Този текст служи само за информационни цели и няма правно действие. Институциите на Съюза не носят отговорност за неговото съдържание. Автентичните версии на съответните актове, включително техните преамбюли, са версиите, публикувани в Официален вестник на Европейския съюз и налични в EUR-Lex. Тези официални текстове са пряко достъпни чрез връзките, публикувани в настоящия документ

►**B**

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2015/640 НА КОМИСИЯТА

от 23 април 2015 година

относно допълнителни спецификации за летателна годност за даден тип експлоатация и за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012

(ОВ L 106, 24.4.2015 г., стр. 18)

Изменен със:

		Официален вестник		
		№	страница	дата
►**M1**	Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/133 на Комисията от 28 януари 2019 година	L 25	14	29.1.2019 г.
►**M2**	Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/1159 на Комисията от 5 август 2020 г. година	L 257	14	6.8.2020 г.
►**M3**	Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/97 на Комисията от 28 януари 2021 година	L 31	208	29.1.2021 г.
►**M4**	Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1254 на Комисията от 19 юли 2022 година	L 191	47	20.7.2022 г.
►**M5**	Регламент за изпълнение (ЕС) 2024/2954 на Комисията от 29 ноември 2024 година	L 2954	1	2.12.2024 г.

▼B

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2015/640 НА КОМИСИЯТА

от 23 април 2015 година

относно допълнителни спецификации за летателна годност за даден тип експлоатация и за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012

▼M2

Член 1

Предмет и обхват

1. С настоящия регламент се определят общи допълнителни спецификации за летателна годност, свързани с поддържането на летателната годност и подобряването на безопасността на въздухоплавателните средства.

▼M5

2. Настоящият регламент се прилага по отношение на:

а) оператори на:

i) въздухоплавателно средство, регистрирано в държава членка, освен ако и в съответствие със степента, в която дадена държава членка е прехвърлила своите отговорности по Чикагската конвенция на трета държава и въздухоплавателното средство се експлоатира от оператор на въздухоплавателни средства от трета държава;

ii) въздухоплавателно средство, регистрирано в трета държава и експлоатирано от оператор на въздухоплавателни средства, който е установен, пребивава или има основно място на стопанска дейност на територията, към която се прилагат Договорите;

б) притежатели на типов сертификат, ограничен типов сертификат, допълнителен типов сертификат, одобрение на изменения в проекта или одобрение на проект за ремонт, издадени от Агенцията в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията ([1]) или считани за издадени в съответствие с член 3 от посочения регламент;

в) кандидатите за типов сертификат или ограничен типов сертификат за голям самолет, подали заявление преди 1 януари 2019 г. и получили сертификат след 26 август 2020 г., когато е посочено в приложение I (част 26).

▼B

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

а) „максимална оперативна конфигурация на пътнически места (MOPSC)“ означава максималният пътнически седалков капацитет на отделното въздухоплавателно средство, изключващ седалките на екипажа, установен за оперативни цели и посочен в ръководството за експлоатация;

([1]) Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията от 3 август 2012 г. за определяне на правила за прилагане на сертифициране на летателната годност и екологично сертифициране или на декларация за съответствие на въздухоплавателните средства и свързаните с тях продукти, части и оборудване, както и за изискванията относно капацитета на проектантски и производствени организации (ОВ L 224, 21.8.2012 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj).

▼M5

б) „голям самолет“ означава самолет, в чието основание за сертифициране се съдържат сертификационните спецификации за големи самолети „CS-25“ или равностойни на тях спецификации;

ба) „малък самолет“ означава самолет, в чието основание за сертифициране се съдържат сертификационните спецификации за самолети от нормална категория „CS-23“ или равностойни на тях спецификации;

в) „голям вертолет“ означава вертолет, в чието основание за сертифициране се съдържат сертификационните спецификации за големи витлокрили „CS-29“ въздухоплавателни средства или равностойни на тях спецификации;

ва) „малък вертолет“ означава вертолет, в чието основание за сертифициране се съдържат сертификационните спецификации за малки витлокрили „CS-27“ въздухоплавателни средства или равностойни на тях спецификации;

▼M4

вб) „малък вертолет от категория А“ означава малък вертолет, който има всички характеристики на категория А, както е определено в точка 17 от приложение I към Регламент (ЕС) № 965/2012, в чието основание за сертифициране се съдържат допълнителните спецификации, определени в сертификационните спецификации за големи витлокрили (CS-29) въздухоплавателни средства, които са приложими по силата на позоваването в допълнение B към CS-27, или еквивалентни на тях спецификации;

вв) „доказани морски условия“ означава морските условия, избрани от кандидата за типов сертификат или ограничен типов сертификат, при които е доказана способността на витлокрилото въздухоплавателно средство да устои на преобръщане и при които впоследствие то е сертифицирано за аварийно приводняване или за условия за аварийна флотация;

▼M1

г) „самолет с малко пътници“ означава самолет с максимална оперативна конфигурация на пътническите места:

1) до 19 места включително; или

2) до една трета включително от максималния пътнически седалков капацитет на самолета с типов сертификат, както е посочено в набора от данни на типовия сертификат (TCDS), при условие че са спазени следните две условия:

а) общият брой на пътническите места, одобрени да бъдат заети по време на рулиране, излитане и кацане, да не надхвърля 100 на палуба;

б) по време на рулиране, излитане и кацане максималната оперативна конфигурация на пътническите места във всяка отделна зона между двойките аварийни изходи (или всяка зона между двойка аварийни изходи и преграда в пътническия салон) да не надвишава една трета от сумарния брой на позволените пътнически места за двойките аварийни изходи, ограждащи тази зона (като се взема позволеният брой пътнически места за всяка двойка аварийни изходи, зададен в основанието за сертифициране на самолета). За да се определи дали това ограничение по зони е спазено, при самолетите с деактивирани аварийни изходи се приема, че функционират всички аварийни изходи;

▼M2

д) „срок на валидност (LOV)“ в контекста на инженерните данни, които подкрепят програмата за структурно техническо обслужване, означава период от време, посочен като общ брой натрупани полетни цикли или летателни часове, или и двете, за чиято продължителност е доказано, че в самолета няма да настъпи натрупване на повреди, дължащи се на умора на материала;

е) „раздел „Ограничаване на летателната годност“ (ALS)“ означава раздел в инструкциите за поддържане на летателната годност, както се изисква съгласно точки 21.A.61, 21.A.107 и 21.A.120A от приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012, който съдържа ограничения за летателната годност, с които се определя всеки задължителен срок за замяна, интервал на проверките и съответната процедура за проверка;

▼M5

ж) „програма за предотвратяване и контрол на корозията (CPCP)“ означава документ, който отразява систематичен подход за предотвратяване и контролиране на корозията в първичната конструкция на самолета, който се състои от основни задачи, свързани с корозията, включително проверки, зони, в които се изпълняват тези задачи, определени нива на корозия и време за осигуряване на съответствие (прагове за прилагане и интервали за повторение);

▼M2

з) „натрупване на повреди, дължащи се на умора на материала (WFD)“ означава едновременното наличие на пукнатини на няколко места в конструкцията на самолет, които са с такъв размер и брой, че конструкцията вече не отговаря на условията за безопасна здравина или остатъчна здравина, използвани за сертифициране на същата конструкция;

▼M5

и) „базова конструкция“ означава конструкция, която е проектирана съгласно типовия сертификат или ограничения типов сертификат за този модел на самолет (т.е. „като конфигурация на модела на доставения самолет“);

й) „базова конструкция от критично значение за умората на материала“ означава базовата конструкция на самолет, която е класифицирана от притежателя на типов сертификат или ограничен типов сертификат като конструкция от критично значение за умората на материала;

▼M2

к) „модифицирана конструкция от критично значение за умората на материала (FCMS)“ означава всяка конструкция от критично значение за умората на материала на самолета, която е въведена или засегната от промяна на неговия типов проект и която не е включена като част от базовата конструкция от критично значение за умората на материала;

л) „оценка на устойчивостта при повреди (DTE)“ означава процес, който води до определяне на действия по техническо обслужване, необходими за откриване или предотвратяване на появата на пукнатини вследствие на умора на материала, които биха могли да допринесат за катастрофален отказ. Когато се прилага за ремонти и промени, DTE включва оценка на ремонта или промяната, както и на конструкцията от критично значение за умората на материала, която е засегната от ремонта или промяната;

▼M5

м) „проверка на устойчивостта при повреди (DTI)“ означава документирано изискване за проверка или друго действие за техническо обслужване, разработено от притежателите на типов сертификат, ограничен типов сертификат, допълнителен типов сертификат или съществуващо одобрение за значителна промяна, както е посочено в приложение I (част 26) в резултат на оценка на устойчивостта при повреди, в т.ч. подлежащите на проверка зони, метода на проверка, процедурите за проверка (включително стъпките за проверка и критериите за приемане и отхвърляне), прага за проверка и всички повтарящи се интервали, свързани с тези проверки, като ако е целесъобразно може да се конкретизират дейности по техническото обслужване като замяна, ремонт или промяна;

н) „насоки за оценка на ремонта (REG)“ означава процесът и графикът за извършване на прегледи, установени от притежателя на типовия сертификат или ограничения типов сертификат, за ремонти, които засягат конструкции от критично значение за умората на материала, така че да се гарантира поддържането на конструктивната цялост при всички съответни ремонти, както е посочено в точка 26.309 от приложение I (част 26);

▼M2

о) „конструкция от критично значение за умората на материала (FCS)“ означава конструкция на самолета, която е податлива на напукване вследствие на умора на материала, което би могло да доведе до катастрофален отказ на самолета.

▼M5

_____

▼B

Член 4

Изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012

С цел в приложение III към Регламент (ЕС) № 965/2012 да се включи препратка към настоящия регламент, то се изменя в съответствие с приложение II към настоящия регламент.

Член 5

Преходни разпоредби

Въздухоплавателни средства, за които операторите са доказали пред съответния компетентен орган преди посочените в параграф 6 дати на прилагане, че изпълняват JAR-26 — „Допълнителни изисквания за летателна годност за операции“ (наричани по-долу „изискванията на JAR-26“), издадени от Обединените авиационни власти на 13 юли 1998 г. и изменени с изменение 3 на 1 декември 2005 г., се считат за отговарящи на еквивалентните спецификации, посочени в приложение I към настоящия регламент.

Въздухоплавателни средства, за които изпълнението на изискванията на JAR-26, еквивалентни на спецификациите по точки 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 и 26.250 от приложение I към настоящия регламент, е било доказано съгласно първа алинея, впоследствие не се модифицират по начин, който би се отразил върху изпълнението на съответните изисквания на JAR-26.

▼B

Член 6

Влизане в сила и прилагане

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

Той се прилага от 14 май 2015 г.

Независимо от това, точки 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 и 26.250 от приложение I се прилагат от 14 май 2017 г.

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

▼**M2**

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ЧАСТ 26

ДОПЪЛНИТЕЛНИ СПЕЦИФИКАЦИИ ЗА ЛЕТАТЕЛНА ГОДНОСТ ЗА ЕКСПЛОАТАЦИЯ

▼**M5**

СЪДЪРЖАНИЕ

ПОДЧАСТ А — ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

26.10 Компетентен орган

26.20 Временно неизправно оборудване

26.30 Доказване на съответствие

ПОДЧАСТ Б — САМОЛЕТИ

26.50 Седалки, легла, предпазни колани и петточкови колани

26.60 Аварийно кацане — динамично състояние

26.100 Разположение на аварийните изходи

26.105 Достъп до аварийните изходи

26.110 Маркировки на аварийните изходи

26.120 Вътрешно аварийно осветление и функциониране на аварийното осветление

26.150 Пътнически салон и пилотска кабина

26.155 Запалимост на обшивките на товарните отделения

26.156 Материали за топлинна и звукова изолация

26.157 Преобразуване на отделения от клас D

26.160 Противопожарно обезопасяване на тоалетните

26.170 Пожарогасители

26.175 Противопожарна защита на товарните отделения

26.200 Звуково предупреждение за колесника

26.201 Налягане на напомпване на гумите

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

26.250 Системи за задвижване на вратата на пилотската кабина — загуба на работоспособност на един член на летателния екипаж

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

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

26.302 Оценка на умората на материала и устойчивостта при повреди

26.303 Срок на валидност

26.304 Програма за предотвратяване и контрол на корозията

26.305 Валидност на програмата за поддържане на конструктивната цялост

▼M5

26.306 Базови конструкции от критично значение за умората на материала

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

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

26.309 Насоки за оценка на ремонта

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

26.331 План за съответствие за притежателите на STC

26.332 Определяне на промените, засягащи конструкции, които са от критично значение за умората на материала

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

26.334 Данни за устойчивостта при повреди за STC и други съществуващи значителни промени и ремонти, които засягат тези STC или промени, одобрени преди 1 септември 2003 г.

26.370 Програма за техническо обслужване

ПОДЧАСТ B — ВЕРТОЛЕТИ

26.400 Пожарогасители

26.405 Противопожарна защита на товарните отделения

26.410 Механизми за управление при аварийни ситуации, задействани под вода

26.415 Подводни аварийни изходи

26.420 Аварийно-спасително оборудване за полет над вода

26.425 Предоставяне на доказани морски условия

26.430 Устойчивост на аварийната флотационна система на повреди

26.431 Определяне на надеждността на проектите на аварийна флотационна система

26.435 Автоматично задействане на аварийна флотационна система

26.440 Устойчивост при сблъсък на горивната уредба

Допълнение 1 — Списък на моделите на самолети, които не са предмет на някои от разпоредбите на приложение I (част 26)

▼B

ПОДЧАСТ A

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

▼M5

26.10 Компетентен орган

а) За целите на настоящото приложение компетентният орган, на който операторът на въздухоплавателни средства трябва да докаже съответствието на въздухоплавателните средства, чийто проект вече е бил сертифициран, с изискванията на настоящото приложение, е компетентният орган, който отговаря за надзора над този оператор, или Агенцията, ако отговорността за надзора над оператора е възложена на Агенцията в съответствие с член 64 или 65 от Регламент (ЕС) 2018/1139.

▼M5

б) За целите на настоящото приложение компетентният орган, на който притежателят на типов сертификат, ограничен типов сертификат, допълнителен типов сертификат, одобрение на изменение в проекта или одобрение на проект за ремонт трябва да докаже съответствие с изискванията на настоящото приложение, е Агенцията.

▼B

26.20 Временно неизправно оборудване

Полетът не започва, ако прибор, част от оборудване или функция на въздухоплавателното средство, изисквани съгласно настоящата част, не функционира или липсва, освен ако в посочения в част ORO.MLR.105 списък на минималното оборудване на оператора е предвидено изключение, което е одобрено от компетентния орган.

▼M5

26.30 Доказване на съответствие

а) Съгласно член 76, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2018/1139 Агенцията издава сертификационни спецификации, които служат като стандартно средство за доказване на съответствието с настоящото приложение. Сертификационните спецификации трябва да са достатъчно подробни и конкретни, така че да указват условията, при които може да се докаже съответствие с изискванията на настоящото приложение.

б) Операторите на въздухоплавателни средства и притежателите на типов сертификат, ограничен типов сертификат, допълнителен типов сертификат, одобрение на изменение в проекта или одобрение на проект за ремонт могат да докажат съответствие с изискванията на настоящото приложение като спазват едно от следните условия:

i) спецификациите, издадени от Агенцията съгласно буква а) или равностойните сертификационни спецификации, издадени от Агенцията съгласно точка 21.Б.70 от приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012;

ii) техническите стандарти, осигуряващи ниво на безопасност, равностойно на предвиденото в посочените сертификационни спецификации.

в) Притежателите на типов сертификат, ограничен типов сертификат, допълнителен типов сертификат, одобрение на изменение в проекта или одобрение на проект за ремонт трябва да предоставят всички изменения на инструкциите за поддържане на летателната годност (ICA), разработени с цел осигуряване на съответствие с настоящото приложение, на всички известни оператори на засегнатите въздухоплавателни средства, а при поискване — на всяко друго лице, от което се изисква да спазва тези инструкции, включително организациите за управление на поддържането на летателната годност. За целите на настоящия регламент ICA включват също така проверки на устойчивостта при повреди (DTI), насоки за оценка на ремонта (REG), базова програма за предотвратяване и контрол на корозията (CPCP), списък на конструкциите, които са от критично значение за умората на материала (FCS), както и разделите „Ограничаване на летателната годност“ (ALS).

ПОДЧАСТ Б — САМОЛЕТИ

▼B

26.50 Седалки, легла, предпазни колани и раменни колани

Операторите на големи самолети, които се използват за търговски въздушен транспорт и за които типовият сертификат е издаден на 1 януари 1958 г. или след това, гарантират, че всяка седалка на член на полетния и кабинния екипаж и нейните предпазни средства са конфигурирани по такъв начин, че да осигуряват оптимално ниво на защита при аварийно кацане, като същевременно позволяват на седящия да изпълнява необходимите функции и улесняват бързия изход.

▼M3

26.60 Аварийно кацане — динамично състояние

Операторите на големи самолети за търговски въздушен транспорт на пътници, получили типов сертификат на 1 януари 1958 г. или след тази дата, чието първоначално индивидуално удостоверение за летателна годност е издадено на 26 февруари 2021 г. или след тази дата, доказват, че заемащите всяко едно от одобрените за заемане при рулиране, излитане и кацане места, са защитени при излагане на натоварване в условията на аварийно кацане. За доказателство се приема едно от следните:

а) успешно преминати динамични изпитвания;

б) гарантиращ същата безопасност рационален анализ, основан на динамични изпитвания на седалки с подобна конструкция.

Задължението, посочено в първа алинея, не се прилага за следните места:

а) местата в пилотската кабина, предвидени за екипажа,

б) местата в самолетите с малко пътници, изпълняващи само нередовни търговски въздухоплавателни операции при поискване;

в) местата в самолет от модел, посочен в таблица A.1 от допълнение 1, носещ сериен номер на производителя, посочен в същата таблица.

▼M5

26.100 Разположение на аварийните изходи

Операторите на големи самолети, които се използват в търговския въздушен транспорт и които имат максимална оперативна конфигурация на пътническите места от над 19, като един или повече аварийни изходи са деактивирани, гарантират, че разстоянията между оставащите изходи позволяват ефективна евакуация, с изключение на големите самолети, които имат конфигурация на аварийните изходи, монтирана и одобрена преди 1 април 1999 г.

▼B

26.105 Достъп до аварийните изходи

Операторите на големи самолети, които се използват за търговски въздушен транспорт, осигуряват средства за улесняване на бързото и лесно придвижване на всеки пътник от мястото му до някой от аварийните изходи в случай на аварийна евакуация.

26.110 Маркировки на аварийните изходи

Операторите на големи самолети, които се използват за търговски въздушен транспорт, трябва да изпълняват следните изисквания:

а) да осигурят средства, чрез които в случай на аварийна евакуация лицата в пътническия салон при предвидими условия могат лесно да установят разположението на аварийните изходи, да имат достъп до тях и да ги задействат;

б) да осигурят средства, чрез които в случай на аварийна евакуация персоналът извън самолета може лесно да установи разположението на аварийните изходи и да ги задейства.

26.120 Вътрешно аварийно осветление и функциониране на аварийното осветление

С цел да се улесни установяването на разположението на изходите и придвижването на пътниците към тях в случай на аварийна евакуация, операторите на големи самолети, които се използват за търговски въздушен транспорт, осигуряват наличието на осветени табели на изходите, общо осветление на пътническия салон и зоната на изходите, както и ниско разположено осветление на пътеките към изходите.

▼B

26.150 Пътнически салон и пилотска кабина

Операторите на големи самолети, които се използват за търговски въздушен транспорт, трябва да изпълняват следните изисквания:

а) всички материали и оборудване, които се използват в пътническия салон и пилотската кабина, трябва да имат характеристики на запалимост, подходящи за свеждане до минимум на последиците от пожар по време на полет и за поддържане на условия за оцеляване в пътническия салон и пилотската кабина през времето, необходимо за евакуация на въздухоплавателното средство;

б) забраната за пушене трябва да е обозначена с табели;

в) контейнерите за отпадъци трябва да са такива, че да не се допуска разпространението на вътрешен пожар; тези контейнери трябва да имат маркировка, забраняваща изхвърлянето на изделия за пушене.

26.155 Запалимост на обшивките на багажните помещения

Операторите на големи самолети, които се използват за търговски въздушен транспорт и за които типовият сертификат е издаден след 1 януари 1958 г., гарантират, че обшивките на багажните помещения от клас C или клас D са произведени от материали, които адекватно предотвратяват това последиците от пожар в помещението да застрашат въздухоплавателното средство или намиращите се на палубата лица.

▼M5

26.156 Материали за топлинна и звукова изолация

Операторите на големи самолети, които се използват в търговския въздушен транспорт и са сертифицирани на 1 януари 1958 г. или след тази дата, гарантират, че:

а) за големи самолети, чието първо индивидуално удостоверение за летателна годност е било издадено преди 18 февруари 2021 г. — при подмяна на материалите за топлинна или звукова изолация на 18 февруари 2021 г. или след тази дата, новите материали имат огнеупорни свойства, предотвратяващи или намаляващи риска от разпространение на пламъка в самолета;

б) за големи самолети, чието първо индивидуално удостоверение за летателна годност е било издадено на 18 февруари 2021 г. или след тази дата — материалите за топлинна и звукова изолация имат огнеупорни свойства, предотвратяващи или намаляващи риска от разпространение на пламъка в самолета;

в) за големи самолети, чието първо индивидуално удостоверение за летателна годност е било издадено на 18 февруари 2021 г. или след тази дата и чийто пътнически капацитет е 20 или повече души — монтираните в долната половина на самолета материали за топлинна и звукова изолация (в т.ч. средствата за прикрепяне на материалите към фюзелажа) имат огнеупорни свойства, които предотвратяват или намаляват риска от проникване на пламъка в самолета след произшествие и осигуряват условия за оцеляване в кабината за времето, необходимо за евакуацията на самолета.

26.157 Преобразуване на отделения от клас D

Операторите на големи самолети, които се използват в търговския въздушен транспорт и са сертифицирани на 1 януари 1958 г. или след тази дата, гарантират, че:

а) за големи самолети, чиято експлоатация включва превоз на пътници — всяко товарно или багажно отделение от клас D, независимо от неговия обем, отговаря на сертификационните спецификации, приложими за отделенията от клас C;

▼M5

б) за големи самолети, чиято експлоатация включва само превоз на товари — всяко товарно отделение от клас D, независимо от неговия обем, отговаря на сертификационните спецификации, приложими за отделенията от клас C или клас E.

Настоящата точка не се прилага за оператори на моделите на самолети, изброени в таблица A.1 от допълнение 1 към настоящото приложение.

▼B

26.160 Противопожарно обезопасяване на тоалетните

Операторите на големи самолети, които се използват за търговски въздушен транспорт и имат максимална оперативна конфигурация на пътнически места с над 19 пътнически места, трябва да изпълняват следните изисквания:

Тоалетните трябва да са оборудвани с:

а) детектори за дим;

б) средства за автоматично гасене на пожар във всеки контейнер за отпадъци.

▼M1

26.170 Пожарогасители

Операторите на големи самолети гарантират, че не използват халон като пожарогасително средство в следните видове пожарогасители:

а) вградените пожарогасители във всички контейнери за кърпи, хартия или отпадъци в тоалетните на големи самолети, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 18 февруари 2020 г.;

б) преносимите пожарогасители в големите самолети, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 18 май 2019 г.

▼M5

26.175 Противопожарна защита на товарните отделения

а) За големи самолети, както и за малки самолети с максимално излетно тегло (MTOW), по-голямо от 5 700 kg (12 500 lb), за които индивидуалното удостоверение за летателна годност първоначално е издадено на 1 януари 2025 г. или след тази дата — притежателите на:

— типов сертификат или ограничен типов сертификат; или

— допълнителен типов сертификат или одобрение на изменение в проекта, ако изменението е свързано с възможностите за противопожарна защита на товарното отделение на самолета,

предоставят информация за проектните характеристики на самолета, свързани с възможностите за противопожарна защита на товарното отделение, на всички известни оператори на такива самолети.

б) За малки самолети с MTOW, равно на 5 700 kg (12 500 lb) или по-малко и оборудвани с поне едно товарно отделение, което е отделено от пилотската кабина, за които индивидуалното удостоверение за летателна годност първоначално е издадено на 1 януари 2025 г. или след тази дата, притежателите на:

— типов сертификат или ограничен типов сертификат; или

▼M5

— допълнителен типов сертификат или одобрение на изменение в проекта, ако изменението е свързано с възможностите за противопожарна защита на товарното отделение на самолета,

предоставят информация за проектните характеристики на самолета, свързани с възможностите за противопожарна защита на всички товарни отделения, които са отделени от пилотската кабина, на всички известни оператори на такива самолети.

в) Информацията, предоставена в съответствие с букви а) и б), е достатъчно подробна, за да подпомогне операторите при извършването на оценка на риска за превоза на товари в товарното отделение.

Информацията се съдържа в съответната документация на самолета, която е предоставена на операторите и е лесно разпознаваема от персонала на оператора, отговарящ за извършването на оценката на риска.

г) Притежателят на одобрението на проекта, от когото се изисква да предостави информацията в съответствие с буква а) или б), осигурява достъп и до промените в тази информация на всички известни оператори на самолетите, засегнати от промяната.

▼B

26.200 Звуково предупреждение за колесника

Операторите на големи самолети, които се използват за търговски въздушен транспорт, гарантират, че е монтирано устройство за звуково предупреждение за колесника, с цел значително да се намали вероятността от кацания с непредвидено прибран колесник.

▼M4

26.201 Налягане на напомпване на гумите

Операторите на големи самолети свеждат до минимум риска дадена гума да бъде под минималното си експлоатационно налягане на напомпване по време на експлоатация.

▼M2

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

▼M5

а) Операторите на големи самолети, които се използват в търговския въздушен транспорт, гарантират, че всеки голям самолет, чието първо индивидуално удостоверение за летателна годност е издадено на 1 юли 2026 г. или след тази дата, е оборудван със система за предупреждение при излизане извън пистата за излитане и кацане.

▼M2

б) Тази система е проектирана по начин, който позволява намаляване на риска от надлъжно излизане извън границите на пистата за излитане и кацане по време на кацане чрез подаване на сигнал — по време на полет и на земята — на летателния екипаж, когато съществува риск самолетът да не може да спре в рамките на разполагаемата дистанция до края на пистата за излитане и кацане.

▼B

26.250 Системи за задвижване на вратата на пилотската кабина — загуба на работоспособност на един член на полетния екипаж

Операторите на големи самолети, които се използват за търговски въздушен транспорт, гарантират, че системите за задвижване на вратата на пилотската кабина (ако има монтирани такива) са оборудвани с алтернативни средства за отваряне, за да се улесни достъпът на членове на кабинния екипаж до пилотската кабина в случай на загуба на работоспособност на един член на полетния екипаж.

▼M5

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

а) Притежател на типов сертификат или ограничен типов сертификат за голям самолет, сертифициран на 1 януари 1958 г. или след тази дата, за който е било подадено заявление за типов сертификат преди 1 януари 2019 г., трябва да въведе програма за постоянна конструктивна цялост на стареещите самолетни конструкции, която отговаря на изискванията, посочени в точки 26.301—26.309.

б) Буква а) не се прилага за модел на голям самолет, чийто типов сертификат е бил издаден преди 26 февруари 2021 г. и който отговаря на някое от следните условия:

i) посочен е в таблица A.1 от допълнение 1 към настоящото приложение;

ii) не се експлоатира след 26 февруари 2021 г.;

iii) не е сертифициран за изпълнение на граждански полети с полезен товар или пътници;

iv) притежава ограничен типов сертификат, издаден преди 26 февруари 2021 г. в съответствие с изискванията за устойчивост при повреди, при условие че не се експлоатира над 75 % от експлоатационния срок по проект и се експлоатира основно за изпълнявани от притежателите на одобрението полети за целите на производителя;

v) сертифициран е с ограничен типов сертификат и е проектиран основно за противопожарни дейности.

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

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

▼M2

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

а) ►M5 Притежателят на типов сертификат или ограничен типов сертификат за голям самолет, сертифициран на 1 януари 1958 г. или след тази дата, за който е било подадено заявление за типов сертификат преди 1 януари 2019 г., трябва: ◄

i) да изготви план за съответствие по отношение на постоянната конструктивна цялост, в който се описва планираното доказване на съответствие с изискванията, посочени в точки 26.302—26.309;

ii) да представи за одобрение от Агенцията плана за съответствие по отношение на постоянната конструктивна цялост, посочен в подточка i), преди 27 май 2021 г.

б) Кандидат за типов сертификат или ограничен типов сертификат, посочен в член 1, параграф 2, буква в), трябва:

i) да изготви план за съответствие по отношение на постоянната конструктивна цялост, в който се описва планираното доказване на съответствие с изискванията, посочени в точки 26.303—26.306;

ii) да представи за одобрение от Агенцията плана за съответствие по отношение на постоянната конструктивна цялост, посочен в подточка i), преди 27 май 2021 г. или преди издаването на сертификата, ако последното се случи по-късно.

26.302 Оценка на умората на материала и устойчивостта при повреди

▼M5

а) Притежателят на типов сертификат или ограничен типов сертификат за голям самолет, сертифициран за превоз на 30 или повече пътници или с капацитет на полезен товар 3 402 kg (7 500 lb) или по-голям, сертифициран на 1 януари 1958 г. или след тази дата, за който е било подадено заявление за типов сертификат преди 1 януари 2019 г., трябва да направи оценка на умората на материала и устойчивостта при повреди на конструкцията на самолета и да разработи DTI, чрез които да се избегнат катастрофални откази, дължащи се на умора на материала, през целия експлоатационен срок на самолета.

▼M2

б) Ако документацията, в която се описва DTI, посочена в буква а), все още не е била одобрена от Агенцията в съответствие с приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012, притежателят на типов сертификат или на ограничен типов сертификатпредставя тази документация за одобрение от Агенцията преди 26 февруари 2023 г.

▼M5

26.303 Срок на валидност

а) Притежателят на типов сертификат или ограничен типов сертификат за голям самолет, сертифициран на 1 януари 1958 г. или след тази дата, за който е било подадено заявление за типов сертификат преди 1 януари 2019 г. и който е сертифициран с MTOW, по-голямо от 34 019 kg (75 000 lb), трябва:

i) да определи срок на валидност (LOV) и да включи този LOV в изменен ALS;

ii) да набележи съществуващи и нови дейности по техническото обслужване, от които зависи LOV, и да разработи експлоатационната информация, необходима за изпълнение на посочените дейности по техническо обслужване, както и да представи на Агенцията експлоатационната информация за техническото обслужване в съответствие със задължителен график, договорен с Агенцията.

▼**M5**

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

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

б) Притежателят на типов сертификат или ограничен типов сертификат представя LOV, определен в съответствие с буква а), и изменението на ALS, посочен в същата буква, заедно със задължителния график, преди крайните срокове, определени в подточки i), ii) и iii), за одобрение на Агенцията:

i) 26 август 2022 г. за конструкции, които са от критично значение за умората на материала, с основание за сертифициране, което не включва оценка на устойчивостта при повреди;

ii) 26 февруари 2026 г. за конструкции на самолети, които са предмет на текущи цялостни изпитвания за умора на материала към датата на прилагане на настоящия регламент за изменение;

iii) 26 февруари 2025 г. за всички други конструкции на самолети.

в) Кандидатът за типов сертификат или ограничен типов сертификат, както е посочено в член 1, параграф 2, буква в), за голям самолет с MTOW, по-голямо от 34 019 kg (75 000 lb), трябва:

i) да определи LOV и да включи този LOV в ALS;

ii) да набележи съществуващи и нови дейности по техническото обслужване, от които зависи LOV, и да разработи експлоатационната информация, необходима за изпълнение на посочените дейности по техническо обслужване, както и да представи на Агенцията експлоатационната информация за техническото обслужване в съответствие със задължителен график, договорен с Агенцията.

г) Кандидатът за типов сертификат или ограничен типов сертификат, посочен в член 1, параграф 2, буква в), представя LOV, определен в съответствие с буква в) от настоящата точка, и ALS, посочен в същата буква, заедно със задължителния график за одобрение от Агенцията:

i) преди датата, одобрена от Агенцията в плана на кандидата, за извършване на изпитвания и анализи на конструкцията на самолета, изискваща ново цялостно изпитване за умора на материала в подкрепа на определянето на LOV;

ii) преди 26 февруари 2025 г. за всички други конструкции на самолети.

▼M5

26.304 Програма за предотвратяване и контрол на корозията

а) Притежателят на типов сертификат или ограничен типов сертификат за голям самолет, сертифициран на 1 януари 1958 г. или след тази дата, за който е било подадено заявление за типов сертификат преди 1 януари 2019 г., трябва да изготви базова програма за предотвратяване и контрол на корозията (CPCP).

б) Ако базовата CPCP, посочена в буква а), все още не е била одобрена от Агенцията в съответствие с точка 21.A.3Б, буква в), подточка 1 от приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012 или в доклад за преглед на техническото обслужване (MRBR), одобрен от Агенцията, притежателят на типов сертификат или на ограничен типов сертификат представя CPCP преди 26 февруари 2023 г. за одобрение от Агенцията.

в) Преди да бъде издаден типов сертификат, кандидатът за типов сертификат или ограничен типов сертификат, както е посочено в член 1, параграф 2, буква в), за голям самолет изготвя базова CPCP.

26.305 Валидност на програмата за поддържане на конструктивната цялост

а) Притежател на типов сертификат или ограничен типов сертификат за голям самолет, сертифициран на 1 януари 1958 г. или след тази дата, за който е било подадено заявление за типов сертификат преди 1 януари 2019 г., трябва да разработи и въведе процес, който да гарантира, че програмата за постоянна конструктивна цялост остава валидна през целия експлоатационен срок на самолета, като се вземат предвид практическият опит и настоящата експлоатация.

б) Притежателят на типов сертификат или ограничен типов сертификат представя описание на процеса, посочен в буква а), преди 26 февруари 2023 г., за одобрение от Агенцията. Притежателят на типов сертификат или ограничен типов сертификат въвежда процеса в рамките на 6 месеца след одобрението му от Агенцията.

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

26.306 Базови конструкции от критично значение за умората на материала

а) Притежателят на типов сертификат или ограничен типов сертификат за голям самолет, сертифициран на 1 януари 1958 г. или след тази дата, за който е било подадено заявление за типов сертификат преди 1 януари 2019 г. и е сертифициран за превоз на 30 или повече пътници или с капацитет на полезен товар 3 402 kg (7 500 lb) или по-голям, трябва да определи и да направи списък на базовите конструкции от критично значение за умората на материала (FCBS) за всички варианти на модели на самолети и техни производни, включени в типовия сертификат или в ограничения типов сертификат.

▼M5

б) Притежателят на типов сертификат или ограничен типов сертификат представя списъка на конструкциите, посочен в буква а), преди 26 август 2021 г. за одобрение от Агенцията.

в) След одобряването на списъка, посочен в буква а), от Агенцията, притежателят на типов сертификат или ограничен типов сертификат го предоставя на притежателите на допълнителен типов сертификат или на одобрение за значителна промяна, от които се изисква да спазват точка 26.330, както и на всички известни оператори на такива самолети и, при поискване, на организациите, отговарящи за управлението на поддържането на летателната годност, за да подпомагат операторите, от които се изисква да спазват точка 26.370.

г) Кандидатът за типов сертификат или ограничен типов сертификат, посочен в член 1, параграф 2, буква в), за голям самолет, който трябва да бъде сертифициран за превоз на 30 или повече пътници или с капацитет на полезен товар 3 402 kg (7 500 lb) или по-голям, трябва да определи и да направи списък на базовите конструкции от критично значение за умората на материала (FCBS) за всички варианти на модели на самолети и техни производни, включени в типовия сертификат или в ограничения типов сертификат. Той представя списъка на тези конструкции за одобрение от Агенцията преди 26 август 2021 г. или преди издаването на сертификата, в зависимост от това коя от двете дати настъпва по-късно.

д) След одобряването на списъка, посочен в буква г), от Агенцията, притежателят на типов сертификат или ограничен типов сертификат, посочен в член 1, параграф 2, буква в), го предоставя на всички известни оператори на такива самолети и, при поискване, на организациите, отговарящи за управлението на поддържането на летателната годност, за да подпомагат операторите, от които се изисква да спазват точка 26.370.

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

а) Притежател на типов сертификат или ограничен типов сертификат за голям самолет, сертифициран на 1 януари 1958 г. или след тази дата за превоз на 30 или повече пътници или с капацитет на полезен товар 3 402 kg (7 500 lb) или по-голям, за промени и модифицирана конструкция от критично значение за умората на материала (FCMS), съществуващи към 26 февруари 20210 г., трябва:

i) да направи преглед на съществуващите промени в проекта и да определи всички промени, които засягат FCBS, определени в съответствие с точка 26.306;

ii) за всяка промяна, определена в съответствие с подточка i), да определи всяка свързана с нея FCMS;

iii) за всяка промяна, определена в съответствие с подточка i), да направи оценка на устойчивостта при повреди и да въведе и документира свързаните с това проверки на устойчивостта при повреди (DTI).

б) Притежателят на типов сертификат или ограничен типов сертификат представя списъка на всички FCMS, определени в съответствие с буква а), подточка ii), преди 26 февруари 2022 г. за одобрение от Агенцията.

▼M5

в) Притежателят на типов сертификат или ограничен типов сертификат представя данните за устойчивостта при повреди, в т.ч. DTI, получени в резултат на оценката, направена в съответствие с буква а), подточка iii), преди 26 август 2022 г. за одобрение от Агенцията.

г) След одобряването на списъка на FCMS, представен в съответствие с буква б), от Агенцията, притежателят на типов сертификат или ограничен типов сертификат го предоставя на притежателите на допълнителен типов сертификат или на одобрение за значителна промяна, от които се изисква да спазват точка 26.330, както и на всички известни оператори на такива самолети и, при поискване, на организациите, отговарящи за управлението на поддържането на летателната годност, за да подпомагат операторите, от които се изисква да спазват точка 26.370.

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

а) Притежател на типов сертификат или ограничен типов сертификат за голям самолет, сертифициран на 1 януари 1958 г. или след тази дата за превоз на 30 или повече пътници или с капацитет на полезен товар 3 402 kg (7 500 lb) или по-голям, за обявени ремонти, съществуващи към 26 февруари 2021 г., трябва:

i) да прегледа данните за ремонта и идентифицира всеки ремонт, посочен в данните, който засяга FCBS и FCMS, определени в съответствие с точка 26.306, буква а) и точка 26.307, буква а), подточка ii);

ii) да направи оценка на устойчивостта при повреди за всеки ремонт, определен в съответствие с подточка i), освен ако тя не е направена по-рано.

б) Притежателят на типов сертификат или ограничен типов сертификат представя данните за устойчивостта при повреди, в т.ч. DTI, получени в резултат на оценката, направена в съответствие с буква а), подточка ii), преди 26 май 2022 г. за одобрение от Агенцията, освен ако те вече не са били одобрени в съответствие с точка 21.A.435, буква б), подточка 2 от приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012 преди 26 август 2022 г.

26.309 Насоки за оценка на ремонта

а) Притежател на типов сертификат или ограничен типов сертификат за голям самолет, сертифициран на 1 януари 1958 г. или след тази дата за превоз на 30 или повече пътници или с капацитет на полезен товар 3 402 kg (7 500 lb) или по-голям, за който типовият сертификат или ограниченият типов сертификат е бил издаден преди 11 януари 2008 г., трябва да разработи насоки за оценка на ремонта (REG) и да въведе следното:

i) процес за провеждане на прегледи на засегнатите самолети, който дава възможност за определяне и документиране на всички съществуващи ремонти, засягащи съответните конструкции, които са от критично значение за умората на материала, определени в съответствие с точка 26.306, буква а) и точка 26.307, буква а), подточка ii);

ii) процес, който дава възможност на операторите и организациите, отговарящи за управлението на поддържането на летателната годност, да получат DTI за ремонти, определени в съответствие с подточка i);

iii) график за изпълнение, който осигурява срокове за извършване на прегледи на самолета, получаване на DTI и включване на DTI в програмата за техническо обслужване на самолета.

б) Притежателят на типов сертификат или ограничен типов сертификат представя REG, разработени в съответствие с буква а), преди 26 февруари 2023 г. за одобрение от Агенцията.

▼M5

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

а) Притежател на STC, издаден преди 26 февруари 2021 г., или притежател на одобрение за значителна промяна, което се счита за одобрено в съответствие с член 4 от Регламент (ЕС) № 748/2012, за големи самолети, сертифицирани на 1 януари 1958 г. или след тази дата да превозват 30 или повече пътници или с капацитет на полезен товар 3 402 kg (7 500 lb) или повече, трябва да се справи с неблагоприятните последици от тези промени и ремонтите, които засягат тези промени, върху конструкцията на самолета, за да поддържа съответствието с точка 26.370, буква а), подточка ii) и да отговаря на изискванията, посочени в точки 26.331—26.334.

б) Буква а) не се прилага за значителни промени и ремонти на модел на голям самолет, който първоначално е бил сертифициран преди 26 февруари 2021 г., ако същият модел на самолет отговаря на някое от следните условия:

i) посочен е в таблица A.1 от допълнение 1 към настоящото приложение;

ii) не се експлоатира след 26 февруари 2021 г.;

iii) не е сертифициран за изпълнение на граждански полети с полезен товар или пътници;

iv) притежава ограничен типов сертификат и е сертифициран в съответствие с изискванията за устойчивост при повреди, при условие че не се експлоатира над 75 % от експлоатационния срок по проект и се експлоатира основно за изпълнявани от притежателя на ограничения типов сертификат полети за целите на производителя;

v) за него е издаден ограничен типов сертификат и е проектиран основно за противопожарни дейности.

в) Буква а) не се прилага за значителни промени и ремонти на голям самолет, който първоначално е бил сертифициран преди 26 февруари 2021 г., ако промените или ремонтите не са въведени и няма да бъдат въведени в нито един голям самолет в експлоатация към 26 август 2022 г. или след тази дата.

г) Изключенията, предвидени в буква б), подточки ii)—v) и буква в), се прилагат само след като притежателят на одобрението за промяна представи списък с промени, които засягат FCBS, заедно с информация в подкрепа на причините, поради които всяка промяна е била включена в списъка, преди 26 февруари 2022 г. за одобрение от Агенцията.

26.331 План за съответствие за притежателите на STC

Притежателят на одобрението, посочен в точка 26.330, буква а):

а) изготвя план за съответствие, който отговаря на изискванията на точки 26.332—26.334;

б) представя плана за съответствие, посочен в буква а) от настоящата точка, преди 25 август 2021 г. за одобрение от Агенцията.

▼M5

26.332 Определяне на промените, засягащи конструкции, които са от критично значение за умората на материала

а) Притежателят на одобрението, посочен в точка 26.330, буква а):

i) прави преглед на промените и определя тези промени, които засягат FCBS;

ii) за всяка промяна, определена в съответствие с подточка i), определя всяка свързана с нея FCMS;

iii) определя обявените ремонти, които засягат всяка промяна, определена в съответствие с подточка i).

б) За одобрение на промяна, издадено на 1 септември 2003 г. или след тази дата, притежателят на одобрението, посочен в буква а), разработва и представя списък на промените и FCMS, определени в съответствие с буква а), подточки i) и ii), преди 26 февруари 2022 г. за одобрение от Агенцията и след одобрение от Агенцията предоставя списъка на всички известни оператори на такива самолети и, при поискване, на организациите, отговарящи за управлението на поддържането на летателната годност, за да подпомагат операторите, от които се изисква да спазват точка 26.370, буква а), подточка ii).

в) За одобрение на промяна, издадено преди 1 септември 2003 г., притежателят на одобрението, посочен в буква а):

i) разработва и представя списък на промените, определени в съответствие с буква а), подточка i), преди 26 февруари 2022 г. за одобрение от Агенцията;

ii) при поискване от страна на операторите и организациите, отговарящи за управлението на поддържането на летателната годност, за да подпомагат операторите, от които се изисква да спазват точка 26.370, буква а), подточка ii), определя и изброява всички FCMS, свързани с промяната, и представя тези данни на Агенцията за одобрение в срок от 12 месеца от постъпване на искането;

iii) след одобрение на всички данни, подадени съгласно буква в), подточки i) и ii), предоставя тези данни на всички известни оператори на такива самолети и, при поискване, на организациите, отговарящи за управлението на поддържането на летателната годност, за да подпомогнат операторите, от които се изисква да спазват точка 26.370, буква а), подточка ii).

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

а) За одобрение на промяна, издадено на 1 септември 2003 г. или след тази дата, притежателят на одобрението, посочен в точка 26.330, буква а):

i) за промени и обявени ремонти, които са определени в съответствие с точка 26.332, буква а), подточки i) и iii) — прави оценка на устойчивостта при повреди;

ii) определя и документира свързаните с това DTI, освен ако това вече е било направено.

▼M5

б) Притежателят на одобрение, посочен в буква а), представя данните за устойчивостта при повреди, получени в резултат на оценката на устойчивостта при повреди, направена в съответствие с буква а), подточка i), преди 26 февруари 2023 г. за одобрение от Агенцията, освен ако те вече не са били одобрени в съответствие с точка 21.Б.111 от приложение I (част 21) към Регламент (ЕС) № 748/2012.

в) Чрез дерогация от буква б) за промени, за които в основанието за сертифициране не е имало изискване за оценка на устойчивостта при повреди, притежателят на одобрението, посочен в буква а), представя за одобрение от Агенцията данните за устойчивостта при повреди, получени в резултат на оценката на устойчивостта при повреди, направена в съответствие с буква а), в следните срокове, в зависимост от това кой от тях настъпва по-късно:

i) преди експлоатацията на самолет, на който е въведена въпросната промяна, в съответствие с приложение IV (част CAT) към Регламент (ЕС) № 965/2012; или

ii) преди 26 февруари 2023 г.

26.334 Данни за устойчивостта при повреди за STC и други съществуващи значителни промени и ремонти, които засягат тези STC или промени, одобрени преди 1 септември 2003 г.

а) По искане на оператори и организации, отговарящи за управлението на поддържането на летателната годност, в подкрепа на съответствието с точка 26.370, буква а), подточка ii), за одобрение на промяна, издадено преди 1 септември 2003 г., притежателят на одобрението, посочен в точка 26.330, буква а):

i) за промени и обявени ремонти, които са определени в съответствие с точка 26.332, буква а), подточки i) и iii) — прави оценка на устойчивостта при повреди;

ii) определя и документира свързаните с това DTI, освен ако това вече е било направено.

б) Притежателят на одобрението, посочен в буква а), представя за одобрение от Агенцията данните за устойчивостта при повреди, получени в резултат на оценката на устойчивостта при повреди, направена в съответствие с буква а), подточка i):

i) в срок от 24 месеца от получаването на искане за одобрение, получено преди 26 февруари 2023 г.; или

ii) преди 26 февруари 2025 г. или в срок от 12 месеца от получаването на искане за одобрение, в зависимост от това коя от датите настъпва по-късно, за искане за одобрение, получено на 26 февруари 2023 г. или след тази дата.

26.370 Програма за техническо обслужване

а) Операторите на големи самолети, сертифицирани на 1 януари 1958 г. или след тази дата, гарантират, че програмите за техническо обслужване на тези самолети включват:

i) за големи самолети, сертифицирани за превоз на 30 или повече пътници или с капацитет на полезен товар, по-голям от 3 402 kg (7 500 lb) — одобрени DTI;

▼M5

ii) за големи самолети, експлоатирани в съответствие с приложение IV (част CAT) към Регламент (ЕС) № 965/2012 и сертифицирани за превоз на 30 или повече пътници или с капацитет на полезен товар, по-голям от 3 402 kg (7 500 фунта) — средство за справяне с неблагоприятните последици, които ремонтите и промените могат да имат за конструкции, които са от критично значение за умората на материала, както и за инспекциите, предвидени в буква а), подточка i);

iii) за големи самолети, сертифицирани с MTOW, по-голямо от 34 019 kg (75 000 lb) — одобрен LOV;

iv) CPCP.

б) Следните крайни срокове се прилагат по отношение на задължението, посочено в буква а):

i) програмата за техническо обслужване на самолетите трябва да се преработи, за да отговаря на изискванията на буква а), подточки i), ii) и iv), преди 26 февруари 2024 г. или преди започване на експлоатацията на самолета, в зависимост от това кое събитие настъпва по-късно;

ii) програмата за техническо обслужване на самолетите трябва да се преработи, за да отговаря на изискванията на буква а), подточка iii), преди 26 август 2021 г. или 6 месеца след публикуването на LOV, или преди започване на експлоатацията на самолета, в зависимост от това кое събитие настъпва по-късно.

в) За модел на голям самолет, който първоначално е бил сертифициран преди 26 февруари 2021 г., и:

i) който не се експлоатира повече след 26 февруари 2024 г., буква а), подточки i), ii) и iv) не се прилагат;

ii) който не се експлоатира повече след 26 август 2021 г., буква а), подточка iii) не се прилага;

iii) притежава ограничен типов сертификат, издаден преди 26 февруари 2021 г. в съответствие с изискванията за устойчивост при повреди, при условие че не се експлоатира над 75 % от експлоатационния срок по проект и се експлоатира основно за изпълнявани от притежателя на одобрението полети за целите на производителя, буква а), подточки i), ii) и iv) не се прилагат.

г) За модел на голям самолет с ограничен типов сертификат, издаден преди 26 февруари 2021 г., чието основно предназначение са противопожарни дейности, буква а), подточки i) и ii) не се прилагат.

▼M4

ПОДЧАСТ B

ВЕРТОЛЕТИ

▼M1

26.400 Пожарогасители

Операторите на големи хеликоптери гарантират, че не използват халон като пожарогасително средство в следните видове пожарогасители:

а) вградените пожарогасители за всеки контейнер за кърпи, хартия или отпадъци в тоалетните на големи хеликоптери, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 18 февруари 2020 г.;

б) преносимите пожарогасители в големите хеликоптери, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 18 май 2019 г.

▼M5

26.405 Противопожарна защита на товарните отделения

а) За малки и големи вертолети, оборудвани с поне едно товарно отделение, което е отделено от пилотската кабина, за които индивидуалното удостоверение за летателна годност първоначално е издадено на 1 януари 2025 г. или след тази дата, притежателите на:

— типов сертификат или ограничен типов сертификат; или

— допълнителен типов сертификат или одобрение на изменение в проекта, ако изменението е свързано с възможностите за противопожарна защита на товарното отделение на вертолета,

предоставят информация за проектните характеристики на вертолета, свързани с възможностите за противопожарна защита на всички товарни отделения, които са отделени от пилотската кабина, на всички известни оператори на такива вертолети.

б) Информацията, предоставена в съответствие с буква а), е достатъчно подробна, за да подпомогне операторите при извършването на оценка на риска за превоза на товари в товарното отделение.

Информацията се съдържа в съответната документация на вертолета, която е предоставена на операторите и е лесно разпознаваема от персонала на оператора, отговарящ за извършването на оценката на риска.

в) Притежателят на одобрението на проекта, от когото се изисква да предостави информацията в съответствие с буква а), осигурява достъп и до промените в тази информация на всички известни оператори на вертолетите, засегнати от промяната.

▼M4

26.410 Механизми за управление при аварийни ситуации, задействани под вода

Операторите на малки и големи вертолети, за които в съответствие с точка CAT.IDE.H.320, буква а) от приложение IV към Регламент (ЕС) № 965/2012 се изисква да бъдат проектирани за кацане на вода или да бъдат сертифицирани за аварийно приводняване, гарантират, че всички механизми за управление при аварийни ситуации, които трябва да бъдат задействани под вода, са обозначени за начина на експлоатация, както и с жълти и черни ивици.

26.415 Подводни аварийни изходи

а) Операторите на малки и големи вертолети, за които в съответствие с точка CAT.IDE.H.320, буква а) от приложение IV към Регламент (ЕС) № 965/2012 се изисква да бъдат проектирани за кацане на вода или да бъдат сертифицирани за аварийно приводняване, гарантират, че:

(1) за намиращите се на борда е възможно лесно да идентифицират средствата за управление на всички подводни аварийни изходи, за да се улесни излизането им в случай на аварийно приводняване или преобръщане;

(2) от всяка страна на вертолета е наличен подводен авариен изход за всяка група (или част от група) от четири пътнически места, освен ако аварийният подводен изход е достатъчно голям, за да позволи едновременното излизане на двама пътници;

(3) пътническите седалки се разполагат по такъв начин спрямо подводните аварийни изходи, посочени в точка 2, че да се улесни евакуацията на пътниците в случай на преобръщане на вертолета и наводняване на салона.

▼M4

б) Операторите на малки вертолети от категория А и големи вертолети, за които в съответствие с точка CAT.IDE.H.320, буква а) от приложение IV към Регламент (ЕС) № 965/2012 се изисква да бъдат проектирани за кацане на вода или да бъдат сертифицирани за аварийно приводняване, гарантират, че:

(1) всички аварийни изходи, включително аварийните изходи за летателния екипаж, и всички врати, прозорци или други отвори, които са подходящи за използване за целите на евакуиране под вода, продължават да функционират при аварийна ситуация;

(2) е осигурено автоматично средство за лесно идентифициране на периферията на отворите на всички подводни аварийни изходи при всички условия на осветеност; такива маркировки трябва да се проектират така, че да остават видими, в случай че вертолетът се преобърне или салонът бъде потопен под вода.

26.420 Аварийно-спасително оборудване за полет над вода

а) Операторите на малки и големи вертолети, от които се изисква да отговарят на изискванията на точка CAT.IDE.H.300 от приложение IV, точка NCC.IDE.H.227 от приложение VI или точка SPO.IDE.H.199 от приложение VIII към Регламент (ЕС) № 965/2012, гарантират, че всеки надуваем спасителен сал разполага със средства, които да го задържат в близост до вертолета, както и с допълнителни средства за задържане на надуваемия спасителен сал, прикрепен към вертолета, на разстояние, което би било безопасно за самия спасителен сал и за лицата на борда му. В случай че вертолетът се потопи изцяло, и двете средства за задържане на спасителния сал се счупват преди потапянето на вертолета, дори когато спасителният сал е празен.

б) Операторите на малки и големи вертолети, за които в съответствие с точка CAT.IDE.H.320, буква а) от приложение IV към Регламент (ЕС) № 965/2012 се изисква да бъдат проектирани за кацане на вода или да бъдат сертифицирани за аварийно приводняване, гарантират, че са предвидени места за съхранение на индивидуално спасително средство за всеки пътник на вертолета, което да е леснодостъпно за всеки пътник в седнало положение, освен ако от лицата на борда винаги се изисква да ги носят, докато са на борда на вертолета.

в) Операторите на големи вертолети, за които съгласно точка SPA.HOFO.165, буква г) от приложение V към Регламент (ЕС) № 965/2012 се изисква да разполагат с един или повече спасителни салове, гарантират, че спасителните салове:

(1) могат да се задействат дистанционно, като средствата за разгъване на спасителните салове са разположени на места, които са леснодостъпни за летателния екипаж, за лицата в пътническия салон и за всички оцелели във водата, докато вертолетът плава в изправено положение или е преобърнат;

(2) могат да бъдат надеждно задействани при всяко разумно предвидимо положение на вертолета на водната повърхност, включително при преобръщане, и при доказаните морски условия за устойчивост на преобръщане.

▼M4

26.425 Предоставяне на доказани морски условия

а) Притежателят на типов сертификат за малък или голям вертолет гарантира, че доказаните морски условия за устойчивост на преобръщане и всяка свързана с тях информация по отношение на сертифицирането за аварийно приводняване или за условия за аварийна флотация са включени в ръководството за летателна експлоатация на витлокрилото въздухоплавателно средство (RFM) и са предоставени на всички оператори.

б) Притежателят на допълнителен типов сертификат за аварийна флотационна система, монтирана на малък или голям вертолет, гарантира, че доказаните морски условия за устойчивост на преобръщане и всяка свързана с тях информация по отношение на сертифицирането за аварийно приводняване или за условия за аварийна флотация, са включени в RFM и са предоставени на всички оператори.

26.430 Устойчивост на аварийната флотационна система на повреди

а) Оператори на малки или големи вертолети, чието първо индивидуално удостоверение за летателна годност е издадено на 9 август 2025 г. или след тази дата и за които в съответствие с точка CAT.IDE.H.320, буква а) от приложение IV към Регламент (ЕС) № 965/2012 се изисква да бъдат проектирани за кацане на вода или да бъдат сертифицирани за аварийно приводняване, гарантират, че ако вертолетът разполага с аварийна флотационна система на борда, въздействието на евентуалните щети от съприкосновението с водата върху успешното задействане и задържане на аварийната флотационна система е сведено до минимум, доколкото е възможно, в проекта.

б) Оператори на малки или големи вертолети с аварийни флотационни системи на борда, които са монтирани за първи път на 9 август 2025 г. или след тази дата и за които в съответствие с точка CAT.IDE.H.320, буква а) от приложение IV към Регламент (ЕС) № 965/2012 се изисква да бъдат сертифицирани за аварийно приводняване, гарантират, че въздействието на евентуалните щети от съприкосновението с водата върху успешното задействане и задържане на аварийната флотационна система е сведено до минимум, доколкото е възможно, в проекта.

26.431 Определяне на надеждността на проектите на аварийна флотационна система

а) Оператор на малък или голям вертолет, за който в съответствие с точка CAT.IDE.H.320, буква а) от приложение IV към Регламент (ЕС) № 965/2012 се изисква да бъде проектиран за кацане на вода или сертифициран за аварийно приводняване, може да поиска от лицето, посочено в буква б), да предостави услугите, посочени в буква в), ако са изпълнени следните две условия:

(1) от оператора се изисква да докаже съответствие с точка 26.430 от настоящото приложение;

(2) устойчивостта на аварийната флотационна система в случай на съприкосновение с водата не е доказана като част от типовия сертификат или допълнителния типов сертификат на този вертолет.

б) Лицето, което предоставя услугите, посочени в буква в), е:

(1) притежателят на типовия сертификат, ако аварийната флотационна система е включена в типовия проект;

(2) притежателят на допълнителния типов сертификат, ако аварийната флотационна система е сертифицирана чрез допълнителен типов сертификат.

▼M4

в) Лицето по буква б):

(1) определя, че въздействието на евентуалните щети от съприкосновението с водата върху успешното задействане и задържане на аварийната флотационна система е сведено до минимум, доколкото е възможно;

(2) определя, че въздействието, посочено в буква в), първия абзац, се взема предвид при проектирането на аварийната флотационна система;

(3) предоставя оценка на оператора.

26.435 Автоматично задействане на аварийна флотационна система

а) Операторите на малки вертолети, за които в съответствие с точка CAT.IDE.H.320, буква а) от приложение IV към Регламент (ЕС) № 965/2012 се изисква да бъдат проектирани за кацане на вода или да бъдат сертифицирани за аварийно приводняване, гарантират, че ако на борда е монтирана аварийна флотационна система, тя се задейства автоматично при влизане във водата.

б) Операторите на малки вертолети от категория А и големи вертолети, за които в съответствие с точка CAT.IDE.H.320, буква а) от приложение IV към Регламент (ЕС) № 965/2012 се изисква да бъдат проектирани за кацане на вода или да бъдат сертифицирани за аварийно приводняване, гарантират, че ако на борда е монтирана аварийна флотационна система, тя се задейства автоматично при влизане във водата и не разчита на никакви действия от страна на пилота по време на полета.

▼M5

26.440 Устойчивост при сблъсък на горивната уредба

Операторите на малки и големи вертолети гарантират, че вероятността от пожар след сблъсък е сведена до минимум, доколкото е практически възможно, при проектирането на горивната уредба, когато:

а) типовият сертификат за вертолета е издаден на 2 октомври 1994 г. или след тази дата и:

1) първото индивидуално удостоверение за летателна годност на вертолета е издадено на 22 декември 2026 г. или след тази дата или

2) първото индивидуално удостоверение за летателна годност на вертолета е издадено преди 22 декември 2026 г. и:

i) ако е било издадено индивидуално удостоверение за летателна годност от държава членка на 22 декември 2024 г. или след тази дата след вноса на вертолета от държава, която не е членка на ЕС, или

ii) ако:

А) вертолетът е проектиран за шест или повече лица и се експлоатира на 22 декември 2031 г. или след тази дата; или

Б) вертолетът е проектиран за пет или по-малко лица и се експлоатира на 22 декември 2039 г. или след тази дата.

б) типовият сертификат за вертолета е издаден преди 2 октомври 1994 г. и:

(1) първото индивидуално удостоверение за летателна годност на вертолета е издадено на 22 декември 2026 г. или след тази дата, или

(2) първото индивидуално удостоверение за летателна годност на вертолета е издадено преди 22 декември 2026 г. и ако е било издадено индивидуално удостоверение за летателна годност от държава членка на 22 декември 2024 г. или след тази дата след вноса на вертолета от държава, която не е членка на ЕС.

▼**M5**

Допълнение 1

Списък на моделите на самолети, които не са предмет на някои от разпоредбите на приложение I (част 26)

Таблица A.1

Притежател на типов сертификат (TC)	Тип	Модели	Сериен номер на производителя	Разпоредби от приложение I (част 26), които НЕ се прилагат
The Boeing Company	707	Всички		26.301—26.334
The Boeing Company	720	Всички		26.301—26.334
The Boeing Company	DC-10	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	Всички	26.301—26.334
The Boeing Company	DC-8	Всички		26.301—26.334
The Boeing Company	DC-9	DC-9-11, DC-9-12, DC-9-13, DC-9-14, DC-9-15, DC-9-15F, DC-9-21, DC-9-31, DC-9-32, DC-9-32 (VC-9C), DC-9-32F, DC-9-32F (C-9A, C-9B), DC-9-33F, DC-9-34, DC-9-34F, DC-9-41, DC-9-51	Всички	26.301—26.334
The Boeing Company	MD-90	MD-90-30	Всички	26.301—26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F27	Варианти 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700	Всички	26.301—26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Варианти 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000	Всички	26.301—26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-159	G-159 (Gulfstream I)	Всички	26.301—26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-II_III_IV_V	G-1159A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	Всички	26.301—26.334
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	Всички	26.301—26.334

▼M5

Притежател на типов сертификат (ТС)	Тип	Модели	Сериен номер на производителя	Разпоредби от приложение I (част 26), които НЕ се прилагат
LEARJET INC.	Learjet 24/25/31/36/35/55/60	24, 24A, 24B, 24B-A, 24D,24D-A, 24F, 24F-A, 25, 25B, 25C, 25D, 25F	Всички	26.301—26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1329	Всички		26.301—26.334
LOCKHEED MARTIN CORP	188	Всички		26.301—26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F, 382G	Всички	26.301—26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	Всички		26.301—26.334
PT. DIRGANTARA INDONESIA	CN-235	Всички		26.301—26.334
SABRELINER CORPORATION	NA-265	NA-265-65	Всички	26.301—26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	Всички	26.301—26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	Всички		26.301—26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	Всички	26.301—26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	Всички	26.301—26.334
AIRBUS	Серия A320	A320-251N, A320-271N	10033, 10242, 10281 и 10360	26.60
AIRBUS	Серия A321	A321-271NX	10257, 10371 и 10391	26.60
AIRBUS	Серия A330	A330-243, A330-941	1844, 1861, 1956, 1978, 1982, 1984, 1987, 1989, 1998, 2007, 2008 и 2011	26.60
ATR-GIE Avions de Transport Régional	серия ATR 72	ATR72-212A	1565, 1598, 1620, 1629, 1632, 1637, 1640, 1642, 1649, 1657, 1660, 1661	26.60

▼**M5**

Притежател на типов сертификат (ТС)	Тип	Модели	Сериен номер на производителя	Разпоредби от приложение I (част 26), които НЕ се прилагат
The Boeing Company	серия 737	737-8 и 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, 61857, 61859, 61862, 61864, 62451, 62452, 62453, 62454, 62533, 63358, 63359, 63360, 64610, 64611, 64612, 62613, 64614, 65899, 66147, 66148, 66150	26.60
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	Gulfstream серия G100	1125 Astra 1125 Astra SP G100/Astra SPX	Всички	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP	Gulfstream серия G100	Gulfstream G150	Всички	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	GALAXY серия G200	Gulfstream 200/ Galaxy	Всички	26.157
LEARJET INC.	Learjet Model 45	Всички	Всички	26.157
LEARJET INC.	Learjet 24/25/31/36/ 35/55/60	55, 55B, 55C	Всички	26.157
LEARJET INC.	Learjet Model 60	Всички	Всички	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	серия 650	650	Всички	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Cessna серия 500/ 550/S550/560/560XL	500 550 560 560XL S550	Всички	26.157

▼**M5**

Притежател на типов сертификат (ТС)	Тип	Модели	Сериен номер на производителя	Разпоредби от приложение I (част 26), които НЕ се прилагат
TEXTRON AVIATION INC.	Серия Hawker	BAe. серия 125 Hawker 750 Hawker 800XP	Всички	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	CESSNA серия 750 (Citation X)	750	Всички	26.157

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ II

В приложение III (част ORO) към Регламент (ЕС) № 965/2012, точка ORO.AOC.100, буква в) подточка 1 се заменя със следния текст:

„1) са изпълнили всички изисквания по приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008, настоящото приложение (част ORO), приложение IV (част CAT) и приложение V (част SPA) към настоящия регламент и приложение I (част 26) към Регламент (ЕС) 2015/640 (*);

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