovan tako, da omogoča zmanjšanje tveganja za vzdolžni izlet z vzletno-pristajalne steze med pristajanjem z opozarjanjem letalske posadke med poletom in na tleh, če obstaja nevarnost, da se letalo ne bo moglo ustaviti pred koncem vzletno-pristajalne steze.“;
- (6) vstavijo se naslednje točke 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 in 26.370:

**„26.300 Program stalne integritete konstrukcije starajočih se zrakoplovov – splošne zahteve**

- (a) Nosilec CT ali CTO za veliko turbinsko letalo, certificirano 1. januarja 1958 ali pozneje, za katero je bila vloga za certifikat tipa vložena pred 1. januarjem 2019, vzpostavi program stalne integritete konstrukcije starajočih se zrakoplovov, ki izpolnjuje zahteve iz točk 26.301 do 26.309.
- (b) Odstavek (a) se ne uporablja za model zrakoplova, za katerega je bil certifikat tipa izdan pred 26. februarjem 2021 in ki izpolnjuje katerega koli od naslednjih pogojev:
- je naveden v preglednici A.1 Dodatka 1 k tej prilogi;
  - po 26. februarju 2021 ne obratuje več;
  - ni bil certificiran za izvajanje civilnih operacij s tovorom ali potniki;
  - njegov CTO je bil v skladu z zahtevami glede tolerance poškodb izdan pred 26. februarjem 2021, pod pogojem, da ne presega 75 % cilja obratovanja iz projekta in da se primarno uporablja v podporo operacijam proizvodnje nosilcev odobritve;
  - je certificiran s CTO in primarno projektiran za gašenje požarov.

Izjeme, določene v odstavku (b)(ii) do (v), se uporabljajo šele, ko nosilec CT ali CTO Agenciji pred 27. majem 2021 predloži v odobritev seznam, na katerem so navedeni tip in modeli, spremembe ali serijske številke letala skupaj z informacijami, ki utemeljujejo razloge, zaradi katerih je bilo letalo vključeno na seznam.

- (c) Za model letala, za katerega je bil prvi certifikat tipa izdan pred 26. februarjem 2021 ter pri katerem obstoječa sprememba ali popravilo ni in ne bo vključeno v nobeno letalo v uporabi na dan 26. februarja 2022 ali pozneje, se odstavek (a)(ii) in (iii) točke 26.307 ter odstavek (a)(ii) točke 26.308 ne uporabljata, če nosilec CT ali CTO seznam vseh sprememb in popravil Agenciji v odobritev predloži pred 26. februarjem 2022.

**26.301 Načrt skladnosti za nosilce certifikata tipa (z omejitvami)**

- (a) Nosilec CT ali CTO za veliko turbinsko letalo, certificirano 1. januarja 1958 ali pozneje, za katero je bila vloga za CT vložena pred 1. januarjem 2019:
- pripravi načrt skladnosti za stalno integriteto konstrukcije, v katerem opiše načrtovani prikaz skladnosti z zahtevami iz točk 26.302 do 26.309;
  - Agenciji načrt skladnosti za stalno integriteto konstrukcije iz odstavka (i) v odobritev predloži pred 27. majem 2021.
- (b) Prosilec za CT ali CTO iz točke (c) odstavka 2 člena 1:
- pripravi načrt skladnosti za stalno integriteto konstrukcije, v katerem opiše načrtovani prikaz skladnosti z zahtevami iz točk 26.303 do 26.306;
  - Agenciji načrt skladnosti za stalno integriteto konstrukcije iz odstavka (i) v odobritev predloži pred 27. majem 2021 ali pred izdajo certifikata, če je to pozneje.



**26.302 Ocena tolerance utrujenosti in poškodb**

- (a) Nosilec CT ali CTO za veliko turbinsko letalo, ki je bilo certificirano 1. januarja 1958 ali pozneje za prevoz 30 potnikov ali več ali za tovorno zmogljivost 3 402 kg ali več in za katero je bila vloga za CT predložena pred 1. januarjem 2019, opravi oceno tolerance utrujenosti in poškodb za konstrukcijo letala ter uvede inšpekcijske preglede tolerance poškodb, s katerimi se bodo preprečile katastrofalne odpovedi zaradi utrujenosti v celotni obratovalni dobi letala.
- (b) Razen če Agencija ni že odobrila dokumentacije z opisom inšpekcijskih pregledov tolerance poškodb iz odstavka (a) v skladu s Prilogo I (del 21) k Uredbi (EU) št. 748/2012, nosilec CT ali CTO navedeno dokumentacijo Agenciji predloži v odobritev pred 26. februarjem 2023.

**26.303 Omejitev veljavnosti**

- (a) Nosilec CT ali CTO za veliko turbinsko letalo, certificirano 1. januarja 1958 ali pozneje, za katero je bila vloga za CT vložena pred 1. januarjem 2019 in je certificirano z največjo vzletno maso (MTOW) več kot 34 019 kg:
- (i) določi omejitev veljavnosti, ki jo vključi v spremenjen oddelek o omejitvi plovnosti;
- (ii) opredeli obstoječa in nova vzdrževalna opravila, od katerih je odvisna omejitev veljavnosti, ter pripravi servisne podatke, ki jih operatorji potrebujejo za izvajanje navedenih vzdrževalnih opravil, te servisne podatke za vzdrževalna opravila pa predloži Agenciji v skladu z zavezujočim časovnim razporedom, dogovorjenim z Agencijo.

Konstrukcijske konfiguracije letal, ki se ocenijo za namen določitve omejitve veljavnosti, vključujejo vse spremembe in izvedbe modela, odobrene v CT pred 26. februarjem 2021, ter vse konstrukcijske spremembe in zamenjave v zvezi s konstrukcijskimi konfiguracijami navedenih letal, ki se zahtevajo v skladu z direktivo o plovnosti in so bile izdane pred 26. februarjem 2021.

Z odstopanjem od odstavka (a)(ii) nosilcu CT ali CTO za veliko turbinsko letalo ni treba pripraviti in Agenciji predložiti servisnih podatkov za vzdrževalno opravilo za model letala, ki se po predvidenem datumu predložitve servisnih podatkov za navedeno vzdrževalno opravilo ne bo več uporabljalo. Da bi se ta izjema lahko uporabila, nosilec CT ali CTO najpozneje na dan, ko se model letala preneha uporabljati, o tem obvesti Agencijo.

- (b) Nosilec CT ali CTO Agenciji v odobritev predloži omejitev veljavnosti, določeno v skladu z odstavkom (a), in spremembo oddelka o omejitvi plovnosti iz navedenega odstavka skupaj z zavezujočim časovnim razporedom v rokih iz odstavkov (i) do (iii):
- (i) 26. avgust 2022 za konstrukcijo, pri kateri je utrujenost lahko kritična, z osnovo za certificiranje, ki ne vključuje ocene tolerance poškodb;
- (ii) 26. februar 2026 za konstrukcijo letala, za katero se na datum začetka uporabe te uredbe o spremembi izvaja celovito preskušanje utrujenosti;
- (iii) 26. februar 2025 za vse druge konstrukcije letala.
- (c) Prosilec za CT ali CTO iz točke (c) odstavka 2 člena 1 za veliko turbinsko letalo z največjo vzletno maso (MTOW) več kot 34 019 kg:
- (i) določi omejitev veljavnosti, ki jo vključi v oddelek o omejitvi plovnosti;
- (ii) opredeli obstoječa in nova vzdrževalna opravila, od katerih je odvisna omejitev veljavnosti, ter pripravi servisne podatke, ki jih operatorji potrebujejo za izvajanje navedenih vzdrževalnih opravil, te servisne podatke za vzdrževalna opravila pa predloži Agenciji v skladu z zavezujočim časovnim razporedom, dogovorjenim z Agencijo.
- (d) Prosilec za CT ali CTO iz točke (c) odstavka 2 člena 1 predloži omejitev veljavnosti, določeno v skladu z odstavkom (c), in oddelek o omejitvi plovnosti iz navedenega odstavka skupaj z zavezujočim časovnim razporedom Agenciji v odobritev.
- (e) Za obveznosti iz odstavka (d) se uporabljajo naslednji roki:
- (i) pred datumom, ki ga je Agencija odobrila v načrtu prosilca za izvedbo preskusov in analiz vseh letalskih konstrukcij, za katere je za podporo določitve omejitve veljavnosti potrebno novo celovito preskušanje utrujenosti;
- (ii) pred 26. februarjem 2025 za vse druge konstrukcije letala.

**26.304 Program za preprečevanje in nadzor korozije**

- (a) Nosilec CT ali CTO za veliko turbinsko letalo, certificirano 1. januarja 1958 ali pozneje, za katero je bila vloga za CT vložena pred 1. januarjem 2019, oblikuje osnovni program za preprečevanje in nadzor korozije.
- (b) Razen če Agencija v skladu s točko 21.A.3B(c)(1) Priloge 1 k Uredbi (EU) št. 748/2012 ni že odobrila osnovnega programa za preprečevanje in nadzor korozije iz odstavka (a) ali iz poročila odbora za pregled vzdrževanja, nosilec CT ali CTO Agenciji predloži program za preprečevanje in nadzor korozije v odobritev pred 26. februarjem 2023.
- (c) Prosilec za CT ali CTO iz točke (c) odstavka 2 člena 1 za veliko turbinsko letalo pred izdajo CT oblikuje osnovni program za preprečevanje in nadzor korozije.

**26.305 Veljavnost programa stalne integritete konstrukcije**

- (a) Nosilec CT ali CTO za veliko turbinsko letalo, certificirano 1. januarja 1958 ali pozneje, za katero je bila vloga za CT vložena pred 1. januarjem 2019, vzpostavi in izvede postopek za zagotovitev, da program stalne integritete konstrukcije ostane veljaven v celotni obratovalni dobi letala, ob upoštevanju izkušenj s servisiranjem in trenutnih operacij.
- (b) Nosilec CT ali CTO Agenciji pred 26. februarjem 2023 v odobritev predloži opis postopka iz odstavka (a). Nosilec CT ali CTO izvede postopek v 6 mesecih od dne, ko ga Agencija odobri.
- (c) Prosilec za CT ali CTO iz točke (c) odstavka 2 člena 1 za veliko turbinsko letalo vzpostavi in izvede postopek za zagotovitev, da program stalne integritete konstrukcije ostane veljaven v celotni obratovalni dobi letala, ob upoštevanju izkušenj s servisiranjem in trenutnih operacij. Opis postopka predloži Agenciji v odobritev pred 26. februarjem 2023 ali pred izdajo certifikata, kar je pozneje, in postopek izvede v 6 mesecih od dne, ko ga Agencija odobri.

**26.306 Osnovna konstrukcija, pri kateri je utrujenost lahko kritična**

- (a) Nosilec CT ali CTO za veliko turbinsko letalo, certificirano 1. januarja 1958 ali pozneje, za katero je bila vloga za CT vložena pred 1. januarjem 2019 in ki je certificirano za prevoz 30 potnikov ali več ali za tovorno zmogljivost 3 402 kg ali več, opredeli in navede osnovne konstrukcije, pri katerih je utrujenost lahko kritična, za vse spremembe in izvedbe modela, vključene v CT ali CTO.
- (b) Nosilec CT ali CTO seznam konstrukcij iz odstavka (a) pred 26. avgustom 2021 predloži Agenciji v odobritev.
- (c) Potem ko Agencija odobri seznam iz odstavka (a), ga nosilec CT ali CTO da na voljo operatorjem in osebam, ki morajo izpolnjevati točki 26.330 in 26.370.
- (d) Prosilec za CT ali CTO iz točke (c) odstavka 2 člena 1 za veliko turbinsko letalo, ki bo certificirano za prevoz 30 potnikov ali več ali imelo tovorno zmogljivost 3 402 kg ali več, opredeli in navede osnovne konstrukcije, pri katerih je utrujenost lahko kritična, za vse spremembe in izvedbe modela, vključene v CT ali CTO. Seznam teh konstrukcij predloži Agenciji v odobritev pred 26. avgustom 2021 ali pred izdajo certifikata, kar je pozneje.
- (e) Potem ko Agencija odobri seznam iz odstavka (d), ga prosilec za CT ali CTO iz točke (c) odstavka 2 člena 1 da na voljo operatorjem in osebam, ki morajo izpolnjevati točko 26.370.

**26.307 Podatki o toleranci poškodb za obstoječe spremembe konstrukcije, pri kateri je utrujenost lahko kritična**

- (a) Nosilec CT ali CTO za veliko turbinsko letalo, certificirano 1. januarja 1958 ali pozneje za prevoz 30 potnikov ali več ali za tovorno zmogljivost 3 402 kg ali več, za spremembe in spremenjene konstrukcije, pri katerih je utrujenost lahko kritična, ki obstajajo na dan 26. februarja 2021:
  - (i) pregleda obstoječe spremembe projekta in opredeli vse spremembe, ki vplivajo na osnovne konstrukcije, pri katerih je utrujenost lahko kritična, opredeljene v skladu s točko 26.306;

- (ii) za vsako spremembo, opredeljeno v skladu z odstavkom (a)(i), določi vse s tem povezane spremenjene konstrukcije, pri katerih je utrujenost lahko kritična;
  - (iii) za vsako spremembo, opredeljeno v skladu z odstavkom (a)(i), izvede oceno tolerance poškodb ter določi in dokumentira s tem povezane inšpekcijske preglede tolerance poškodb.
- (b) Nosilec CT ali CTO Agenciji seznam vseh spremenjenih konstrukcij, pri katerih je utrujenost lahko kritična, opredeljenih v skladu z odstavkom (a)(ii), predloži v odobritev pred 26. februarjem 2022.
  - (c) Nosilec CT ali CTO Agenciji pred 26. avgustom 2022 predloži v odobritev podatke o toleranci poškodb, vključno z inšpekcijskimi pregledi tolerance poškodb, pridobljene pri oceni, opravljeni v skladu z odstavkom (a)(iii).
  - (d) Potem ko Agencija odobri seznam spremenjenih konstrukcij, pri katerih je utrujenost lahko kritična, predložen v skladu z odstavkom (b), ga nosilec CT ali CTO da na voljo operatorjem in osebam, ki morajo izpolnjevati točki 26.330 in 26.370.

#### **26.308 Podatki o toleranci poškodb za obstoječa popravila konstrukcije, pri kateri je utrujenost lahko kritična**

- (a) Nosilec CT ali CTO za veliko turbinsko letalo, certificirano 1. januarja 1958 ali pozneje za prevoz 30 potnikov ali več ali za tovorno zmogljivost 3 402 kg ali več, za objavljena popravila, ki obstajajo na dan 26. februarja 2021:
  - (i) pregleda podatke o popravilih in opredeli vsako popravilo, določeno v podatkih, ki vpliva na osnovno konstrukcijo, pri kateri je utrujenost lahko kritična, in spremenjeno konstrukcijo, pri kateri je utrujenost lahko kritična, v skladu z odstavkom (a) točke 26.306 in odstavkom (a)(ii) točke 26.307;
  - (ii) izvede oceno tolerance poškodb za vsako popravilo, opredeljeno v skladu z odstavkom (a)(i), če ni bila že narejena.
- (b) Nosilec CT ali CTO Agenciji pred 26. majem 2022 v odobritev predloži podatke o toleranci poškodb, vključno z inšpekcijskimi pregledi tolerance poškodb, pridobljene pri oceni, opravljeni v skladu z odstavkom (a)(ii), razen če niso bili že odobreni v skladu s točko 21.A.435(b)(2) Priloge I (del 21) k Uredbi (EU) št. 748/2012 pred 26. avgustom 2022.

#### **26.309 Smernice za oceno popravil**

- (a) Nosilec CT ali CTO za veliko turbinsko letalo, ki je bilo certificirano 1. januarja 1958 ali pozneje za prevoz 30 potnikov ali več ali za tovorno zmogljivost 3 402 kg ali več in za katero je bil CT ali CTO izdan pred 11. januarjem 2008, pripravi smernice za oceno popravil, s katerimi določi:
  - (i) postopek za izvedbo pregledov zadevnih letal, ki omogoča opredelitev in dokumentiranje vseh obstoječih popravil, ki vplivajo na konstrukcijo, pri kateri je utrujenost lahko kritična, opredeljeno v skladu z odstavkom (a) točke 26.306 in odstavkom (a)(ii) točke 26.307;
  - (ii) postopek, ki operatorjem omogoča, da izvedejo inšpekcijski pregled tolerance poškodb za popravila, opredeljena v skladu z odstavkom (a)(i);
  - (iii) časovni raspored izvajanja, ki določa roke za izvedbo pregledov letal ter izvedbo inšpekcijskih pregledov tolerance poškodb in njihovo vključitev v program vzdrževanja operatorja letala.
- (b) Nosilec CT ali CTO Agenciji pred 26. februarjem 2023 predloži v odobritev smernice za oceno popravil, razvite v skladu z odstavkom (a).

#### **26.330 Podatki o toleranci poškodb za obstoječe dodatne certifikate tipa, druge obstoječe večje spremembe in obstoječa popravila, ki vplivajo na navedene spremembe ali dodatne certifikate tipa**

- (a) Nosilec dodatnega certifikata tipa (DCT), izdanega pred: 26. februarjem 2021 za večjo spremembo, ali nosilec večje spremembe, ki se šteje za odobreno v skladu s členom 4 Uredbe (EU) št. 748/2012, za velika letala, certificirana 1. januarja 1958 ali pozneje za prevoz 30 potnikov ali več ali za tovorno zmogljivost 3 402 kg ali več, podpre operatorje, ki morajo izpolnjevati točko 26.370(a)(ii) tako, da obravnavajo negativne učinke navedenih sprememb in popravil v povezavi z navedenimi spremembami na konstrukciji letala, in izpolnjuje zahteve iz točk 26.331 do 26.334.

- (b) Odstavek (a) se ne uporablja za večje spremembe in popravila modela letala, ki je bilo prvič certificirano pred 26. februarjem 2021, če navedeni model letala izpolnjuje katerega koli od naslednjih pogojev:
- (i) je naveden v preglednici A.1 Dodatka 1;
  - (ii) po 26. februarju 2021 ne obratuje več;
  - (iii) ni bil certificiran za izvajanje civilnih operacij s tovorom ali potniki;
  - (iv) ima CTO in je certificiran v skladu z zahtevami glede tolerance poškodb, pod pogojem, da ne presega 75 % cilja obratovanja iz projekta in da se primarno uporablja v podporo operacijam proizvodnje nosilcev CTO;
  - (v) je certificiran s CTO in primarno projektiran za gašenje požarov;
- (c) odstavek (a) se ne uporablja za večje spremembe in popravila letala, ki je bilo prvič certificirano pred 26. februarjem 2021, če spremembe ali popravila niso in ne bodo vključena v nobeno letalo v uporabi na dan 26. avgusta 2022 ali pozneje.
- (d) Izjeme, določene v odstavku (b)(ii) do (v) in odstavku (c), se uporabljajo šele po tem, ko nosilec odobritve spremembe predloži Agenciji v odobritev seznam sprememb, ki vplivajo na osnovno konstrukcijo, pri kateri je utrujenost lahko kritična, skupaj z informacijami, ki podpirajo razloge, zakaj je bila posamezna sprememba uvrščena na seznam, in sicer pred 26. februarjem 2022.

### **26.331 Načrt skladnosti za nosilce dodatnih certifikatov tipa**

Nosilec odobritve spremembe:

- (a) določi načrt skladnosti, v katerem so obravnavane zahteve iz točk 26.332 do 26.334;
- (b) načrt skladnosti iz odstavka (a) pred 25. avgustom 2021 predloži Agenciji v odobritev.

### **26.332 Opredelitev sprememb, ki vplivajo na konstrukcijo, pri kateri je utrujenost lahko kritična**

- (a) Nosilec odobritve spremembe:
  - (i) pregleda spremembe in opredeli spremembe, ki vplivajo na osnovno konstrukcijo, pri kateri je utrujenost lahko kritična;
  - (ii) za vsako spremembo, opredeljeno v skladu z odstavkom (a)(i), določi vse s tem povezane spremenjene konstrukcije, pri katerih je utrujenost lahko kritična;
  - (iii) opredeli objavljena popravila, ki vplivajo na vsako spremembo, opredeljeno v skladu z odstavkom (a)(i).
- (b) Nosilec odobritve spremembe, ki je bila izdana 1. septembra 2003 ali pozneje, sestavi seznam sprememb in spremenjenih konstrukcij, pri katerih je utrujenost lahko kritična, opredeljenih v skladu z odstavkom (a)(i) in (ii), in ga pred 26. februarjem 2022 predloži Agenciji v odobritev, po odobritvi Agencije pa da seznam na voljo osebam in operatorjem, ki morajo izpolnjevati odstavek (b)(ii) točke 26.370.
- (c) Nosilec odobritve spremembe, ki je bila izdana pred 1. septembrom 2003:
  - (i) pripravi seznam sprememb, opredeljenih v skladu z odstavkom (a)(i), in ga Agenciji predloži v odobritev pred 26. februarjem 2022;
  - (ii) na zahtevo operatorja, ki mora izpolnjevati točko 26.370(a)(ii) za spremembo, opredeli in navede vse spremenjene konstrukcije, pri katerih je utrujenost lahko kritična, povezane s spremembo, in te podatke predloži Agenciji v odobritev v 12 mesecih od zahteve operatorja;
  - (iii) po odobritvi vse podatke, predložene v skladu z odstavkom (c)(i) in (ii), da na voljo osebam in operatorjem, ki morajo izpolnjevati odstavek (b)(ii) točke 26.370.

### **26.333 Podatki o toleranci poškodb za dodatne certifikate tipa in popravila v zvezi z navedenimi dodatnimi certifikati tipa, odobrene 1. septembra 2003 ali pozneje**

- (a) Nosilec odobritve spremembe, ki je bila izdana 1. septembra 2003 ali pozneje:
  - (i) za spremembe in objavljena popravila, opredeljena v skladu z odstavkom (a)(i) točke 26.332 in odstavkom (a)(iii) točke 26.332, izvede oceno tolerance poškodb;
  - (ii) vzpostavi in dokumentira s tem povezan inšpekcijski pregled tolerance poškodb, razen če ni bilo to že narejeno.

- (b) Nosilec odobritve spremembe pred 26. februarjem 2023 Agenciji v odobritev predloži podatke o toleranci poškodb, pridobljene pri oceni tolerance poškodb, opravljeni v skladu z odstavkom (a)(i), razen če niso bili že odobreni v skladu s točko 21.B.111 Priloge I (del 21) k Uredbi (EU) št. 748/2012.
- (c) Z odstopanjem od odstavka (b) za spremembe, za katere v osnovi za certificiranje ni bilo zahteve glede ocene tolerance poškodb, nosilec odobritve spremembe, opredeljene v odstavku (a), predloži Agenciji v odobritev podatke o toleranci poškodb, pridobljene pri oceni tolerance poškodb, opravljeni v skladu z odstavkom (a), v tistem od naslednjih rokov, ki je pozneje:
  - (i) preden se letalo z vključeno spremembo začne uporabljati v skladu s Prilogo IV (del CAT) k Uredbi (EU) št. 965/2012 \* ali
  - (ii) pred 26. februarjem 2023.

**26.334 Podatki o toleranci poškodb za dodatne certifikate tipa ter druge spremembe in popravila v zvezi z navedenimi spremembami, odobrene pred 1. septembrom 2003**

- (a) Nosilec odobritve spremembe, ki je bila izdana pred 1. septembrom 2003:
  - (i) za spremembe in objavljena popravila, opredeljena v skladu z odstavkom (a)(i) točke 26.332 in odstavkom (a)(ii) točke 26.332, izvede oceno tolerance poškodb;
  - (ii) vzpostavi in dokumentira s tem povezan inšpekcijski pregled tolerance poškodb, razen če ni bilo to že narejeno.
- (b) Nosilec odobritve spremembe predloži Agenciji v odobritev podatke o toleranci poškodb, pridobljene pri oceni, opravljeni v skladu z odstavkom (a)(i), v tistem od naslednjih rokov, ki je pozneje:
  - (i) preden se letalo z vključeno spremembo začne uporabljati v skladu s Prilogo IV (del CAT) k Uredbi (EU) št. 965/2012 ali
  - (ii) pred 26. februarjem 2023.

**26.370 Naloge stalne plovnosti in program vzdrževanja zrakoplova**

- (a) Operatorji ali lastniki velikih turbinskih letal, certificiranih 1. januarja 1958 ali pozneje, zagotovijo stalno plovnost konstrukcij starajočih se letal s pripravo programa vzdrževanja zrakoplova iz točke M.A.302 Priloge I (del M) k Uredbi Komisije (EU) št. 1321/2014 \*\*, ki vključuje:
  - (i) za letala, certificirana za prevoz 30 potnikov ali več ali za tovorno zmogljivost, večjo od 3 402 kg, odobren program inšpekcijskih pregledov na podlagi tolerance poškodb;
  - (ii) za letala, ki se uporabljajo v skladu s Prilogo IV (del CAT) k Uredbi (EU) št. 965/2012 in so certificirana za prevoz 30 potnikov ali več ali za tovorno zmogljivost, večjo od 3 402 kg, način za odpravljanje negativnih učinkov, ki jih lahko imajo popravila in spremembe na konstrukcijo, pri kateri je utrujenost lahko kritična, in na inšpekcijske preglede iz točke (a)(i);
  - (iii) za letala, certificirana z največjo vzletno maso (MTOW) več kot 34 019 kg, odobreno omejitev dovoljenja;
  - (iv) program za preprečevanje in nadzor korozije;
- (b) za obveznosti iz odstavka (a) se uporabljajo naslednji roki:
  - (i) pregled programa vzdrževanja zrakoplova glede izpolnjevanja zahtev iz točke (a)(i), (ii) in (iv) se izvede pred 26. februarjem 2024 ali pred začetkom obratovanja letala, kar je pozneje;
  - (ii) pregled programa vzdrževanja zrakoplova glede izpolnjevanja zahtev iz točke (a)(iii) se izvede pred 26. avgustom 2021 ali 6 mesecev po objavi omejitve dovoljenja ali pred začetkom obratovanja letala, kar je pozneje;
- (c) za model letala, ki je bil prvič certificiran pred 26. februarjem 2021 in
  - (i) ki po 26. februarju 2024 ne obratuje več, se točka (a)(i), (ii) in (iv) ne uporablja;
  - (ii) ki po 26. avgustu 2021 ne obratuje več, se točka (a)(iii) ne uporablja;

- (iii) ki ima CTO, izdan pred 26. februarjem 2021 v skladu z zahtevami glede tolerance poškodb, pod pogojem, da ne presega 75 % cilja obratovanja iz projekta in da se primarno uporablja v podporo operacijam proizvodnje nosilcev odobritve, se točka (a)(i), (ii) in (iv) ne uporablja;
- (d) za model letala s certifikatom tipa z omejitvijo, izdanim pred 26. februarjem 2021, katerega osnovni namen je gašenje požarov, se točka(a)(i) in (ii) ne uporablja.

\* Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 296, 25.10.2012, str. 1).

\*\* Uredba Komisije (EU) št. 1321/2014 z dne 26. novembra 2014 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih izdelkov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami (UL L 362, 17.12.2014, str. 1).“;

(7) doda se naslednji Dodatek 1:

„Dodatek 1

**Seznam modelov letal, za katere se nekatere določbe Priloge I (del 26) ne uporabljajo**

*Preglednica A.1*

Nosilec certifikata tipa	Tip	Modeli	Določbe Priloge I (del 26), ki se NE uporabljajo
The Boeing Company	707	vsi	26.301 do 26.334
The Boeing Company	720	vsi	26.301 do 26.334
The Boeing Company	DC-10	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	26.301 do 26.334
The Boeing Company	DC-8	vsi	26.301 do 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 do 26.334
The Boeing Company	MD-90	MD-90-30	26.301 do 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F27	Mark 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700	26.301 do 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Mark 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000	26.301 do 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-159	G-159 (Gulfstream I)	26.301 do 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-II_III_IV_V	G-1159A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	26.301 do 26.334
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	26.301 do 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 do 26.334

Nosilec certifikata tipa	Tip	Modeli	Določbe Priloge I (del 26), ki se NE uporabljajo
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1329	vsi	26.301 do 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	188	vsi	26.301 do 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F, 382G	26.301 do 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	vsi	26.301 do 26.334
PT. DIRGANTARA INDONESIA	CN-235	vsi	26.301 do 26.334
SABRELINER CORPORATION	NA-265	NA-265-65	26.301 do 26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	26.301 do 26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	vsi	26.301 do 26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	26.301 do 26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	26.301 do 26.334“