



2024/2954

2.12.2024

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2024/2954

z dnia 29 listopada 2024 r.

zmieniające rozporządzenie (UE) 2015/640 w odniesieniu do wprowadzenia nowych dodatkowych wymogów w zakresie zdatności do lotu

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 17 ust. 1 lit. h),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 76 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2018/1139 Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencja”) wydaje specyfikacje certyfikacyjne i regularnie je aktualizuje aby zapewnić ich ciągłą adekwatność do zakładanych celów. Nie ma jednak obowiązku stosowania się do zaktualizowanej wersji obowiązujących specyfikacji certyfikacyjnych przy produkcji lub eksploatacji statku powietrznego, którego projekt już certyfikowano. W związku z tym, aby wspierać ciągłą zdatność do lotu i poprawę bezpieczeństwa, należy wprowadzić obowiązek zgodności tych statków powietrznych z dodatkowymi wymogami w zakresie zdatności do lotu, które nie były uwzględnione w początkowych specyfikacjach certyfikacyjnych w momencie certyfikacji projektu. Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/640 ⁽²⁾ określa te dodatkowe wymogi w zakresie zdatności do lotu.
- (2) Należy zmienić zakres rozporządzenia (UE) 2015/640, aby zapewnić jego spójność z art. 2 rozporządzenia (UE) 2018/1139 w odniesieniu do operatorów statków powietrznych.
- (3) W art. 3 rozporządzenia (UE) 2015/640 określono, że zakres ten obejmuje operatorów, nad którymi państwo członkowskie zapewnia nadzór podczas eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w art. 1 tego rozporządzenia. Art. 1 został następnie zmieniony rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/1159 ⁽³⁾ w celu włączenia operatorów do zakresu rozporządzenia, w związku z czym z wprowadzeniem art. 1 ust. 2 lit. a) art. 3 stał się zbędny. Należy zatem uchylić art. 3 rozporządzenia (UE) 2015/640.
- (4) Specyfikacje certyfikacyjne dla małych wiroplątów (CS-27) i dużych wiroplątów (CS-29) zawierają specyfikacje dotyczące układów paliwowych odpornych na zderzenia („CRFS”) dla śmigłowców. Znaczna część użytkowanych śmigłowców nie jest jednak wyposażona w CRFS, choć przeżywalność wypadków mogłaby być znacznie większa, gdyby śmigłowce były wyposażone w ten system. Różne organy ds. badania wypadków podkreślają to w zaleceniach dotyczących bezpieczeństwa, które wydają. Biorąc pod uwagę ryzyko wypadków śmiertelnych oraz potrzebę utrzymania wysokiego jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii, proporcjonalne i racjonalne pod względem kosztów jest objęcie niektórymi z tych specyfikacji określonych śmigłowców eksploatowanych w Unii oraz tych, które zostaną wyprodukowane po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/640 z dnia 23 kwietnia 2015 r. w sprawie dodatkowych specyfikacji zdatności do lotu dla danego rodzaju operacji oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 (Dz.U. L 106 z 24.4.2015, s. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/640/oj>).

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/1159 z dnia 5 sierpnia 2020 r. zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 i (UE) 2015/640 w odniesieniu do wprowadzenia nowych dodatkowych wymogów w zakresie zdatności do lotu (Dz.U. L 257 z 6.8.2020, s. 14, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/1159/oj).

- (5) Rada Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego przyjęła nowe normy i zalecane metody postępowania („SARPs”) wraz ze zmianą 109 do załącznika 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisanej w dniu 7 grudnia 1944 r. („konwencja chicagowska”) w celu zapewnienia udostępniania przez posiadacza zatwierdzenia projektu wszystkim znanym operatorom tych statków powietrznych informacji na temat cech konstrukcyjnych związanych z możliwościami ochrony przeciwpożarowej samolotów i śmigłowców w przedziale ładunkowym. Te SARPs powinny zostać włączone w celu utrzymania bezpieczeństwa operacji statków powietrznych przewożących towary niebezpieczne w przedziale ładunkowym. Informacje te powinny pomóc operatorom w określaniu ograniczeń określonych możliwości ochrony przeciwpożarowej przedziału ładunkowego ustalonych podczas certyfikacji przy ocenie ryzyka w odniesieniu do transportu towarów niebezpiecznych zgodnie z wymogami rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 ⁽⁴⁾.
- (6) SARPs należy włączyć do prawodawstwa Unii w odniesieniu do małych i dużych samolotów oraz małych i dużych śmigłowców i powinny mieć zastosowanie do statków powietrznych, dla których indywidualne świadectwo zdatości do lotu wydano po raz pierwszy w dniu 1 stycznia 2025 r. lub później. Nowe wymogi dotyczące małych samolotów i małych śmigłowców powinny być proporcjonalne do ryzyka dla bezpieczeństwa i powinny mieć zastosowanie wyłącznie w przypadku przedziałów ładunkowych oddzielonych od kabiny załogi lotniczej. Ze względu na rozszerzenie zakresu podczęści B załącznika I na małe samoloty należy zmienić niektóre istniejące wymagania tej podczęści w celu sprecyzowania, że mają one zastosowanie do dużych samolotów.
- (7) Ze skutkiem od dnia 26 lutego 2021 r. rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2020/1159 dodano do załącznika I (część 26) do rozporządzenia (UE) 2015/640 nowy pkt 26.205 zobowiązujący operatorów dużych samolotów użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym do zapewnienia, aby każdy samolot, którego pierwsze indywidualne świadectwo zdatości do lotu zostało wydane w dniu 1 stycznia 2025 r. lub później, był wyposażony w system ostrzegania i informacji o przekroczeniu drogi startowej („ROAAS”). Kilku posiadaczy certyfikatów typu dużych samolotów boryka się z problemami przemysłowymi, co skutkuje znacznymi opóźnieniami uniemożliwiającymi im dostarczenie nowo wyprodukowanych samolotów wyposażonych w certyfikowany system ROAAS przed dniem 1 stycznia 2025 r. Operatorzy odbierający te samoloty nie będą w stanie spełnić wymogów pkt 26.205. W związku z tym należy odroczyć datę rozpoczęcia stosowania pkt 26.205, aby odzwierciedlić obecne możliwości przemysłowe i umożliwić operatorom dużych samolotów ciągłość działania. To odroczenie terminu nie powinno mieć znaczącego wpływu na bezpieczeństwo.
- (8) Ze skutkiem od dnia 26 sierpnia 2023 r. rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2020/1159 dodano nowy pkt 26.157 w załączniku I (część 26) do rozporządzenia (UE) 2015/640. Zgodnie z tym przepisem wszystkie eksploatowane duże samoloty certyfikowane przez Agencję i użytkowane w zarobkowym transporcie lotniczym w dniu 26 sierpnia 2023 r. lub później muszą spełniać dodatkowe wymogi w zakresie zdatości do lotu w odniesieniu do przekształcenia przedziałów ładunkowych lub bagażowych klasy D. Ponieważ jednak w przypadku niektórych rodzajów operacji, w niektórych dużych samolotach o niskiej liczbie miejsc pasażerskich ryzyko wystąpienia podczas lotu pożaru zaczynającego się w przedziale ładunkowym lub bagażowym klasy D i przekształcającego się w pożar niekontrolowany jest mniejsze, należy zwolnić operatorów tych samolotów z obowiązku spełnienia wymogów pkt 26.157, aby uniknąć nakładania na nich nieproporcjonalnych i nieracjonalnych pod względem kosztów obciążeń. Z tego względu rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2022/1254 ⁽⁵⁾ zastąpiono dodatek 1 „Wykaz modeli samolotów nieobjętych niektórymi przepisami załącznika I (część 26)” nowym wykazem obejmującym typy i modele samolotów, do których pkt 26.157 nie ma zastosowania. W wyniku dalszych badań stwierdzono, że inne typy dużych samolotów o niskiej liczbie miejsc pasażerskich, nieujęte w tym wykazie, mogą być również zaangażowane w operacje (przede wszystkim operacje biznesowe) podczas których ryzyko wystąpienia podczas lotu pożaru zaczynającego się w przedziale ładunkowym lub bagażowym klasy D i przekształcającego się w pożar niekontrolowany jest mniejsze. Aby uniknąć nakładania na operatorów tych modeli samolotów nieproporcjonalnych i nieracjonalnych pod względem kosztów obciążeń, należy je zatem również zwolnić z obowiązku spełnienia wymogów pkt 26.157.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/1254 z dnia 19 lipca 2022 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2015/640 w odniesieniu do wprowadzenia nowych dodatkowych wymogów w zakresie zdatości do lotu (Dz.U. L 191 z 20.7.2022, s. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1254/oj).

- (9) Ze skutkiem od dnia 26 lutego 2021 r. rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2020/1159 dodano do załącznika I (część 26) do rozporządzenia (UE) 2015/640 nowy pkt 26.370, dotyczący ciągłej zdatności do lotu struktur starzejących się dużych samolotów, który wymaga od operatorów lub właścicieli przygotowania programu obsługi technicznej statku powietrznego przewidzianego w załączniku I (część M) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014⁽⁶⁾ w celu uwzględnienia elementów wymienionych w tym punkcie. Właściciele statków powietrznych nie są jednak objęci zakresem rozporządzenia (UE) 2015/640, a operatorzy nie powinni być bezpośrednio zobowiązani do przygotowania programu obsługi technicznej samolotów, ponieważ program ten jest opracowywany przez organizację odpowiedzialną za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu. Pkt 26.370 należy zatem stosować wyłącznie do operatorów w celu zapewnienia, aby program obsługi technicznej obejmował wymagane elementy bez konieczności samodzielnego przygotowywania takiego programu przez operatorów.
- (10) Ponadto pkt 26.370 nie powinien odnosić się konkretnie do załącznika I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014, ponieważ zakres części M nie obejmuje wszystkich dużych samolotów eksploatowanych przez operatorów objętych zakresem rozporządzenia (UE) 2015/640 i do których stosuje się pkt 26.370.
- (11) Należy zmienić inne wymagania określone w rozporządzeniu (UE) 2015/640, które są związane z pkt 26.370, zapewniając udostępnianie instrukcji ciągłej zdatności do lotu przez posiadacza zatwierdzenia projektu wszystkim znanym operatorom odnośnych samolotów oraz, na żądanie, wszelkim innym osobom zobowiązanym do przestrzegania takich instrukcji, w tym organizacjom odpowiedzialnym za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu.
- (12) W art. 2 lit. g) należy skreślić drugie zdanie definicji programu zapobiegania i kontroli korozji, ponieważ nie stanowi ono części definicji, a treść tego zdania jest już zawarta w pkt 26.304 załącznika I (część 26) do rozporządzenia (UE) 2015/640 oraz w lit. k) specyfikacji certyfikacyjnych CS 26.370 dotyczących dodatkowych specyfikacji zdatności do lotu dla operacji (CS 26).
- (13) Należy doprecyzować inne wymogi, jak np. wymogi dotyczące struktur starzejących się samolotów. Ponadto należy skreślić odniesienia do poważnych zmian i samolotów z napędem turbinowym ze względu na ich redundancję odpowiednio z zakresem uzupełniającego certyfikatu typu i definicją dużych samolotów.
- (14) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu opierają się na opinii nr 05/2024⁽⁷⁾ wydanej przez Agencję zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (15) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) 2015/640 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 1 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
 - „2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do:
 - a) operatorów:
 - (i) statków powietrznych zarejestrowanych w państwie członkowskim, chyba że to państwo członkowskie przekazało swoje obowiązki wynikające z konwencji chicagowskiej państwu trzeciemu i statek powietrzny jest eksploatowany przez operatora statku powietrznego z państwa trzeciego oraz w takim zakresie, w jakim to państwo członkowskie przekazało te obowiązki;

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 362 z 17.12.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1321/oj>).

⁽⁷⁾ Opinia 05/2024 z dnia 21 czerwca 2024 r. Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, część 26 – Systemy paliwowe odporne na zderzenia śmigłowców, informacje na temat możliwości ochrony przeciwpożarowej przedziału ładunkowego, systemy ostrzegania i informacji o przekroczeniu drogi startowej, przekształcenie przedziałów klasy D.

- (ii) statków powietrznych zarejestrowanych w państwie trzecim i eksploatowanych przez operatora statku powietrznego mającego siedzibę, miejsce zamieszkania lub główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty;
- b) posiadaczy certyfikatu typu, ograniczonego certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu, zatwierdzenia projektu zmiany lub zatwierdzenia projektu naprawy wydanych przez Agencję zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 748/2012 (*) lub uznanych za wydane zgodnie z art. 3 tego rozporządzenia;
- c) wnioskodawców ubiegających się o certyfikat typu lub o ograniczony certyfikat typu dla dużego samolotu, w odniesieniu do którego wniosek złożono przed dniem 1 stycznia 2019 r. i którym wydano certyfikat po dniu 26 sierpnia 2020 r., w przypadku gdy jest to określone w załączniku I (część 26).

(*) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj>).”;

2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. b)–ca) otrzymują brzmienie:

„b) »duży samolot« oznacza samolot, którego podstawa certyfikacji zawiera specyfikacje certyfikacji dla dużych samolotów »CS-25« lub równoważne;

ba) »mały samolot« oznacza samolot, którego podstawa certyfikacji zawiera specyfikacje certyfikacji dla samolotów kategorii normalnej »CS-23« lub równoważne;

c) »duży śmigłowiec« oznacza śmigłowiec, którego podstawa certyfikacji zawiera specyfikacje certyfikacji dla dużych wiroplątów »CS-29« lub równoważne;

ca) »mały śmigłowiec« oznacza śmigłowiec, którego podstawa certyfikacji zawiera specyfikacje certyfikacyjne dla małych wiroplątów »CS-27« lub równoważne;”;

b) lit. g) otrzymuje brzmienie:

„g) »program zapobiegania i kontroli korozji« (ang. *corrosion prevention and control programme*) oznacza dokument, który odzwierciedla systematyczne podejście do zapobiegania i kontroli korozji podstawowej struktury samolotu, obejmujący podstawowe czynności związane z korozją, w tym inspekcje, obszary, których te czynności dotyczą, określone poziomy korozji i okresy zgodności (progi wdrażania i częstotliwość powtórzeń);”;

c) lit. i) oraz j) otrzymują brzmienie:

„i) »struktura podstawowa« (ang. *baseline structure*) oznacza strukturę, która została zaprojektowana na podstawie certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu dla danego modelu samolotu (tj. odpowiada dostarczanej konfiguracji modelu samolotu);

j) »krytyczna pod względem zmęczeniowym struktura podstawowa« (ang. *fatigue-critical baseline structure*) oznacza strukturę podstawową samolotu, którą posiadacz certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu zaklasyfikował jako strukturę krytyczną pod względem zmęczeniowym;”;

d) lit. m) i n) otrzymują brzmienie:

„m) »inspekcja tolerancji na uszkodzenia« (ang. *damage tolerance inspection*) oznacza udokumentowany wymóg inspekcji lub wszelkie inne czynności w zakresie obsługi technicznej opracowane przez posiadaczy certyfikatu typu, ograniczonego certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu lub istniejącego zatwierdzenia poważnej zmiany, jak określono w załączniku I (część 26), w wyniku oceny tolerancji uszkodzeń, w tym obszary podlegające inspekcji, metodę inspekcji, procedury inspekcji (w tym kolejne kroki inspekcji oraz kryteria akceptacji i odrzucenia), próg inspekcji i wszelkie powtarzalne odstępy czasu związane z tymi inspekcjami, a także, w stosownych przypadkach, specyfikację działań konserwacyjnych, takich jak wymiana, naprawa lub zmiana;

n) »wytyczne dotyczące oceny napraw« (ang. *repair evaluation guideline*) oznaczają proces i harmonogram realizacji przeprowadzania badań ustanowione przez posiadacza certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu w odniesieniu do napraw mających wpływ na strukturę krytyczną pod względem zmęczeniowym, aby zapewnić trwałą integralność strukturalną przy wszystkich istotnych naprawach, jak określono w pkt 26.309 załącznika I (część 26);”;

- 3) uchyla się art. 3;
- 4) w załączniku I (część 26) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 29 listopada 2024 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK

W załączniku I do rozporządzenia (UE) 2015/640 wprowadza się następujące zmiany:

1) spis treści otrzymuje brzmienie:

„SPIS TREŚCI

PODCZEŚĆ A —

POSTANOWIENIA OGÓLNE

26.10 Właściwy organ

26.20 Wyposażenie tymczasowo nie działające

26.30 Wykazanie zgodności

PODCZEŚĆ B —

SAMOLOTY

26.50 Fotele, koje, pasy bezpieczeństwa i uprząże

26.60 Lądowanie awaryjne – warunki dynamiczne

26.100 Położenie wyjść awaryjnych

26.105 Dostęp do wyjść awaryjnych

26.110 Oznakowania wyjść awaryjnych

26.120 Oświetlenie awaryjne wnętrza i jego działanie

26.150 Wnętrza przedziałów

26.155 Palność wykładzin przedziałów ładunkowych

26.156 Materiały do izolacji termicznej lub akustycznej

26.157 Przekształcenie przedziałów klasy D

26.160 Zabezpieczenie pożarowe toalet

26.170 Gaśnice

26.175 Ochrona przeciwpożarowa przedziału ładunkowego

26.200 Ostrzeganie dźwiękowe podwozia

26.201 Ciśnienie napompowania opon

26.205 Systemy ostrzegania i informacji o przekroczeniu drogi startowej

26.250 Działanie systemów drzwi kabiny załogi lotniczej – pojedyncza niesprawność

26.300 Program trwałej integralności strukturalnej starzejących się samolotów – wymagania ogólne

26.301 Plan zapewnienia zgodności dla posiadaczy ograniczonych certyfikatów typu

26.302 Zmęczenie i ocena tolerancji na uszkodzenia

26.303 Ograniczenia ważności

26.304 Program zapobiegania i kontroli korozji

26.305 Okres ważności programu trwałej integralności strukturalnej

26.306 Krytyczne pod względem zmęczeniowym struktury podstawowe

26.307 Dane dotyczące tolerancji na uszkodzenia dla zmian wprowadzonych w strukturach krytycznych pod względem zmęczeniowym

26.308 Dane dotyczące tolerancji na uszkodzenia dla wykonanych napraw struktur krytycznych pod względem zmęczeniowym

26.309 Wytyczne dotyczące oceny napraw

26.330 Dane dotyczące tolerancji na uszkodzenia dla istniejących uzupełniających certyfikatów typu, innych wprowadzonych poważnych zmian i wykonanych napraw mających wpływ na te uzupełniające certyfikaty lub zmiany

26.331 Plan zapewnienia zgodności dla posiadaczy uzupełniających certyfikatów typu

26.332 Identyfikacja zmian mających wpływ na struktury krytyczne pod względem zmęczeniowym

26.333 Dane dotyczące tolerancji na uszkodzenia dla uzupełniających certyfikatów typu i napraw dotyczących uzupełniających certyfikatów typu, zatwierdzonych w dniu 1 września 2003 r. lub później

26.334 Dane dotyczące tolerancji na uszkodzenia dla uzupełniających certyfikatów typu oraz innych wprowadzonych poważnych zmian i wykonanych napraw mających wpływ na te uzupełniające certyfikaty typu lub zmiany, zatwierdzonych przed dniem 1 września 2003 r.

26.370 Program obsługi technicznej

PODCZĘŚĆ C —
ŚMIGŁOWCE

26.400 Gaśnice

26.405 Ochrona przeciwpożarowa przedziału ładunkowego

26.410 Urządzenia do sterowania awaryjnego obsługiwane pod wodą

26.415 Wyjścia awaryjne do ewakuacji pod wodą

26.420 Wyposażenie awaryjne do lotów nad obszarami wodnymi

26.425 Przekazywanie poświadczonych warunków morskich

26.430 Odporność awaryjnego systemu unoszenia na powierzchni na uszkodzenia

26.431 Określanie odporności konstrukcji awaryjnych systemów unoszenia na powierzchni

26.435 Automatyczne rozkładanie awaryjnego systemu unoszenia na powierzchni

26.440 Odporność układu paliwowego na zderzenia

Dodatek 1 — Wykaz modeli samolotów nieobjętych niektórymi przepisami załącznika I (część 26)”;

2) pkt 26.10 otrzymuje brzmienie:

„26.10 Właściwy organ

- a) Do celów niniejszego załącznika właściwym organem, któremu operator statku powietrznego musi wykazać zgodność swojego statku powietrznego, którego projekt już certyfikowano, z wymogami niniejszego załącznika, jest właściwy organ odpowiedzialny za nadzór nad tym operatorem lub Agencja, jeżeli odpowiedzialność za nadzór nad operatorem powierzono Agencji zgodnie z art. 64 lub 65 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- b) Do celów niniejszego załącznika właściwym organem, któremu posiadacz certyfikatu typu, ograniczonego certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu, zatwierdzenia projektu zmiany lub naprawy musi wykazać zgodność z wymaganiami niniejszego załącznika, jest Agencja.”;

3) pkt 26.30 otrzymuje brzmienie:

„26.30 Wykazanie zgodności

- a) Zgodnie z art. 76 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2018/1139 Agencja wydaje specyfikacje certyfikacyjne jako standardowy sposób wykazania zgodności z niniejszym załącznikiem. Specyfikacje certyfikacyjne muszą być dostatecznie szczegółowe i konkretne, aby wskazać warunki, które należy spełnić, by wykazać zgodność z wymaganiami niniejszego załącznika.
- b) Operatorzy statków powietrznych i posiadacze certyfikatu typu, ograniczonego certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu, zatwierdzenia projektu zmiany lub naprawy mogą wykazać zgodność z wymaganiami niniejszego załącznika, wykazując zgodność z dowolnym z poniższych:
 - (i) specyfikacją wydaną przez Agencję na podstawie lit. a) lub równoważną specyfikacją certyfikacyjną wydaną przez Agencję zgodnie z pkt 21.B.70 załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
 - (ii) normami technicznymi zapewniającymi poziom bezpieczeństwa równoważny poziomowi zapewnianemu przez normy zawarte w tych specyfikacjach certyfikacyjnych.

c) Posiadacze certyfikatu typu, ograniczonego certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu, zatwierdzenia projektu zmiany lub zatwierdzenia projektu naprawy udostępniają wszelkie zmiany instrukcji zapewnienia ciągłej zdatności do lotu opracowanych w celu zapewnienia zgodności z niniejszym załącznikiem wszystkim znanym operatorom statków powietrznych, których to dotyczy, oraz, na żądanie, wszelkim innym osobom zobowiązanym do przestrzegania tych instrukcji, w tym organizacjom zarządzania ciągłą zdadnością do lotu. Do celów niniejszego rozporządzenia instrukcje zapewnienia ciągłej zdadności do lotu obejmują również inspekcje tolerancji na uszkodzenia (DTI), wytyczne dotyczące oceny napraw (REG), podstawowy program zapobiegania i kontroli korozji (CPCP), a także wykaz struktur krytycznych pod względem zmęczeniowym (FCS) i sekcje dotyczące ograniczeń zdadności do lotu (ALS).”;

4) tytuł podczęści B otrzymuje brzmienie:

„PODCZEŚĆ B — SAMOLOTY”;

5) pkt 26.100 otrzymuje brzmienie:

„26.100 Położenie wyjść awaryjnych

Z wyjątkiem dużych samolotów, w których konfigurację wyjść awaryjnych wykonano i zatwierdzono przed dniem 1 kwietnia 1999 r., operatorzy dużych samolotów użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym o maksymalnej operacyjnej konfiguracji miejsc pasażerskich ponad 19, z niedziałającym co najmniej jednym wyjściem awaryjnym, zapewniają, by odległość między pozostałymi wyjściami awaryjnymi nadal umożliwiała skuteczną ewakuację.”;

6) pkt 26.156 otrzymuje brzmienie:

„26.156 Materiały do izolacji termicznej lub akustycznej

Operatorzy dużych samolotów użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym, którym wydano certyfikat typu w dniu 1 stycznia 1958 r. lub później, zapewniają, by:

a) w odniesieniu do dużych samolotów, w przypadku których świadectwo zdadności do lotu wydano po raz pierwszy przed dniem 18 lutego 2021 r., w przypadku zainstalowania nowych materiałów do izolacji termicznej lub akustycznej w dniu 18 lutego 2021 r. lub później, te nowe materiały posiadają właściwości w zakresie odporności na rozprzestrzenianie się płomienia zapobiegające ryzyku rozprzestrzeniania się płomienia w samolocie lub zmniejszające to ryzyko;

b) w odniesieniu do dużych samolotów, w przypadku których indywidualne świadectwo zdadności do lotu wydano po raz pierwszy w dniu 18 lutego 2021 r. lub później, materiały do izolacji termicznej lub akustycznej posiadają właściwości w zakresie odporności na rozprzestrzenianie się płomienia zapobiegające ryzyku rozprzestrzeniania się płomienia w samolocie lub zmniejszające to ryzyko;

c) w odniesieniu do dużych samolotów, w przypadku których indywidualne świadectwo zdadności do lotu wydano po raz pierwszy w dniu 18 lutego 2021 r. lub później, posiadających co najmniej 20 miejsc pasażerskich, materiały do izolacji termicznej i akustycznej (w tym środki służące do przymocowania materiałów do kadłuba) zainstalowane w dolnej połowie samolotu posiadają właściwości w zakresie odporności na przedostawanie się płomienia, zapobiegające ryzyku przedostawania się płomienia do samolotu po wypadku lub zmniejszające to ryzyko oraz zapewniające warunki umożliwiające przeżycie w kabinie w czasie potrzebnym do ewakuacji samolotu.”;

7) pkt 26.157 otrzymuje brzmienie:

„26.157 Przekształcenie przedziałów klasy D

Operatorzy dużych samolotów użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym, którym wydano certyfikat typu w dniu 1 stycznia 1958 r. lub później, zapewniają, by:

a) w przypadku dużych samolotów, których eksploatacja obejmuje przewóz pasażerów, każdy przedział ładunkowy lub bagażowy klasy D, niezależnie od objętości, był zgodny ze specyfikacjami certyfikacyjnymi mającymi zastosowanie do przedziału klasy C;

b) w przypadku dużych samolotów, których eksploatacja obejmuje wyłącznie przewóz ładunków, każdy przedział ładunkowy lub bagażowy klasy D, niezależnie od objętości, był zgodny ze specyfikacjami certyfikacyjnymi mającymi zastosowanie do przedziału klasy C albo do przedziału klasy E;

niniejszy punkt nie ma zastosowania do operatorów modeli samolotów wymienionych w tabeli A.1 dodatku 1 do niniejszego załącznika.”;

- 8) dodaje się pkt 26.175 w brzmieniu:

„26.175 Ochrona przeciwpożarowa przedziału ładunkowego

- a) W przypadku dużych samolotów, a także małych samolotów o maksymalnej masie startowej (MTOW) powyżej 5 700 kg (12 500 lb), dla których indywidualny certyfikat zdatości do lotu wydano po raz pierwszy w dniu 1 stycznia 2025 r. lub później, posiadacze:

- certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu, lub
- ograniczonego certyfikatu typu lub zatwierdzenia projektu zmiany, jeżeli zmiana dotyczy możliwości ochrony przeciwpożarowej przedziału ładunkowego samolotu,

udostępniają informacje dotyczące cech konstrukcyjnych samolotów, związane z możliwością ochrony przeciwpożarowej przedziału ładunkowego wszystkim znanym operatorom takich śmigłowców.

- b) W przypadku małych samolotów o maksymalnej masie startowej (MTOW) do 5 700 kg (12 500 lb) i wyposażonych w co najmniej jeden przedział ładunkowy oddzielony od kabiny załogi lotniczej i dla których indywidualny certyfikat zdatości do lotu wydano po raz pierwszy w dniu 1 stycznia 2025 r. lub później, posiadacze:

- certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu, lub
- ograniczonego certyfikatu typu lub zatwierdzenia projektu zmiany, jeżeli zmiana dotyczy możliwości ochrony przeciwpożarowej przedziału ładunkowego samolotu,

udostępniają informacje dotyczące cech konstrukcyjnych samolotów, związane z możliwością ochrony przeciwpożarowej przedziału ładunkowego dla wszystkich przedziałów ładunkowych oddzielonych od kabiny załogi lotniczej, wszystkim znanym operatorom takich samolotów.

- c) Informacje udostępniane zgodnie z lit. a) i b) muszą być wystarczająco szczegółowe, aby ułatwić operatorom przeprowadzenie oceny ryzyka w odniesieniu do transportu towarów w przedziale ładunkowym.

Informacje te są zawarte w odpowiedniej dokumentacji samolotu udostępnianej operatorom i łatwej do zidentyfikowania przez personel operatora odpowiedzialny za przeprowadzenie oceny ryzyka.

- d) Posiadacz zatwierdzenia projektu, który jest zobowiązany do udostępnienia informacji zgodnie z lit. a) lub b), udostępnia również zmiany tych informacji wszystkim znanym operatorom samolotów, których zmiana dotyczy.”;

- 9) pkt 26.205 lit. a) otrzymuje brzmienie:

- „a) Operatorzy dużych samolotów użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym zapewniają, aby każdy duży samolot, w odniesieniu do którego pierwsze indywidualne świadectwo zdatości do lotu wydano w dniu 1 lipca 2026 r. lub później, był wyposażony w system ostrzegania i informacji o przekroczeniu drogi startowej.”;

- 10) pkt 26.300 otrzymuje brzmienie:

„26.300 Program trwałej integralności strukturalnej starzejących się samolotów – wymagania ogólne

- a) Posiadacz wydanego w dniu 1 stycznia 1958 r. lub później certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu dla dużego samolotu, w odniesieniu do którego wniosek o certyfikat typu złożono przed dniem 1 stycznia 2019 r., opracowuje program trwałej integralności strukturalnej dla struktur starzejących się samolotów, który spełnia wymagania określone w pkt 26.301–26.309.

- b) Lit. a) nie ma zastosowania do modelu dużego samolotu, dla którego certyfikat typu wydano przed dniem 26 lutego 2021 r. i który spełnia jeden z następujących warunków:

- (i) jest wymieniony w tabeli A.1 w dodatku 1 do niniejszego załącznika;
- (ii) nie jest eksploatowany po dniu 26 lutego 2021 r.;

- (iii) nie został certyfikowany do celów operacji cywilnych z ładunkiem użytkowym lub pasażerami;
- (iv) wydano na niego ograniczony certyfikat typu przed dniem 26 lutego 2021 r. zgodnie z wymaganiami dotyczącymi tolerancji na uszkodzenia, pod warunkiem że nie jest użytkowany po osiągnięciu 75 % projektowego okresu eksploatacji i jest wykorzystywany głównie do wsparcia operacji produkcyjnych posiadacza homologacji typu;
- (v) wydano na niego ograniczony certyfikat typu i został zaprojektowany głównie do gaszenia pożarów.

Wyjątki przewidziane w lit. b) ppkt (ii)–(v) stosuje się jedynie po przedłożeniu Agencji przez posiadacza certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu przed dniem 27 maja 2021 r. do zatwierdzenia wykazu identyfikującego typ i modele samolotu, zmiany lub numery seryjne wraz z informacjami uzasadniającymi umieszczenie danych samolotów w wykazie.

- c) Do modelu dużego samolotu, dla którego pierwszy certyfikat typu wydano przed dniem 26 lutego 2021 r. i w odniesieniu do którego wprowadzona zmiana lub wykonana naprawa nie została wdrożona w żadnym samolocie będącym w eksploatacji w dniu 26 lutego 2022 r. lub później, pkt 26.307 lit. a) ppkt (ii) i (iii) oraz pkt 26.308 lit. a) ppkt (ii) nie mają zastosowania, jeżeli przed dniem 26 lutego 2022 r. posiadacz certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu przedłożył Agencji do zatwierdzenia wykaz wszystkich zmian i napraw.”;

- 11) pkt 26.301 lit. a) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„Posiadacz wydanego w dniu 1 stycznia 1958 r. lub później certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu dla dużego samolotu, w odniesieniu do którego wniosek o certyfikat typu złożono przed dniem 1 stycznia 2019 r.”;

- 12) pkt 26.302 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Posiadacz wydanego w dniu 1 stycznia 1958 r. lub później certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu dla dużego samolotu, certyfikowanego do przewozu co najmniej 30 pasażerów lub co najmniej 3 402 kg (7 500 lb) ładunku użytkowego, w odniesieniu do którego wniosek o certyfikat typu złożono przed dniem 1 stycznia 2019 r., przeprowadza ocenę zmęczenia i tolerancji na uszkodzenia struktury samolotu oraz opracowuje inspekcję tolerancji na uszkodzenia, która pozwoli zapobiec katastrofalnym uszkodzeniom spowodowanym zmęczeniem przez cały okres eksploatacji samolotu.”;

- 13) pkt 26.303–26.309 otrzymują brzmienie:

„26.303 Ograniczenia ważności

- a) Posiadacz wydanego w dniu 1 stycznia 1958 r. lub później certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu dla dużego samolotu, w odniesieniu do którego wniosek o certyfikat typu złożono przed dniem 1 stycznia 2019 r., o certyfikowanej maksymalnej masie startowej powyżej 34 019 kg (75 000 lb):

- (i) określa ograniczenia ważności (LOV) i włącza je do zmienionej ALS;
- (ii) określa dotychczasowe i nowe czynności w zakresie obsługi technicznej, od których zależą ograniczenia ważności, oraz opracowuje informacje o usługach niezbędne do realizacji tych czynności w zakresie obsługi technicznej i przekazuje Agencji informacje o usługach w odniesieniu do czynności w zakresie obsługi technicznej zgodnie z wiążącym harmonogramem uzgodnionym z Agencją.

Konfiguracje struktury samolotów, które należy ocenić na potrzeby ustalenia ograniczeń ważności, obejmują wszystkie warianty modeli i instrumenty zatwierdzone w ramach certyfikatu typu przed dniem 26 lutego 2021 r. oraz wszystkie zmiany strukturalne i modyfikacje konfiguracji struktury tych samolotów wymagane na mocy dyrektywy zdatowności do lotu wydanej przed dniem 26 lutego 2021 r.

Na zasadzie odstępstwa od ppkt (ii) posiadacz certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu dla dużego samolotu nie jest zobowiązany do opracowania i przedłożenia Agencji informacji na temat usług w zakresie czynności obsługi technicznej mających zastosowanie do modelu dużego samolotu, który nie będzie wykorzystywany po planowanej dacie przedłożenia informacji o usługach w ramach tej obsługi technicznej. Aby zastosować ten wyjątek, posiadacz certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu informuje Agencję nie później niż w dniu, w którym model samolotu zostaje wycofany z eksploatacji.

- b) Posiadacz certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu przedkłada Agencji do zatwierdzenia opracowane zgodnie z lit. a) zmiany sekcji dotyczącej ograniczeń zdolności do lotu, o których mowa w tej literze, wraz z wiążącym harmonogramem, przed upływem terminów określonych w poniższych ppkt (i), (ii) i (iii):
- (i) 26 sierpnia 2022 r. w odniesieniu do struktury krytycznej pod względem zmęczeniowym, której podstawa certyfikacji nie obejmuje oceny tolerancji na uszkodzenia;
 - (ii) 26 lutego 2026 r. w odniesieniu do struktury samolotu, która w dniu rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia zmieniającego była przedmiotem trwającego pełnego badania zmęczeniowego;
 - (iii) 26 lutego 2025 r. w odniesieniu do wszystkich innych struktur samolotu.
- c) Wnioskodawca ubiegający się o certyfikat typu lub ograniczony certyfikat typu, o którym mowa w art. 1 ust. 2 lit. c), dla dużego samolotu o maksymalnej masie startowej powyżej 34 019 kg (75 000 lb):
- (i) określa ograniczenia ważności i włącza je do sekcji dotyczącej ograniczeń zdolności do lotu;
 - (ii) określa dotychczasowe i nowe czynności w zakresie obsługi technicznej, od których zależą ograniczenia ważności, oraz opracowuje informacje o usługach niezbędne do realizacji tych czynności w zakresie obsługi technicznej i przekazuje Agencji informacje o usługach w odniesieniu do czynności w zakresie obsługi technicznej zgodnie z wiążącym harmonogramem uzgodnionym z Agencją.
- d) Wnioskodawca ubiegający się o certyfikat typu lub ograniczony certyfikat typu, o którym mowa w art. 1 ust. 2 lit. c), przedkłada Agencji do zatwierdzenia ograniczenia ważności określone zgodnie z lit. c) niniejszej litery i sekcję dotyczącą ograniczeń zdolności do lotu, o której mowa w tej literze, wraz z wiążącym harmonogramem:
- (i) przed datą zatwierdzoną przez Agencję w planie wnioskodawcy ubiegającego się o przeprowadzenie testów i analiz każdej struktury samolotu, w odniesieniu do której wymagane jest przeprowadzenie nowych pełnych badań zmęczeniowych, aby pomóc w ustanowieniu ograniczeń ważności;
 - (ii) przed dniem 26 lutego 2025 r. w odniesieniu do wszystkich innych struktur samolotu.

26.304 Program zapobiegania i kontroli korozji

- a) Posiadacz wydanego w dniu 1 stycznia 1958 r. lub później certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu dla dużego samolotu, w odniesieniu do którego wniosek o certyfikat typu złożono przed dniem 1 stycznia 2019 r., zobowiązany jest do opracowania podstawowego programu zapobiegania i kontroli korozji.
- b) Jeżeli podstawowy program zapobiegania i kontroli korozji, o którym mowa w lit. a), został już zatwierdzony przez Agencję zgodnie z pkt 21.A.3B lit. c) ppkt 1 załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 lub w zatwierdzonym przez Agencję sprawozdaniu rady kontroli obsługi technicznej, posiadacz certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu przedkłada Agencji program zapobiegania i kontroli korozji przed dniem 26 lutego 2023 r. do zatwierdzenia.
- c) Wnioskodawca ubiegający się o certyfikat typu lub ograniczony certyfikat typu, o którym mowa w art. 1 ust. 2 lit. c), dla dużego samolotu zobowiązany jest do opracowania referencyjnego programu zapobiegania i kontroli korozji przed wydaniem certyfikatu typu.

26.305 Okres ważności programu trwałej integralności strukturalnej

- a) Posiadacz wydanego w dniu 1 stycznia 1958 r. lub później certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu dla dużego samolotu, w odniesieniu do którego wniosek o certyfikat typu złożono przed dniem 1 stycznia 2019 r., opracowuje i wdraża proces zapewniający zachowanie ważności programu trwałej integralności strukturalnej przez cały okres eksploatacji samolotu, z uwzględnieniem doświadczenia eksploatacyjnego i bieżących operacji.
- b) Posiadacz certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu przedkłada Agencji opis procesu, o którym mowa w lit. a), przed dniem 26 lutego 2023 r. do zatwierdzenia. Posiadacz certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu wdraża ten proces w ciągu 6 miesięcy od jego zatwierdzenia przez Agencję.
- c) Wnioskodawca ubiegający się o certyfikat typu lub ograniczony certyfikat typu, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. c), dla dużego samolotu, opracowuje i wdraża proces zapewniający zachowanie ważności programu trwałej integralności strukturalnej przez cały okres eksploatacji samolotu, z uwzględnieniem doświadczenia eksploatacyjnego i bieżących operacji. Przedkłada Agencji opis procesu przed dniem 26 lutego 2023 r. lub przed wydaniem certyfikatu, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza, do zatwierdzenia, i wdraża ten proces w ciągu 6 miesięcy od jego zatwierdzenia przez Agencję.

26.306 Krytyczne pod względem zmęczeniowym struktury podstawowe

- a) Posiadacz wydanego w dniu 1 stycznia 1958 r. lub później certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu dla dużego samolotu, w odniesieniu do którego wniosek o certyfikat typu złożono przed dniem 1 stycznia 2019 r., certyfikowanego do przewozu co najmniej 30 pasażerów lub co najmniej 3 402 kg (7 500 lb) ładunku użytkowego, identyfikuje krytyczne pod względem zmęczeniowym struktury podstawowe (FCBS) wszystkich wariantów modeli samolotu i instrumentów objętych certyfikatem typu lub ograniczonym certyfikatem typu i sporządza ich wykazy.
- b) Posiadacz certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu przedkłada Agencji wykaz struktur, o których mowa w lit. a), przed dniem 26 sierpnia 2021 r. do zatwierdzenia.
- c) Po zatwierdzeniu przez Agencję wykazu, o którym mowa w lit. a), posiadacz certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu udostępnia go posiadaczom uzupełniającego certyfikatu typu lub zatwierdzenia poważnej zmiany, operatorom zobowiązanym do przestrzegania pkt 26.330 oraz wszystkim znanym operatorom takich samolotów, a na żądanie organizacjom odpowiedzialnym za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu w celu wsparcia operatorów zobowiązanych do przestrzegania pkt 26.370.
- d) Wnioskodawca ubiegający się o certyfikat typu lub ograniczony certyfikat typu, o którym mowa w art. 1 ust. 2 lit. c), dla dużego samolotu, który ma być certyfikowany do przewozu co najmniej 30 pasażerów lub co najmniej 3 402 kg (7 500 lb) ładunku użytkowego, identyfikuje krytyczne pod względem zmęczeniowym struktury podstawowe (FCBS) wszystkich wariantów modeli samolotu i instrumentów objętych certyfikatem typu lub ograniczonym certyfikatem typu. Przedkłada do zatwierdzenia Agencji wykaz tych struktur przed dniem 26 sierpnia 2021 r. lub przed wydaniem certyfikatu, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.
- e) Po zatwierdzeniu przez Agencję wykazu, o którym mowa w lit. d), wnioskodawca ubiegający się o certyfikat typu lub ograniczony certyfikat typu, o którym mowa w art. 1 ust. 2 lit. c), udostępnia ten wykaz wszystkim znanym operatorom takich samolotów, a na żądanie także organizacjom odpowiedzialnym za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu w celu wsparcia operatorów zobowiązanych do przestrzegania pkt 26.370.

26.307 Dane dotyczące tolerancji na uszkodzenia dla zmian wprowadzonych w strukturach krytycznych pod względem zmęczeniowym

- a) Posiadacz wydanego w dniu 1 stycznia 1958 r. lub później certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu dla dużego samolotu, uprawniającego do przewozu co najmniej 30 pasażerów lub co najmniej 3 402 kg (7 500 lb) ładunku użytkowego, w odniesieniu do krytycznych pod względem zmęczeniowym struktur zmodyfikowanych (FCMS) i zmian wprowadzonych do dnia 26 lutego 2021 r.:
 - (i) dokonuje przeglądu zmian wprowadzonych w projekcie i identyfikuje wszystkie zmiany, które mają wpływ na krytyczną pod względem zmęczeniowym strukturę podstawową (FCBS), zidentyfikowaną zgodnie z pkt 26.306;
 - (ii) w odniesieniu do każdej zmiany określonej zgodnie z ppkt (i) identyfikuje wszelkie związane z nią krytyczne pod względem zmęczeniowym struktury zmodyfikowane;
 - (iii) w odniesieniu do każdej zmiany zidentyfikowanej zgodnie z ppkt (i) przeprowadza się ocenę tolerancji na uszkodzenia oraz opracowuje i dokumentuje związane z nią inspekcje tolerancji na uszkodzenia.
- b) Posiadacz certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu przedkłada Agencji wykaz krytycznych pod względem zmęczeniowym struktur zmodyfikowanych, o których mowa w lit. a) ppkt (ii), przed dniem 26 lutego 2022 r. do zatwierdzenia.
- c) Posiadacz certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu przekazuje Agencji dane dotyczące tolerancji na uszkodzenia, w tym inspekcje tolerancji na uszkodzenia, wynikające z oceny przeprowadzonej zgodnie z lit. a) ppkt (iii) przed dniem 26 sierpnia 2022 r. do zatwierdzenia.
- d) Po zatwierdzeniu przez Agencję wykazu krytycznych pod względem zmęczeniowym struktur zmodyfikowanych, przedłożonego zgodnie z lit. b), posiadacz certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu udostępnia ten wykaz posiadaczom uzupełniającego certyfikatu typu lub zatwierdzenia poważnej zmiany, operatorom zobowiązanym do przestrzegania pkt 26.330 oraz wszystkim znanym operatorom takich samolotów, a na żądanie organizacjom odpowiedzialnym za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu w celu wsparcia operatorów zobowiązanych do przestrzegania pkt 26.370.

26.308 Dane dotyczące tolerancji na uszkodzenia dla wykonanych napraw struktur krytycznych pod względem zmęczeniowym

- a) Posiadacz wydanego w dniu 1 stycznia 1958 r. lub później certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu dla dużego samolotu, uprawniającego do przewozu co najmniej 30 pasażerów lub co najmniej 3 402 kg (7 500 lb) ładunku użytkowego, w odniesieniu do opublikowanych napraw i zmian przeprowadzonych do dnia 26 lutego 2021 r.:
 - (i) dokonuje przeglądu danych dotyczących napraw i identyfikuje każdą naprawę ujętą w danych, która ma wpływ na krytyczną pod względem zmęczeniowym strukturę podstawową i krytyczną pod względem zmęczeniowym strukturę zmodyfikowaną, określoną zgodnie z pkt 26.306 lit. a) i pkt 26.307 lit. a) ppkt (ii);

- (ii) przeprowadza ocenę tolerancji na uszkodzenia w odniesieniu do każdej naprawy określonej zgodnie z ppkt (i), chyba że przeprowadzono ją wcześniej.
- b) Posiadacz certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu przedkłada Agencji dane dotyczące tolerancji na uszkodzenia, w tym inspekcje tolerancji na uszkodzenia, wynikające z oceny przeprowadzonej zgodnie z lit. a) ppkt (ii) przed dniem 26 maja 2022 r. do zatwierdzenia, chyba że zostały już zatwierdzone zgodnie z pkt 21.A.435 lit. b) ppkt 2 załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 przed dniem 26 sierpnia 2022 r.

26.309 Wytyczne dotyczące oceny napraw

- a) Posiadacz wydanego w dniu 1 stycznia 1958 r. lub później certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu dla dużego samolotu, uprawniającego do przewozu co najmniej 30 pasażerów lub co najmniej 3 402 kg (7 500 lb) ładunku użytkowego, w przypadku gdy certyfikat typu lub ograniczony certyfikat typu wydano przed dniem 11 stycznia 2008 r., opracowuje wytyczne dotyczące oceny napraw (REG), ustalając:
 - (i) proces przeprowadzania badań na samolotach, których to dotyczy, umożliwiający identyfikację i dokumentację wszystkich istniejących napraw mających wpływ na struktury krytyczne pod względem zmęczeniowym określone zgodnie z pkt 26.306 lit. a) i pkt 26.307 lit. a) ppkt (ii);
 - (ii) proces umożliwiający operatorom i organizacjom odpowiedzialnym za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu zaliczenie inspekcji tolerancji na uszkodzenia w odniesieniu do napraw określonych zgodnie z ppkt (i);
 - (iii) harmonogram realizacji, który określa ramy czasowe przeprowadzenia badań samolotów, zaliczenia inspekcji tolerancji na uszkodzenia oraz ich włączenia do programu obsługi technicznej samolotu.
 - b) Posiadacz certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu przedkłada Agencji wytyczne dotyczące oceny napraw, opracowane zgodnie z lit. a), przed dniem 26 lutego 2023 r. do zatwierdzenia.”;
- 14) pkt 26.330–26.334 otrzymują brzmienie:

„26.330 Dane dotyczące tolerancji na uszkodzenia dla istniejących uzupełniających certyfikatów typu, innych wprowadzonych poważnych zmian i wykonanych napraw mających wpływ na te uzupełniające certyfikaty typu lub zmiany

- a) Posiadacz uzupełniającego certyfikatu typu wydanego przed dniem 26 lutego 2021 r. lub posiadacz zatwierdzenia poważnej zmiany uznanej za zatwierdzoną zgodnie z art. 4 rozporządzenia (UE) nr 748/2012, w odniesieniu do dużych samolotów certyfikowanych w dniu 1 stycznia 1958 r. lub później i uprawniającego do przewozu co najmniej 30 pasażerów lub co najmniej 3 402 kg (7 500 lb) ładunku użytkowego, korygują negatywne skutki tych zmian i związanych z nimi napraw dla struktury samolotu w celu zapewnienia zgodności z pkt 26.370 lit. a) ppkt (ii) oraz spełniają wymagania określone w pkt 26.331–26.334.
- b) Lit. a) nie ma zastosowania do poważnych zmian i napraw modeli dużych samolotów certyfikowanych po raz pierwszy przed dniem 26 lutego 2021 r., jeżeli dany model samolotu spełnia jeden z następujących warunków:
 - (i) jest wymieniony w tabeli A.1 w dodatku 1 do niniejszego załącznika;
 - (ii) nie jest eksploatowany po dniu 26 lutego 2021 r.;
 - (iii) nie został certyfikowany do celów operacji cywilnych z ładunkiem użytkowym lub pasażerami;
 - (iv) jest objęty ograniczonym certyfikatem typu i uzyskał certyfikację zgodnie z wymaganiami dotyczącymi tolerancji na uszkodzenia, pod warunkiem że nie jest eksploatowany po przekroczeniu 75 % projektowego okresu eksploatacji i jest wykorzystywany głównie do wsparcia operacji produkcyjnych posiadaczy ograniczonych certyfikatów typu;
 - (v) wydano na niego ograniczony certyfikat typu i został zaprojektowany głównie do gaszenia pożarów.
- c) Lit. a) nie ma zastosowania do poważnych zmian i napraw dużego samolotu certyfikowanego po raz pierwszy przed dniem 26 lutego 2021 r., jeżeli zmiany lub naprawy nie zostały ani nie zostaną wprowadzone w żadnym dużym samolocie eksploatowanym w dniu 26 sierpnia 2022 r. lub później.
- d) Wyjątki, o których mowa w lit. b) ppkt (ii)–(v) i lit. c), mają zastosowanie dopiero po przedłożeniu przez posiadacza Agencji do zatwierdzenia wykazu zmian, które mają wpływ na krytyczną pod względem zmęczeniowym strukturę podstawową, wraz z informacjami uzasadniającymi umieszczenie każdej zmiany w wykazie, przed dniem 26 lutego 2022 r. do zatwierdzenia.

26.331 Plan zapewnienia zgodności dla posiadaczy uzupełniających certyfikatów typu

Posiadacz zatwierdzenia, o którym mowa w pkt 26.330 lit. a):

- a) opracowuje plan zgodności, który spełnia wymagania określone w pkt 26.332–26.334;
- b) przedkłada do zatwierdzenia Agencji plan zgodności, o którym mowa w lit. a) niniejszego punktu, przed dniem 25 sierpnia 2021 r.

26.332 Identyfikacja zmian mających wpływ na struktury krytyczne pod względem zmęczeniowym

a) Posiadacz zatwierdzenia, o którym mowa w pkt 26.330 lit. a):

- (i) dokonuje przeglądu zmian i identyfikuje te zmiany, które mają wpływ na krytyczną pod względem zmęczeniowym strukturę podstawową;
- (ii) w odniesieniu do każdej zmiany określonej zgodnie z ppkt (i) identyfikuje wszelkie związane z nią krytyczne pod względem zmęczeniowym struktury zmodyfikowane;
- (iii) identyfikuje opublikowane naprawy mające wpływ na każdą zmianę określoną zgodnie z ppkt (i).

b) W przypadku zatwierdzenia zmiany wydanego w dniu 1 września 2003 r. lub później posiadacz zatwierdzenia, o którym mowa w lit. a), opracowuje i przedkłada do zatwierdzenia Agencji wykaz zmian i krytycznych pod względem zmęczeniowym struktur zmodyfikowanych określonych zgodnie z lit. a) ppkt (i) i (ii) przed dniem 26 lutego 2022 r. oraz, po zatwierdzeniu przez Agencję, udostępnia ten wykaz wszystkim znanym operatorom takich samolotów oraz, na żądanie, organizacjom odpowiedzialnym za zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu w celu wsparcia operatorów, którzy są zobowiązani do przestrzegania przepisów pkt 26.370 lit. a) ppkt (ii).

c) W przypadku zatwierdzenia zmiany, które wydano przed dniem 1 września 2003 r., posiadacz zatwierdzenia, o którym mowa w lit. a):

- (i) opracowuje i przedkłada Agencji wykaz zmian określonych zgodnie z lit. a) ppkt (i) przed dniem 26 lutego 2022 r. do zatwierdzenia;
- (ii) na wniosek operatorów i organizacji odpowiedzialnych za zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu w celu wsparcia operatorów zobowiązanych do przestrzegania pkt 26.370 lit. a) ppkt (ii), identyfikuje i sporządza wykaz wszelkich krytycznych pod względem zmęczeniowym struktur zmodyfikowanych związanych z tą zmianą i przedkłada te dane do zatwierdzenia Agencji w terminie 12 miesięcy od daty wniosku operatora;
- (iii) po zatwierdzeniu wszelkich danych przedłożonych zgodnie z lit. c) ppkt (i) i (ii) udostępnia te dane wszystkim znanym operatorom takich samolotów, a na żądanie organizacjom odpowiedzialnym za zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu w celu wsparcia operatorów zobowiązanych do przestrzegania pkt 26.370 lit. a) ppkt (ii).

26.333 Dane dotyczące tolerancji na uszkodzenia dla uzupełniających certyfikatów typu i napraw mających wpływ na te uzupełniające certyfikaty typu, zatwierdzone w dniu 1 września 2003 r. lub później

a) W przypadku zatwierdzenia zmiany, które wydano w dniu 1 września 2003 r. lub później, posiadacz zatwierdzenia, o którym mowa w pkt 26.330 lit. a):

- (i) w odniesieniu do zmian i opublikowanych napraw określonych zgodnie z odpowiednio pkt 26.332 lit. a) ppkt (i) i (iii) przeprowadza ocenę tolerancji na uszkodzenia;
- (ii) opracowuje i dokumentuje odpowiednią inspekcję tolerancji na uszkodzenia, chyba że została już przeprowadzona.

b) Posiadacz zatwierdzenia, o którym mowa w lit. a) przedkłada Agencji dane dotyczące tolerancji na uszkodzenia uzyskane z oceny tolerancji na uszkodzenia przeprowadzonej zgodnie z lit. a) ppkt (i) przed dniem 26 lutego 2023 r. do zatwierdzenia, chyba że zostały już zatwierdzone zgodnie z pkt 21.B.111 załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.

c) Na zasadzie odstępstwa od lit. b), w przypadku zmian, w odniesieniu do których w ramach certyfikacji nie obowiązuje wymóg oceny tolerancji na uszkodzenia, posiadacz zatwierdzenia określonego w lit. a) przekazuje Agencji do zatwierdzenia dane dotyczące tolerancji na uszkodzenia uzyskane z oceny tolerancji na uszkodzenia przeprowadzonej zgodnie z lit. a), w późniejszym z następujących terminów:

- (i) przed rozpoczęciem eksploatacji samolotu z taką wprowadzoną zmianą zgodnie z załącznikiem IV (część CAT) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012; lub
- (ii) przed dniem 26 lutego 2023 r.

26.334 Dane dotyczące tolerancji na uszkodzenia dla uzupełniających certyfikatów typu oraz innych wprowadzonych poważnych zmian i wykonanych napraw mających wpływ na te uzupełniające certyfikaty typu lub zmiany, zatwierdzonych przed dniem 1 września 2003 r.

- a) Na wniosek operatorów i organizacji odpowiedzialnych za zarządzanie ciągłą zdatością do lotu, w celu wsparcia zgodności z pkt 26.370 lit. a) ppkt (ii), w przypadku zatwierdzenia zmiany wydanego przed dniem 1 września 2003 r., posiadacz zatwierdzenia, o którym mowa w pkt 26.330 lit. a):
- (i) w odniesieniu do zmian i opublikowanych napraw określonych zgodnie z odpowiednio pkt 26.332 lit. a) ppkt (i) i (iii) przeprowadza ocenę tolerancji na uszkodzenia;
 - (ii) opracowuje i dokumentuje odpowiednią inspekcję tolerancji na uszkodzenia, chyba że została już przeprowadzona.
- b) Posiadacz zatwierdzenia, o którym mowa w lit. a), przedkłada Agencji dane dotyczące tolerancji na uszkodzenia uzyskane z oceny przeprowadzonej zgodnie z lit. a) ppkt (i):
- (i) do zatwierdzenia, w terminie 24 miesiące od otrzymania wniosku, w odniesieniu do wniosków otrzymanych przed dniem 26 lutego 2023 r.; lub
 - (ii) do zatwierdzenia, przed dniem 26 lutego 2025 r. lub w terminie 12 miesięcy od otrzymania wniosku, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza, w odniesieniu do wniosków otrzymanych w dniu 26 lutego 2023 r. lub później.”;
- 15) pkt 26.370 otrzymuje brzmienie:

„26.370 Program obsługi technicznej

- a) Operatorzy dużych samolotów certyfikowanych w dniu 1 stycznia 1958 r. lub później zapewniają, że programy obsługi technicznej tych samolotów obejmuje:
- (i) dla dużych samolotów certyfikowanych do przewozu co najmniej 30 pasażerów lub powyżej 3 402 kg (7 500 lb) ładunku użytkowego, zatwierdzony program inspekcji tolerancji na uszkodzenia;
 - (ii) dla dużych samolotów eksploatowanych zgodnie z załącznikiem IV (część CAT) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, certyfikowanych do przewozu co najmniej 30 pasażerów lub powyżej 3 402 kg (7 500 lb) ładunku użytkowego, środki ograniczania niekorzystnego wpływu napraw i zmian na strukturę krytyczne pod względem zmęczeniu oraz na inspekcje przewidziane w lit. a) ppkt (i);
 - (iii) dla dużych samolotów o certyfikowanej maksymalnej masie startowej (MTOW) powyżej 34 019 kg (75 000 lb), zatwierdzone ograniczenia ważności;
 - (iv) program zapobiegania i kontroli korozji.
- b) Do obowiązków, o których mowa w lit. a), zastosowanie mają następujące terminy:
- (i) przegląd programu obsługi technicznej statku powietrznego pod kątem spełnienia wymagań określonych w lit. a) ppkt (i), (ii) i (iv) przeprowadza się przed dniem 26 lutego 2024 r. lub przed eksploatacją samolotu, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza;
 - (ii) przegląd programu obsługi technicznej statku powietrznego pod kątem spełnienia wymagań określonych w lit. a) pkt (iii) przeprowadza się przed dniem 26 sierpnia 2021 r. lub 6 miesięcy po publikacji ograniczenia ważności lub przed eksploatacją samolotu, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.
- c) W odniesieniu do modelu dużego samolotu certyfikowanego po raz pierwszy przed dniem 26 lutego 2021 r., który:
- (i) nie jest eksploatowany po dniu 26 lutego 2024 r., nie stosuje się lit. a) ppkt (i), (ii) i (iv);
 - (ii) nie jest eksploatowany po dniu 26 sierpnia 2021 r., nie stosuje się lit. a) ppkt (iii);
 - (iii) jest objęty ograniczonym certyfikatem typu wydanym przed dniem 26 lutego 2021 r. zgodnie z wymaganiami dotyczącymi tolerancji na uszkodzenia, pod warunkiem że nie jest eksploatowany po osiągnięciu 75 % projektowego okresu eksploatacji i jest wykorzystywany głównie do wsparcia operacji produkcyjnych posiadacza homologacji typu, nie stosuje się lit. a) ppkt (i), (ii) i (iv).
- d) W odniesieniu do modelu dużego samolotu z ograniczonym certyfikatem typu wydanym przed 26 lutego 2021 r., przeznaczonego głównie do gaszenia pożarów, nie stosuje się lit. a) ppkt (i) oraz lit. a) ppkt (ii).”;

16) dodaje się pkt 26.405 w brzmieniu:

„26.405 Ochrona przeciwpożarowa przedziału ładunkowego

a) W przypadku małych i dużych śmigłowców wyposażonych w co najmniej jeden przedział ładunkowy oddzielony od kabiny załogi lotniczej, których indywidualny certyfikat zdatości do lotu wydano po raz pierwszy w dniu 1 stycznia 2025 r. lub później, posiadacze:

- certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu; lub
- ograniczonego certyfikatu typu lub zatwierdzenia projektu zmiany, jeżeli zmiana dotyczy możliwości ochrony przeciwpożarowej przedziału ładunkowego śmigłowca,

udostępniają informacje dotyczące cech konstrukcyjnych śmigłowca, związane z możliwością ochrony przeciwpożarowej przedziału ładunkowego śmigłowca dla wszystkich przedziałów ładunkowych oddzielonych od kabiny załogi lotniczej, wszystkim znanym operatorom takich śmigłowców.

b) Informacje udostępniane zgodnie z lit. a) muszą być wystarczająco szczegółowe, aby ułatwić operatorom przeprowadzenie oceny ryzyka w odniesieniu do transportu towarów w przedziale ładunkowym.

Informacje te są zawarte w odpowiedniej dokumentacji śmigłowca udostępnianej operatorom i łatwej do zidentyfikowania przez personel operatora odpowiedzialny za przeprowadzenie oceny ryzyka.

c) Posiadacz zatwierdzenia projektu, który jest zobowiązany do udostępnienia informacji zgodnie z lit. a), udostępni również zmiany tych informacji wszystkim znanym operatorom śmigłowców, których zmiana dotyczy.”;

17) dodaje się pkt 26.440 w brzmieniu:

„26.440 Odporność układu paliwowego na zderzenia

Operatorzy małych śmigłowców i dużych śmigłowców ograniczają w możliwie największym stopniu w procesie konstrukcji układu paliwowego prawdopodobieństwo wystąpienia pożaru po zderzeniu, gdy:

a) certyfikat typu śmigłowca wydano w dniu 2 października 1994 r. lub później, oraz:

- 1) pierwszy indywidualny certyfikat zdatości do lotu śmigłowca został wydany w dniu 22 grudnia 2026 r. lub później, lub
- 2) pierwszy indywidualny certyfikat zdatości do lotu śmigłowca został wydany przed dniem 22 grudnia 2026 r., oraz
 - (i) jeżeli którekolwiek indywidualne świadectwo zdatości do lotu zostało wydane przez państwo członkowskie w dniu 22 grudnia 2024 r. lub później po przywozie śmigłowca z państwa niebędącego członkiem UE, lub
 - (ii) jeżeli:
 - A) śmigłowiec został zaprojektowany dla co najmniej sześciu pasażerów i jest eksploatowany w dniu 22 grudnia 2031 r. lub później; lub
 - B) śmigłowiec został zaprojektowany dla maksymalnie pięciu pasażerów i jest eksploatowany w dniu 22 grudnia 2039 r. lub później;

b) certyfikat typu śmigłowca wydano przed dniem 2 października 1994 r., oraz:

- 1) pierwszy indywidualny certyfikat zdatości do lotu śmigłowca został wydany w dniu 22 grudnia 2026 r. lub później, lub
- 2) pierwsze indywidualne świadectwo zdatości do lotu śmigłowca zostało wydane przed dniem 22 grudnia 2026 r. oraz jeżeli jakiekolwiek indywidualne świadectwo zdatości do lotu zostało wydane przez państwo członkowskie w dniu 22 grudnia 2024 r. lub później po przywozie śmigłowca z państwa niebędącego członkiem UE.”;

18) dodatek 1 otrzymuje brzmienie:

„Dodatek 1

Wykaz modeli samolotów nieobjętych niektórymi przepisami załącznika I (część 26)

Tabela A.1

Posiadacz certyfikatu typu	Typ	Modele	Numer seryjny producenta	Przepisy załącznika I (część 26), które NIE mają zastosowania
Boeing Company	707	Wszystkie		26.301 do 26.334
Boeing Company	720	Wszystkie		26.301 do 26.334
Boeing Company	DC-10	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	Wszystkie	26.301 do 26.334
Boeing Company	DC-8	Wszystkie		26.301 do 26.334
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	Wszystkie	26.301 do 26.334
Boeing Company	MD-90	MD-90-30	Wszystkie	26.301 do 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F27	Model 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700	Wszystkie	26.301 do 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Model 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000	Wszystkie	26.301 do 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORPORATION	G-159	G-159 (Gulfstream I)	Wszystkie	26.301 do 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORPORATION	G-II_III_IV_V	G-1159 A (GIIB) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	Wszystkie	26.301 do 26.334

Posiadacz certyfikatu typu	Typ	Modele	Numer seryjny producenta	Przepisy załącznika I (część 26), które NIE mają zastosowania
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	Wszystkie	26.301 do 26.334
LEARJET INC.	Learjet 24/25/31/36/35/55/60	24, 24 A, 24B, 24B-A, 24D, 24D-A, 24F, 24F-A, 25, 25B, 25C, 25D, 25F	Wszystkie	26.301 do 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1329	Wszystkie		26.301 do 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	188	Wszystkie		26.301 do 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F, 382G	Wszystkie	26.301 do 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	Wszystkie		26.301 do 26.334
PT. DIRGANTARA INDONESIA	CN-235	Wszystkie		26.301 do 26.334
SABRELINER CORPORATION	NA-265	NA-265-65	Wszystkie	26.301 do 26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	Wszystkie	26.301 do 26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	Wszystkie		26.301 do 26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	Wszystkie	26.301 do 26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	Wszystkie	26.301 do 26.334
AIRBUS	Seria A320	A320-251N, A320-271N	10033, 10242, 10281 i 10360	26.60
AIRBUS	Seria A321	A321-271NX	10257, 10371 i 10391	26.60
AIRBUS	Seria A330	A330-243, A330-941	1844, 1861, 1956, 1978, 1982, 1984, 1987, 1989, 1998, 2007, 2008 oraz 2011	26.60

Posiadacz certyfikatu typu	Typ	Modele	Numer seryjny producenta	Przepisy załącznika I (część 26), które NIE mają zastosowania
ATR-GIE Avions de Transport Régional	Seria ATR 72	ATR72-212 A	1565, 1598, 1620, 1629, 1632, 1637, 1640, 1642, 1649, 1657, 1660, 1661	26.60
Boeing Company	Seria 737	737-8 i 737-9	43299, 43304, 43305, 43310, 43321, 43322, 43332, 43334, 43344, 43348, 43391, 43579, 43797, 43798, 43799, 43917, 43918, 43919, 43921, 43925, 43927, 43928, 43957, 43973, 43974, 43975, 43976, 44867, 44868, 44873, 60009, 60010, 60040, 60042, 60056, 60057, 60058, 60059, 60060, 60061, 60063, 60064, 60065, 60066, 60068, 60194, 60195, 60389, 60434, 60444, 60455,	26.60

Posiadacz certyfikatu typu	Typ	Modele	Numer seryjny producenta	Przepisy załącznika I (część 26), które NIE mają zastosowania
			61857, 61859, 61862, 61864, 62451, 62452, 62453, 62454, 62533, 63358, 63359, 63360, 64610, 64611, 64612, 62613, 64614, 65899, 66147, 66148, 66150	
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	Gulfstream seria G100	1125 Astra 1125 Astra SP G100/Astra SPX	Wszystkie	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP	Gulfstream seria G100	Gulfstream G150	Wszystkie	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	GALAXY seria G200	Gulfstream 200/Galaxy	Wszystkie	26.157
LEARJET INC.	Learjet Model 45	Wszystkie	Wszystkie	26.157
LEARJET INC.	Learjet 24/25/31/36/35/55/60	55, 55B, 55C	Wszystkie	26.157
LEARJET INC.	Learjet Model 60	Wszystkie	Wszystkie	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Seria 650	650	Wszystkie	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Cessna serie 500/550/S550/ 560/560XL	500 550 560 560XL S550	Wszystkie	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Seria Hawker	Seria BAe.125 Hawker 750 Hawker 800XP	Wszystkie	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	CESSNA seria 750 (Citation X)	750	Wszystkie	26.157"